

BEOGLU

QUOTIDIEN POLITIQUE ET FINANCIER DU SOIR

Informations sensationnelles du "Daily Telegraph"

Que se passe-t-il à la frontière du Tyrol ?

Paris, 18. A. A. — "On a des raisons de croire, annonce le correspondant à Vienne du « Daily Telegraph » que le Reich se livre à des préparatifs inquiétants à la frontière du Tyrol. On signale des mouvements des 3 premières divisions bavaroises."

La correspondant ajoute :

Par contre l'Italie mobilise deux corps d'armée, à la frontière italo-autrichienne, spécialement sur le Brennero. La raison de cet ordre soudain de M. Mussolini serait la crainte que l'envoie de troupes en Afrique n'encourageât un soulèvement nazi en Autriche.

N. D. L. R. — Est-il besoin d'ajouter que nous reproduisons, avec les plus expressives réserves, ces nouvelles pour le moins sensationnelles dont il sera bon d'attendre la confirmation.

Le règlement sur le port des vêtements religieux et des uniformes sportifs

Certains d'entre nos confrères ont donné ce matin un texte, forcément incomplet — vu l'heure tardive à laquelle il leur est parvenu — du règlement d'application de la loi sur le port des vêtements religieux et autres. En voici le texte intégral :

L'habit religieux

Art. 1er. — Quels que soient la religion ou le culte auxquels elles appartiennent, les personnes qui, selon les usages et les traditions de leur religion, sont tenues de porter un vêtement religieux, sont autorisées à faire usage de ce vêtement dans les cérémonies et les lieux du culte suivant la liste qui en sera donnée aux autorités locales.

Art. 2. — Tous vêtements et signes aduis pour distinguer les religieux de toutes les religions et de tous les cultes, sont considérés comme habit religieux.

Art. 3. — Les lieux saints sont les lieux fermés servant au culte de chaque religion, et qui ont été ouverts conformément à l'usage.

Art. 4. — Le gouvernement pourra accorder un permis provisoire à un seul membre du clergé de chaque religion et culte dont le choix lui appartient, pour porter l'habit religieux en dehors des lieux du culte. Le renouvellement de ce permis provisoire à l'expiration du délai d'autorisation en faveur du même ou d'un autre religieux feront l'objet de formalités qui devront être accomplies auprès du ministère de l'Intérieur. La décision à cet égard est prise par le conseil des ministres.

La tenue des sports

Art. 5. — L'uniforme et les insignes portés par les membres des associations ou groupements sportifs et dont les caractéristiques sont conformes aux conditions ci-dessous peuvent être adopté comme un habit distinctif, sur base des déclarations que ces groupements devront adresser aux autorités locales. Ces conditions sont :

a) — cet accoutrement ne doit pas être en opposition avec la révolution, le régime et l'unité turques.

b) il doit être distinct des uniformes et vêtements officiels admis par le gouvernement ;

c) — il ne doit avoir aucune affinité avec la tenue des organisations politiques, militaires et les milices étrangères.

Art. 6. — Les associations et groupements sportifs désignés à l'art. 5 doivent dans le délai de 30 jours à partir de la publication de ce règlement s'adresser à la plus haute autorité de leur localité pour remettre leur déclaration contenant une description de toutes les caractéristiques de leur habillement enjouignant un échancrillon ou un dessin en couleur. Si une épouse n'est pas donnée dans un mois à partir de la remise de la déclaration, le port de l'habillement en question est considéré comme autorisé. Dans le cas où un changement est porté à l'habillement ainsi admis, une déclaration devra être remise avant

Le général Fahrettin, président de la commission chargée d'arbitrer le différend entre l'Iran et l'Afghanistan est parti pour Ankara pour faire son rapport au gouvernement.

M. Sükrü Kaya à Afion

Ankara, 17. A. A. — Le ministre de l'Intérieur, M. Sükrü Kaya, est parti aujourd'hui à midi pour Afion.

La terre a tremblé à Kütahya

Hier une forte secousse sismique d'une durée de 15 secondes a été ressentie à Kütahya.

Il n'y a pas de dégâts.

L'accident de tramway d'avant-hier

Le wattmann est cause de tout le mal...

Une enquête minutieuse a été menée, hier, en vue d'établir les causes de l'accident de tramway d'avant-hier. Le procureur général d'Uskudar et des ingénieurs des chemins de fer de l'Etat et de la Municipalité ont procédé, trois heures durant, à un examen de la voiture No. 13 ainsi que de la voie. Le résultat de leurs constatations est que l'accident est dû uniquement à l'affolement du wattmann qui ne sut pas prendre les mesures requises. À deux reprises, la voiture fut lancée sur la déclivité de Kiskılıç. La première fois, obéissant prudemment au frein, celle s'arrêta au bout de 4 mètres; la seconde fois, au bout de 8 mètres.

Il semble que la vitesse de la voiture devint anormale, une première fois, au moment où l'on passait devant le jardin Millet. Le wattmann ne s'en rendit pas compte tout de suite et d'ailleurs, arrivé à un point où les deux bifurquent, elle ralentit d'elle-même, c'est après avoir heurté la voiture du latelier que le wattmann perdit complètement la maîtrise...

Il faut ajouter à la liste des blessés que nous avons indiquée hier un élève du lycée de Kadıköy qui s'est blessé à la main en sautant du tramway emballe.

La catastrophe de Heybeliada

On se souvient qu'il y a quelques mois un abordage avait fait 36 victimes en Marmara, entre Heybeli Ada et la côte de Pendik. Le procès des personnes impliquées dans cette catastrophe vient de commencer devant le tribunal des pénitentiaires lourdes. Le capitaine du vapeur abordeur, le Firuzan, M. Hüsni et l'homme de quart qui était de garde à la proue, au moment de la catastrophe, le matelot Sevkı, sont jugés en tant que prévenus libres. Par contre le patron du motor-boat abordé, Hüsni, qui avait surcharge, au delà de toute limite, son embarcation et une alegge qu'il remorquait, est en état d'être arrêté.

Les familles des victimes se sont pourvues partie civile.

Après lecture des procès verbaux de l'instruction et des autres pièces d'usage, on procéda à l'interrogatoire du commandant du Firuzan. Puis on entendit quelques témoins.

L'avocat du patron Faik, invoquant la maladie de son client, demanda un ajournement du procès. Après examen à la section de la médecine légale, il fut constaté que l'état de Faik n'était pas de nature à entraîner les débats. A la seconde audience on entendit encore quelques témoins et l'on décida d'ouvrir à d'autres.

La suite de l'affaire est remise à une date ultérieure.

Après le douzico, le poignard...

Deux reprises de justice, le chauffeur Riza et son compagnon le nommé Mehmet Ali étaient attablés la nuit d'avant-hier dans une taverne de la rue Suterazi (Beyoglu). Un jeune homme les y rejoignit, ils poursuivirent leurs libations en sa compagnie jusqu'à une heure avancée. Au moment où tous les trois quittèrent ensemble la taverne une dispute éclata dans la rue entre Riza et Mehmet Ali. Le premier blessé grièvement, son antagoniste en lui portant deux coups de couteau à la nuque et au visage. Les agents alertés arrêtèrent l'agresseur et transportèrent le blessé à l'hôpital municipal de Beyoglu.

La police est à la recherche du jeune inconscient qui prit prudemment la fuite dès le début de la dispute.

La vie sportive

L'Italie bat la France par 2 buts à 1

Rome, 18. A. A. — Un match de football association mit, hier, aux prises les équipes représentatives de la France et d'Italie. L'Italie a gagné par deux buts à un après un, match très intéressant et très disputé.

Paris a battu Prague

Paris, 18. A. A. — En Foot-ball Paris a battu Prague par un but à zéro.

Le championnat du monde poids plume

Barcelone, 18. A. A. — Le champion du monde de boxe poids plume l'Américain Freddy Miller battit l'Espagnol Girones par knockout au premier round. Le titre était en jeu.

Le match Hollande-Allemagne

Amsterdam, 18. — En présence de 40.000 spectateurs, au stade des Olympiades, le 14e match international s'est disputé entre la Hollande et l'Allemagne. L'équipe allemande a eu le dessus par 3 buts à 2 (2 à 0 à la fin de la première mi-temps). Elle a remporté ainsi sa quatrième victoire après 5 matchs nuls.

DEPECHES DES AGENCES ET PARTICULIERES

Les bataillons de "Chemises Noires" en route pour l'Afrique

Ils sont l'objet d'ovations à Naples

Rome, 18. — A. A. — Du corresp. de Naples : Les deux bataillons de militaires volontaires destinés à l'Afrique orientale arrivèrent, venant de Rome. Chaleureusement ovationnés, ils se rendirent en chantant dans leur caserne. Ils seront passés aujourd'hui en revue par le Prince de Piémont et s'embarqueront ensuite.

Le premier bateau est parti dimanche dernier.

Après la réponse de l'Allemagne

La collaboration entre Paris, Londres et Rome

Paris, 18. — La presse parisienne souligne la nécessité impérieuse de demeurer en étroit contact avec l'Angleterre avec l'Italie en vue d'éviter jusqu'à l'apparence d'une divergence de vues.

Un journal du soir croit savoir que les échanges de vues avec Londres auraient déjà commencé. L'ambassadeur de France à Londres aurait déjà reçu d'autres fonctionnaires étaient présents.

Après la signature, le ministre Roman a prononcé un discours en langue italienne. Il a relevé que la convention signifie la continuation, sous une forme organique, des contacts culturels, toujours fructueux, qui ont existé pendant des siècles entre les deux nations, en même temps que le couronnement de la conception et des larges vues inaugurées par le Duce sur le terrain de la collaboration amicale entre les deux pays liés par de forts liens historiques.

Il termina en exprimant le voeu que la convention puisse servir de base solide et inébranlable pour le développement futur de la fraternité traditionnelle des deux peuples.

M. Mussolini remerciant l'orateur et releva que la convention est un nouvel élément qui, s'ajoutant aux autres, de caractère politique et économique, contribue à former la base de l'amitié qui unit le peuple italien et le peuple magyar.

La convention prévoit la création d'un institut de culture italienne à Budapest et d'un institut hongrois analogique à Rome. Outre leur tâche propre pour la diffusion des sciences, des lettres et des arts, les deux instituts serviront d'organes de coordination et d'exécution pour toutes les autres fonctions prévues par la convention et visant à intensifier les rapports spirituels italo-hongrois.

Le gouvernement italien a déjà mis à la disposition du gouvernement hongrois un terrain, dans la Vallée Giulia, qui est particulièrement adapté pour l'érection

de l'institut hongrois de Rome. Les deux

gouvernements garantissent réciproquement aux deux instituts la pleine exécution de tout impôt ou droit pour tout ce qui concerne l'achat de terrains,

la construction des instituts, leur aménagement et leur fonctionnement.

D'autres articles de la convention

Codos et Rossi ont dû interrompre leur raid

Rome, 18. — L'accord définitif sur les questions de la Sarre, sur le texte duquel l'entente a été réalisée entre délégués français et allemands dans la nuit de dimanche, sera signé aujourd'hui à 10 h. à Naples. Sur tous les points l'identité de vues a été complétée de façon que l'imposante série de conventions concernant tous les aspects du retour de la région de la Sarre à l'Allemagne, est achevée. L'accord comprend 5 points :

1. — La convention principale entre l'Allemagne et la France au sujet du transfert à l'Allemagne par l'Etat français de la propriété des mines et des chemins de fer de la Sarre, avec toutes leurs installations, pour la somme globale de 900 millions;

2. — Une convention franco-allemande sur les assurances sociales;

3. — Une convention franco-allemande pour la conclusion d'un accord pour la construction des instituts, leur aménagement et leur fonctionnement.

4. — Des conditions pour l'exploitation ultérieure des mines de la Sarre par des sociétés privées. Des conventions ont été signées, hier, à Saarbrück avec les nouveaux concessionnaires;

5. — Une convention entre la commission de gouvernement du territoire de la Sarre et le gouvernement du Reich pour le transfert des pouvoirs aux autorités allemandes.

L'œuvre du chancelier Dollfuss sera continuée

Graz, 17. A. A. — Le vice-chancelier Starhemberg et le ministre des Affaires étrangères, M. Berger Waldenegg, inaugurent l'Hôtel-de-Ville le bas-relief commémoratif en mémoire de Dollfuss ont affirmé, dans leurs discours, leur volonté de poursuivre intégralement la politique d'indépendance du chancelier Dollfuss.

Tout le monde s'acharne après Hauptmann !

Trenton (New-Jersey), 18. — A. A. —

En apercevant Hauptmann cet après-midi, ces compagnons de captivité

mencent à le siffler et six cents con-

victs dans la cantine de la prison se

joignent à cette manifestation. Les gar-

diens eurent grande peine à rétablir

l'ordre.

L'affaire de Klapaida

Budapest, 18. A. A. — Le « Voelkischer Beobachter » publie un nouvel article

attaquant violemment la Lituanie au

sujet du territoire de Klapaida.

Le « Frankfurter Zeitung » publie, elle

aussi, un article contre la Lituanie.

DIRECTION : Beyoğlu, Istanbul Palace, Impasse Olive — Tel. 413.

RÉDACTION : Yazıcı Sokak 5, Zellitch Frères — Tel. 49266

Pour la publicité s'adresser exclusivement à la Maison

KEMAL SALIH - HOFFER - SARANON - HOULI

Istanbul, Sirkeci, Asirefendi Cad. Kahraman Zade H. — Tel. 20884-9.

Directeur-Propriétaire : G. Primi

Le port d'Istanbul

La Corne d'Or ou Yenikapi

La question du port d'Istanbul est soulevée périodiquement par nos confrères d'outre-mer. C'est au tour du chroniqueur du "Cumhuriyet", qui écrit sous la rubrique "Entre l'enclume et le marteau", de l'agiter aujourd'hui. Notre confrère écrit :

Les urbanistes européens chargés de dresser le plan d'Istanbul, à l'exception du Prof. Ergoitz, se sont prononcés si même trompe, pour l'établissement du port à Yenikapi. D'ailleurs nombreux sont ceux qui de tout temps préconisaient la construction d'un port artificiel en cet endroit. La plupart des villes d'Europe, dépourvues d'un port naturel, ont procédé à la construction d'ouvrages d'art dans le genre de ceux que nous avons érigés à Haydarpaşa et à Izmir. Elles ont dressé un brise-lames derrière lequel on a placé des quais, des docks, des entrepôts et les diverses autres installations nécessaires à un port moderne. Les ports de Marseille, de Naples et de Salonique sont de ce nombre. Ces villes ne possèdent pas de port naturel, à l'abri du vent et des vagues. Or Istanbul se trouve-t-il dans les mêmes conditions?

Nous avons un port naturel parfait comme la Corne d'Or qui s'étend de Sarayburnu jusqu'à Eyub et l'embranchement de la rivière du Kâğıthane. Nous nous sommes montrés indifférents à l'envasement continu de ce port naturel. Abstraction faite des quais et entrepôts installés sur l'une de ses parties — d'ailleurs des plus limitées — nous avons négligé d'en faire bénéficier le restant. Et nous songeons continuellement à faire construire un port à Yenikapi ! Sous l'angle des dépenses, il y a un écart très important entre l'établissement d'un nouveau port à Yenikapi et la construction de quais et de diverses autres installations dans notre estuaire, en dedans et en dehors du pont de Galata. Qui sait les millions que nous coûterait la construction de ce nouveau port ! Pourquoi d'ailleurs procéder à la construction d'un port artificiel en dépensant des millions et en y affectant plusieurs années alors que nous possédons ce port naturel ?

Si nous procédions même à l'installation d'un vaste port à Yenikapi sur le modèle de Marseille, quelle pourrait être son activité ? Marseille est le plus grand port français de la Méditerranée. Il a, comme hinterland, le vaste territoire de la métropole française. Il est relié, d'autre part, à toutes les colonies françaises en commençant par l'Algérie et la Syrie jusqu'à Madagascar, la Cochinchine, Tahiti et la Guinée, outre les pays étrangers riverains de la Méditerranée, de la mer Noire et des Océans Atlantique et Pacifique. Par contre l'hinterland d'Istanbul, qui consiste en la Thrace, n'a pas une étendue supérieure à 24.000 kilomètres carrés et sa population, y compris celle d'Istanbul, ne dépasse pas un million cinq cent mille âmes. Un hinterland tellement restreint est-il en mesure d'alimenter un vaste port ?

En présence des frontières et de la situation géographique actuelles du pays, le port de l'avenir d'Istanbul est celui de Haydarpaşa, étant donné qu'il derrière lui toute l'Anatolie. Le ministère de l'Economie nationale agit rationnellement en agrandissant le port actuel d'Istanbul moyennant la construction de nouveaux quais et diverses autres installations.

Le port existant, dans le cas de son renforcement, suffirait aux besoins d'Istanbul. Mais dans l'éventualité où le besoin d'un grand port se ferait sentir, sa place ne serait pas Yenikapi dont l'arrière est des plus limités mais Haydarpaşa au large hinterland.

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Protégeons et aidons les œuvres de la natalité

Selon une nouvelle parvenue de Paris, M. Ali Riza, commissaire de la Dette publique en cette ville, vient d'instituer pour la Turquie des primes annuelles aux mères qui auraient "Entre l'enclume et le marteau" de l'agiter aujourd'hui. Notre confrère écrit :

Les urbanistes européens chargés de dresser le plan d'Istanbul, à l'exception du Prof. Ergoitz, se sont prononcés si même trompe, pour l'établissement du port à Yenikapi. D'ailleurs nombreux sont ceux qui de tout temps préconisaient la construction d'un port artificiel en cet endroit. La plupart des villes d'Europe, dépourvues d'un port naturel, ont procédé à la construction d'ouvrages d'art dans le genre de ceux que nous avons érigés à Haydarpaşa et à Izmir. Elles ont dressé un brise-lames derrière lequel on a placé des quais, des docks, des entrepôts et les diverses autres installations nécessaires à un port moderne. Les ports de Marseille, de Naples et de Salonique sont de ce nombre. Ces villes ne possèdent pas de port naturel, à l'abri du vent et des vagues. Or Istanbul se trouve-t-il dans les mêmes conditions ?

Nous avons un port naturel parfait comme la Corne d'Or qui s'étend de Sarayburnu jusqu'à Eyub et l'embranchement de la rivière du Kâğıthane. Nous nous sommes montrés indifférents à l'envasement continu de ce port naturel. Abstraction faite des quais et entrepôts installés sur l'une de ses parties — d'ailleurs des plus limitées — nous avons négligé d'en faire bénéficier le restant. Et nous songeons continuellement à faire construire un port à Yenikapi ! Sous l'angle des dépenses, il y a un écart très important entre l'établissement d'un nouveau port à Yenikapi et la construction de quais et de diverses autres installations dans notre estuaire, en dedans et en dehors du pont de Galata. Qui sait les millions que nous coûterait la construction de ce nouveau port ! Pourquoi d'ailleurs procéder à la construction d'un port artificiel en dépensant des millions et en y affectant plusieurs années alors que nous possédons ce port naturel ?

Si nous procédions même à l'installation d'un vaste port à Yenikapi sur le modèle de Marseille, quelle pourrait être son activité ? Marseille est le plus grand port français de la Méditerranée. Il a, comme hinterland, le vaste territoire de la métropole française. Il est relié, d'autre part, à toutes les colonies françaises en commençant par l'Algérie et la Syrie jusqu'à Madagascar, la Cochinchine, Tahiti et la Guinée, outre les pays étrangers riverains de la Méditerranée, de la mer Noire et des Océans Atlantique et Pacifique. Par contre l'hinterland d'Istanbul, qui consiste en la Thrace, n'a pas une étendue supérieure à 24.000 kilomètres carrés et sa population, y compris celle d'Istanbul, ne dépasse pas un million cinq cent mille âmes. Un hinterland tellement restreint est-il en mesure d'alimenter un vaste port ?

En présence des frontières et de la situation géographique actuelles du pays, le port de l'avenir d'Istanbul est celui de Haydarpaşa, étant donné qu'il derrière lui toute l'Anatolie. Le ministère de l'Economie nationale agit rationnellement en agrandissant le port actuel d'Istanbul moyennant la construction de nouveaux quais et diverses autres installations.

Le port existant, dans le cas de son renforcement, suffirait aux besoins d'Istanbul. Mais dans l'éventualité où le besoin d'un grand port se ferait sentir, sa place ne serait pas Yenikapi dont l'arrière est des plus limités mais Haydarpaşa au large hinterland.

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi, par contre, toute la rive, où les habitations sont rares, offre toutes les facilités d'extension ultérieure, le long de la côte, jusque vers Yeşilköy.

Croyez-moi, cher M. Abidin Daver : au risque de m'exposer aux coups de votre redoutable marteau ! L'avenir du port d'Istanbul n'est pas dans l'estuaire fangeux de la Corne d'Or, il est sur le littoral de la Marmara !

Nous avons reproduit textuellement l'article de notre confrère. Il nous permettra de le faire suivre de quelques observations :

1. — Les réflexions au sujet de l'insuffisance de l'hinterland d'Istanbul sont également valables que le port se trouve en Corne d'Or ou sur la Marmara ; elles n'ont donc pas de rapport direct avec le problème technique qui se pose en l'occurrence.

2. — Il est inexact de dire qu'à Salomonique, à Marseille ou en tel autre grand port étranger on a construit des jetées et des brises-lames *sauter* d'un port naturel. Marseille, par exemple, avait bien son port naturel : c'est le Vieux Port d'aujourd'hui. Mais le développement sans cesse accru du trafic obligea les autorités compétentes à étendre ses étroites limites. De là l'élargissement constant de la zone comprise à l'intérieur des digues et des jetées. C'est exactement ce qui arrive à Istanbul ; la Corne d'Or, ne pouvant plus suffire aux besoins du trafic actuel, même restreint, il faut songer à créer un port artificiel.

3. — Il reste à démontrer que le dragage de la Corne d'Or et la construction des ouvrages d'art nécessaires pour éviter le danger d'envasement futur à Edirne Kapi,



Si vous vous sentez nerveux,

surmené de corps et d'esprit et par la incapable de travailler à plein rendement, comment voulez-vous que vos affaires marchent bien? — N'oubliez pas qu'il suffit de quelques nuits d'insomnie pour vous amener là: le

Bromural Knoll

calmant des nerfs, stimulant du sommeil, inoffensif, d'une action douce et fidèle, est le remède qui redonnera en un laps de temps très court le calme complet à vos nerfs et par là vous appartiendra à nouveau le sommeil réparateur.

En tubes de 10 et 20 comprimés dans toutes les pharmacies.

Knoll A.-G., Usines de produits chimiques, Ludwigshafen-sur-Rhin.

CONTE DU BEYOGLU

Hôtel du Grand-Cerf

Par PIERRE VALDAGNE

C'était un automne merveilleux.

Didier dit à Giselle.

— Une idée! Je viens te prendre demain à 10 heures et nous allons déjeuner à la campagne.

— Où ça?

— Je n'en sais rien! On verra ça en route. Quand on aura faim on s'arrêtera. Une petite fugue! Ma voiture est réparée: ça va gazer!

— Oh!... je t'en prie, ne fais pas d'imprudence!

— Pas plus de cinquante, je te le jure, petite peureuse! Ça va? Tu veux bien?

— Si je veux, mon grand cheri! Ils s'adorent.

Giselle, veuve depuis deux ans, jolie comme un amour, vingt-six ans, réservée, toute timide encore, vivant, depuis la mort de son mari, avec son père et sa mère, bourgeois rigoureux, et surveillée de près par sa sœur ainée Lucie, vieille fille dévote et puritaine.

Didier, grand garçon au cœur spontané, généreux et dans lequel alternaient d'imprévuées poussées de gosse et un sens sérieux et pratique de la vie. Ensemble à la fois rassurant et délicieux. Il épouserait Giselle dès que serait consolidée une situation déjà pleine d'avenir.

Mais ils s'étaient rencontrés, ils s'étaient aimés et ils n'avaient pas pu attendre. Qui se risquerait à ne pas leur pardonner?

Giselle, remontant son renard cache son visage devenu pourpre. Elle entend déjà la fille les écouter indolemment. Mais, aux premières paroles de Didier, la bonne a répondu:

— Oui, monsieur. Si vous voulez bien monter, c'est au premier.

La chambre est immense. Deux hautes fenêtres l'éclairent. Il y a là un lit impressionnant une armoire, deux rideaux, à carreaux rouges et blancs, s'avéraient d'une propreté parfaite. A l'intérieur, le sol était carrelé; mais, là-bas, dans une encoignure, une lourde table de chêne, chargée d'un coquet couvert, promettait à nos amoureux le tête-à-tête gourmand dont ils avaient envie.

Au patron accouru, Didier indiquait déjà un menu raffiné; il s'assurait que la cave était bonne. Tout serait prêt dans une demi-heure; en attendant que le perdreau fut bien à point, les deux jeunes gens, bras dessus, bras dessous, allaient faire un petit tour dans la ville.

Qu'ils se sentent loin! On se croit en pleine province!

Ils vont devant eux, le nez en l'air. Quel calme, quel silence! De petites rues, de petites maisons avec de grands toits; des murs d'où dépassent les branches d'un arbre. Sur les horribles pavés, Giselle manque de se tordre la cheville; elle en rit comme une enfant.

Elle dit, amusée de se croire un objet de scandale:

— Je parie que, derrière ces rideaux, il y a de vieilles chipies qui nous guettent! Deux amoureux qui osent se montrer en plein jour! Penssez-vous, madame! Quel horreur!

Didier lui saisit la taille et crie, par bravade:

— C'est comme ça, madame! On s'adore! Si ça vous gène, tant pis

Ils traversent le cours désert, dans un de ses angles s'annonce l'Hôtel du Grand Cerf, lourd bâti sous aux hautes fenêtres. Il ne doit connaître que de rares voyageurs; sa morne sévérité n'a rien d'engagéant. Didier le signale à son amie:

— Hôtel du Grand Cerf. Il doit dater du Grand Roi. Nous sommes au bout du monde!

Ils n'ont croisé qu'une vieille auto de Dehors, Didier ne retient plus son

NANCY CAROLL transformée embellie par les péripéties d'un Grand Drame d'Amour vous dira à partir de Mercredi soir quel est **Le secret du miroir** un film émouvant parlant français au Ciné MELEK

ADAPAZARI

Türk Ticaret Bankası

Siège : ANKARA

CAPITAL ENTIEREMENT VERSE:

livres Turques **2.200.000**

Succursales et correspondants dans toute la Turquie

Toutes opérations de Banque

Agence d'Istanbul : Téléphone : 22042

Agence de Galata : " 43201

VIE ECONOMIQUE et FINANCIERE

L'application du plan quinquennal

On a établi à Nazilli l'emplacement du nouveau tissage.

Les travaux de construction du tissage de Kayseri sont très avancés. Il en est de même pour ceux de la fabrique de papier d'Izmit,

De plus, on a mis en adjudication la fourniture des machines pour le tissage d'Eregli.

Le ministre de l'Economie a envoyé des inspecteurs à Istanbul pour examiner la situation de la fabrique de ciment.

Une offre française

L'attaché commercial de l'ambassade de France M. Pessereau vient de partir pour Ankara. Un confrère du matin est informé que M. Pessereau soumettrait aussi à Celal Bayar les propositions d'un certain nombre de gros industriels français, réunis en Consortium en vue d'offrir leurs produits à la Turquie et d'obtenir d'autre part de la France, une marage de transferts en dehors du clearing franco-turc. Les firmes ainsi réunies sont: Blériot, Hotchkiss, Schneider, Renault, etc.; le montant de ces transferts exceptionnels serait d'une cinquantaine de millions de francs par an; les produits turcs que la France envisagerait d'importer sont les houilles d'Eregli et les minerais turcs en général.

La Türkofis avait entrepris des démarches auprès du gouvernement français en vue de faire accorder des contingents à certains de nos articles qui avait été exclus des listes du

premier trimestre de l'année en cours.

Nous apprenons que le gouvernement français a donné suite à ces démarches, et qu'il vient d'inscrire pour cette période un contingent de 1.000 quintaux de haricots blancs.

De plus, le contingent pour le maïs été porté à 50.000 quintaux, celui pour les fèves à 21.275 quintaux, le contingent pour les noix non décortiquées à 35 quintaux, et celui des noix décortiquées à 555 quintaux.

La bonne a prestement fait la couverture. Elle attira Giselle vers un cabinet de toilette ample et munis des appareils les plus modernes.

— Pour qui me prend-elle? songea Giselle au comble de la confusion.

Une heure (ou deux) après, Didier refaisait son noeud de cravate, nerveux par la pièce. Il dit à Giselle encore pelotonnée dans le lit:

— Il y a l', près de la porte, une pancarte bien drôle.

— Pourquoi drôle?

— Je lis: champagne, la bouteille, 30 francs; porto, 14 francs, cocktails, 15 francs...

— Et alors?

— Et alors, je répète que c'est bien drôle ce champagne et ces cocktails et ce porto affichés dans un hôtel aussi respectable!

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Sur le marché des peaux de gibier les transactions sont très actives en ce qui concerne celles de foulins, blaireaux, et chacals qui se vendent de 330-335 piastres.

Le marché des peaux de gibier

Sur le marché des peaux de gibier les transactions sont très actives en ce qui concerne celles de foulins, blaireaux, et chacals qui se vendent de 330-335 piastres.

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

Le règlement du marché aux œufs du Reich et les œufs turcs

<p

