

L'Essor industriel de la Turquie nouvelle
L'inauguration du grand
tissage d'Eregli

BEYOGLU

QUOTIDIEN POLITIQUE ET FINANCIER DU SOIR

L'Essor industriel de la Turquie nouvelle L'inauguration du grand tissage d'Eregli

Kayseri (Du correspondant). — Nous nous rendons à Eregli pour assister au couronnement d'un nouvel effort entrepris dans notre vie industrielle. Nous sommes arrivés ce matin ici avec M. Ismet Inönü qui avait présidé la cérémonie de la pose de la première pierre de 7 fabriques à Karabük.

Notre président du conseil était accompagné des ministres de l'Economie, des Affaires étrangères, des Monopoles et de l'ambassadeur d'Angleterre.

Au combinat de Kayseri

Ismet Inönü a été salué à la gare par une foule nombreuse. Il se rendit directement au combinat de Kayseri. Notre président visita toutes les parties de la fabrique, prit des renseignements détaillés sur toutes choses et se montra fort satisfait. On apprit aussi avec joie que la production de 1937 est complètement vendue dès à présent.

Au moment où Ismet Inönü visitait l'hôpital du combinat, une femme qui avait accouché la veille le pria de donner un nom à son bébé. Le président du Conseil promit à la jeune maman, qu'assisté retourna à Ankara, il choisirait un nom pour son enfant et qu'il le ferait savoir.

Sir Percy Lorraine en visitant l'école des contre-maîtres et élèves de la fabrique, demanda à l'un d'eux dans quelle proportion la production de la fabrique assurait les besoins de la Turquie.

Dans la proportion du tiers, répond le jeune élève.

Après le bissage, on visita la fabrique d'avions et l'on se rendit à 12 h. 45 à Eregli.

L'arrivée à Eregli

Eregli 4 A.A. — Le président du conseil est arrivé ici à 18 h. 30 accompagné du ministre des affaires étrangères, M. Tevfik Rustu Aras, des ministres de l'Economie Nationale,

des Douanes et Monopoles, de l'ambassadeur d'Angleterre, Sir Percy Lorraine, des membres de l'Assemblée Nationale, des directeurs de banque et d'autres personnalités.

Le président du conseil a été salué à la gare par le vali de Konya, l'inspecteur de l'armée Izettin, le général de division Keramettin, le kaymakam d'Eregli, le président de la municipalité directeur des tissages d'Eregli.

Les abords de la fabrique ainsi que le chemin y menant étaient envahis par la foule accourue d'Eregli et des environs pour assister à la cérémonie. Tous les immeubles étaient pavosés aux couleurs nationales. Et comme une expression vivante des minutes historiques que l'on vivait, cette devise figurait à l'entrée de la fabrique :

« Crois en la force créatrice de l'Etat. »

Le président du conseil arriva à pied au milieu de ce merveilleux décor. Il ouvrit la porte du nouvel établissement qui, de cette façon, fut officiellement inauguré.

En ce moment la musique entonna la marche de l'Indépendance et la population présente, fêta cet heureux événement par ses vivats.

Après la cérémonie, on visita la fabrique.

Le président du conseil s'intéressa de près à toutes ses installations et posa au directeur plusieurs questions sur différents sujets. Il lui donna aussi des directives.

M. Ismet Inönü, autre personnalité, quitta la ville pour retourner à Ankara. Il a été l'objet à son retour également de manifestations enthousiastes.

Le retour de M. Brassard

M. Brassard est arrivé hier d'Ankara ; il est reparti pour son pays par l'Express d'hier soir. Les autres personnes qui étaient arrivées avec M. Brassard partirent dans un ou deux jours.

En nous promenant...

Le président du Conseil et le ministre des affaires étrangères syriens de passage à notre ville

Nous visitions récemment les barraques de Qubuk en compagnie de certains journalistes étrangers qui se trouvaient à Ankara. La nature abrupte et jaune s'achève au pied d'une barrière de béton. Nous avons grimpé vers la terrasse le long de la route rocheuse. Arrivés là haut, nous nous sommes abandonnés à la rêverie tandis que notre regard parcourait l'étendue des eaux sur une profondeur de quelques milles.

Il n'y avait, dans tout ce qui s'offrait à notre vue, rien d'anormal ; toute chose était simple au point de pouvoir être appréciée, calculée, réalisée par les spécialistes en sa branche. Ce qui surprenait les étrangers c'était le contraste entre la terre nue et inhospitalière et l'œuvre de la volonté humaine.

Pour faire cela ici, dit l'un d'entre eux, il fallait à tout prix être l'enfant de cette terre et lui porter un amour filial.

Cela même ne suffit pas, répond quelqu'un ; il faut pouvoir aimer dès à présent les générations à venir.

La génération actuelle qui, au lieu de courir vers ce qui est tout près à l'instar des générations des conquérants anciens, se sent la force de créer ce qui n'existe pas, de réaliser l'impossible, est en train de produire indubitablement une poésie plus grande que les poèmes épiques les plus retentissants. Sur ce sol de l'Anatolie centrale que les annexionnistes les plus féroces eux-mêmes avaient écarté de la carte de Sèvres nous sommes en train d'édifier une patrie moderne, de ce siècle, avec toutes ses exigences.

Il faut parfois plus de courage pour vivre que pour mourir : c'est le goût de la liberté, que nous avons conquise qui nous a donné ce courage créateur, sacré et d'ailleurs propre au Turc.

Fatay

LA MARINE NATIONALE

Deux sous-marins seront construits en Corne d'Or

Nous lisons dans le *Haber* :

Nous apprenons avec plaisir que des quatre sous-marins inscrits au programme d'armements navals de notre gouvernement seront construits en Corne d'Or, au lieu dit « Tuz Kizak ». Les spécialistes étrangers ont trouvé en effet que cet emplacement est celui qui se prête le mieux à ces travaux.

Des préparatifs dans ce but ont commencé.

L'auto qui part toute seule

Le chauffeur Ali avait confié sa voiture pour la nettoyer à son aide Mustafa. Tout à coup, des vapeurs insolites commencèrent à s'en échapper. Mustafa bondit sur le siège et, dans son affolement, pressa au hasard les pédales et manœuvra au petit bonheur le volant. La voiture se mit en marche. Périssant complètement la tête, l'apprenti commença à appeler au secours.

Une fillette de 11 ans, du nom de Sukriye, qui passait par là et qui, étant sourde, ne s'était pas rendue compte de ce qui se passait, a été renversée et grièvement blessée à la tête. Les agents ont recherché Ali, l'ont arrêté et l'ont soumis à un interrogatoire.

Nous lisons dans l'*Ulus* :

Les chantiers dont le ministère de l'Economie a entrepris la construction aux environs du lac de Van pro-

La construction dans les chantiers de la Corne d'Or, des deux bateaux à moteurs destinés à la navigation sur le lac de Van avance rapidement.

La charpente de l'un des deux bateaux se dresse dans un ancien hangar de l'arsenal. La longue quille dessus l'occupe presque en entier. S'élèvent les couples, qui sont la mèche latérale de la carène. En forme de V très aigu aux extrémités, elles s'évase vers le centre de façon à former une sorte de U arrondi et renversé. La plupart d'entre elles sont déjà en place. Il ne reste plus qu'à compléter les deux extrémités du navire : l'étrave est déjà dressée et l'arrière est déjà dressé.

M. Nizamettin, un jeune contre-maître, l'aîné, serré dans sa salopette bleue, nous fournit toutes les indications voulues.

La charpente de la carène a été venue d'Allemagne. Nous ne disposons pas encore ici des ateliers nécessaires pour produire ces longues poutrelles métalliques dont la courbure variable est fixée minutieusement en fonction de la place qu'elles doivent occuper dans le squelette du navire. Par contre, nous découpons ici et nous ajustons sur les flancs de la coque les plaques de fer du bord.

Pour les œuvres vives, nous nous occupons jusqu'à 6 cm de même 9 cm d'épaisseur. Par contre dans les parties supérieures de la coque, cette épaisseur n'est plus que de 4 cm...

...Notez que nous procéderons de la tout à fait technique. Ce n'est pas commun en face.

Et notre interlocuteur, le sourire largement goguenard, nous indique de l'autre côté de la Corne d'Or, les chantiers du « Sirketi Hayriye ».

— Là-bas, on prend avec des pièces de bois, une sorte de mouillage des flancs du navire et on le décalque ensuite pour ainsi dire, sur les tôles. Nous, nous découpons celles-ci au sol, comme vous pouvez le voir, d'après les indications de nos plans. Et quand nous les plaçons, elles s'ajustent parfaitement.

Cette rivalité entre les deux chantiers n'est-ce pas l'indice d'une heureuse émulation ?

— Chacune de ces tôles, reprend M. Nizamettin, est exécutée en double exemplaire de façon que les deux bateaux sont réparés simultanément. Les pièces seront envoyées ensuite sur les bords du lac de Van pour le montage et la soudure définitive des plaques.

Le pont est partiellement posé. Une échelle en bois y donne accès. Du haut de celle-ci on embrasse du regard l'ensemble du navire. La coque sera divisée en quatre compartiments étanches ; les cloisons verticales, faites d'une seule pièce, sont déjà en place. La partie centrale servira de cale. Un réservoir pour la benzine est aménagé à l'arrière. Chaque bateau sera équipé avec deux moteurs Diesel actionnant chacun une hélice.

Il s'agit de bâtiments de dimensions réduites : cent tonnes. Mais à voir ainsi leur membrure dressée dans ce hangar, on a l'impression de se trouver en présence d'une construction beaucoup plus imposante.

...Après plus d'un demi-siècle l'activité renait dans les chantiers de la Corne d'Or. À côté du hangar que nous venons de quitter, un autre est en voie d'érection. Partout des équipes de travailleurs s'empressent. Une perforatrice, surmontée de son échelle tout conique, fonctionne sans arrêt. Une grue va et vient constamment le long de ses rails ; sa benne plonge dans le bassin de radoub à sec et remonte pleine de vase noire.

Notre guide embrasse ce spectacle d'un œil satisfait. Et il ajoute :

— Que sera ce quand nous commencerons à recevoir ici notre fer et notre acier, celui de Karabük !

G. P.

Nous lisons dans l'*Ulus* :

Les chantiers dont le ministère de l'Economie a entrepris la construction aux environs du lac de Van pro-

gressent. L'importance des bourses et villages d'alentour s'accroît de fait de jour en jour ; beaucoup de paysans obtiennent un gagne-pain.

Le chantier est construit au chef-lieu de Tavşan. Le ministère de l'Intérieur a pris ses dispositions en vue d'ériger ce kaza en nahiye dont l'importance augmente constamment. Le bourg le plus rapproché, celui de Kocayay, a été érigé en chef-lieu de nahiye et rattaché au nouveau kaza.

Stockholm, 5. — Un marchand de costumes a été arrêté à Karakrona sous l'accusation de meurtre incendiaire. Il a avoué avoir mis le feu à trois maisons, en sept ans et notamment à une municipalité, à seule fin de rompre la monotonie des soirées d'hiver.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront relégués à l'arrière plan et remplacés par des leaders musulmans. C'est pourquoi les congressistes doivent, écrit-il, se demander s'il est préférable de saboter la constitution ou de collaborer à son exécution.

Le Times escompte que les leaders congressistes seront

"Nous n'hésiterons pas à sacrifier notre vie pour la défense de notre patrie"

telle est l'affirmation péremptoire de nos aviateurs

M. A. E. Yalman rend compte, en ces termes, dans le "Tan", des heures passées en compagnie de nos aviateurs à l'Ecole de Yesilköy :

La cavalerie moderne

Me voici parmi nos aviateurs.

Je demande au commandant.

— Avant d'être aviateur à quelle arme apparteniez-vous ?

— J'étais officier de cavalerie.

— Voyez-vous une corrélation entre la cavalerie et l'aviation ?

— Parfaitement. Anciennement la cavalerie était chargée des assauts, des services de reconnaissance, de la poursuite des armées en déroute. C'est en somme le rôle dévolu de nos jours à l'aviation.

Il y a néanmoins une petite différence.

L'aviateur ne monte pas sur un cheval, mais sur un appareil qui déploie une force de 700,800 et même de 1000 chevaux. Naturellement la sensation éprouvée est beaucoup plus forte.

— Alors qu'il est difficile quelques fois de maîtriser un cheval n'est-il pas plus difficile d'en maîtriser 1000 ?

— Cela dépend, me répond un autre officier. Les chevaux de l'avion sont déjà maîtrisés, riviés par des chaînes, et disciplinés. L'aviateur les commande sans peine par un petit mouvement de la main.

— Attends que l'aviateur vit au milieu de dangers constants, qui augmentent à fortiori pendant la guerre, les affronte-t-il en connaissance de cause, par amour de sa profession ?

— Il faut prendre en considération que le commandant que l'aviateur peut à chaque instant se trouver dans une situation difficile. Le voilà tout seul à des milliers de mètres dans les airs. Tout à coup une tempête l'assaille. Ou il est entouré par un brouillard qui l'empêche de se rendre compte de ce qui se passe. Il sait que l'essence doit être ménagée et vu le défaut de visibilité il ne discerne pas l'endroit où il peut faire un atterrissage de fortune.

N'est-ce pas pour un aviateur un moment terrible à passer, exigeant du courage, du sang-froid, avec la mort comme perspective ?

Ce qu'on attend

de l'aviateur turc

— Quelles sont les qualités propres à l'aviateur turc ?

— Nous appartenons à une nation qui, comparativement aux autres plus riches, ne peut pas se procurer tout ce qui lui est nécessaire comme matériel. Aussi chaque soldat ture a-t-il le devoir de bien se former lui-même, de consentir à toutes sortes de sacrifices pour combler les lacunes matérielles.

Au cours d'une visite qu'il nous a faite, Ismet Inönü nous a dit :

— On n'a pas encore défini la limite de la force humaine. Nous allons exiger de nos aviateurs plus qu'on n'en demande partout ailleurs. Nous perdrons certainement du matériel. Nous aurons à déplorer des pertes de vies humaines, mais notre objectif sacré doit être absolument atteint. Il n'y a que ceux qui se sentent capables de se sacrifier pour leur pays que peuvent devenir aviateurs. Ceux qui n'en sont pas capables n'ont pas de place parmi vous.

Je puis dire avec orgueil qu'au point de vue de sa profession et de sa force d'âme l'aviateur turc a atteint le niveau élevé que la nation attend de lui. Ce n'est pas là un jugement théorique, mais celui résultant de faits probants qui ont étayé ma conviction.

Les volontaires de la mort

La mort peut nous apparaître chaque jour sous diverses formes. Pendant la guerre, chaque soldat s'y attend.

Mais il n'entre pas dans le devoir d'un soldat d'aller au devant d'elle, à l'égal des Volontaires de la mort. Pendant une guerre, le commandant en chef peut demander quels sont ceux qui peuvent se mettre sur les rangs à cet égard.

Aussi, tout en prenant en considération la gravité de la question, je n'ai pas hésité à formuler à tous les officiers, un à un, la demande suivante :

— Si pendant un combat les munitions s'épuisent, alors que l'adversaire est un navire de guerre convoyant un transport plein de troupes et si à ce moment il y a pour le pays un intérêt supérieur à empêcher toute que coûte le débarquement de ces forces, seriez-vous capable de vous considérer vous et votre avion, comme un projectile et de foncer sur l'ennemi ?

Tous ont répondu sobrement : — Nous n'hésiterons pas à sacrifier notre vie pour l'intérêt de notre nation.

Un de mes interlocuteurs a ajouté cependant :

— Comme aviateur j'ai fait un serment et avant de le prononcer j'ai bien réfugié si je serai capable de le tenir.

La question que vous me posez est en

dehors de ce serment. Il faut donc que je me demande si dans une telle éventualité j'aurais foi en moi-même. Je ne vous répondrai que 24 heures après mon examen de conscience.

Cette réponse m'a satisfait et je l'ai remercié.

Vingt quatre heures après, il est venu me donner la même réponse que ses autres camarades.

J'examinais attentivement le commandant tout le temps qu'il m'avait tenu ces propos. Son visage est ouvert et sympathique. On sent l'homme à l'âme forte.

Je jette aussi mes regards sur tous les jeunes aviateurs qui l'entourent. Tous sont gais. La mort qui nous effraie tant est pour eux une chose naturelle découlant de leur profession. **Mlle Gökce, aviatrice intrépide**

Nous sommes à l'aérodrome.

Des avions sont prêts à prendre le départ.

Le commandant me demande si je désire causer avec l'aviatrice Mlle Sabiha Gökce. Naturellement, je saute sur l'occasion, occasion précieuse puisqu'il s'agit de la première aviatrice militaire turque, celle dont les journaux du monde entier parlent longuement.

Nous nous dirigeons vers elle.

Le commandant l'interroge.

— Quelles sont vos occupations aujourd'hui ?

— Je viens de terminer les vols. Je m'en vais maintenant m'adonner aux exercices d'application de télégraphie sans fil.

Elle donne des explications au commandant lequel me fournit les renseignements complémentaires. Mlle Gökce travaille sans arrêt et sans fatigue. Un instituteur français, M. Dumas, nous dit que l'on entendra bientôt parler d'elle dans l'aviation internationale. Dès maintenant, il la considère comme la première aviatrice du monde pour les vols acrobatiques.

On m'avait dit que Mlle Gökce avait pris le vol dernièrement sans une permission préalable.

— Voudrez-vous, lui dis-je, m'expliquer dans quelles conditions vous avez pris le vol ?

— J'avais terminé la classe de vol de l'école et pendant 10 jours je demeurai inactive. Je ne pouvais rester en place.

Après bien des supplications, je finis par avoir à ma disposition un avion. A peine montée, je sentis le besoin de rattraper les 10 jours d'inactivité. Le réservoir d'essence était plein. Je me rendis à Ankara et à 8 heures j'atterrisse à l'aérodrome de la capitale.

Jusqu'à 11 heures, je m'entretins avec les camarades. Je remontai en avion, mais, à peine m'étais-je élancée dans les airs que le temps se gâta. Je n'avais ni boussole ni carte.

Les nuages m'ayant environnée, je ne savais plus où je me trouvais. Dès que j'aperçus un endroit propice j'atterris. Après avoir demandé quelques renseignements, je me rendis à Aziziye où je passai la nuit.

Je n'avais plus d'essence.

On m'en apporta le lendemain matin, mais je sus que l'on avait été très inquiet sur mon sort et que l'on me cherchait partout.

Or, ayant entrepris un voyage sans autorisation j'étais possible de punition. Je donnai la seule excuse que j'avais à présenter : l'envie de voler qui m'avait tenaillé et à laquelle je n'avais pas pu résister. On me pardonna cette incartade.

La femme turque, soldat

— Comment vous est venue cette passion pour l'aéronautique ?

— Tout d'abord je commençai à faire du planétisme. Ceci me plut tellement que je passai à la section des avions où je suivis les cours durant une année. Maintenant je suis les cours militaires.

Les jours où je vole sont ceux où je suis le plus gaie. Aussi hier je n'étais pas à mon aise parce que le moteur de mon avion devait être réparé.

— D'une façon générale, n'estimez-vous pas qu'il est difficile pour les femmes de réussir dans l'aviation ?

— Pourquoi généralisez-vous ? Toute femme turque qui a le désir de travailler peut réussir dans l'aviation aussi bien que moi.

— Et s'il y a une guerre ?

— J'y participerai comme volontaire et je serai aux premiers rangs.

— Guerre signifie tuer, incendier, démolir. En exécutant ces actes, pourriez-vous étouffer vos sentiments de femme ?

— Oui. Le seul sentiment que j'aurai sera de faire mon devoir comme Turque.

— Celui qui ose attaquer mon pays est l'ennemi et comme tel mon devoir de soldat et d'aviatrice est de lui causer le plus de pertes possibles.

— Une fois aviatrice est-ce qu'on oublie les toilettes, la mode, les soins du ménage ?

— Voir la suite à la 4ème page.

LA VIE OCIALE

LA MUNICIPALITÉ

Les ordures ménagères

Les conditions du contrat qui devra être conclu avec l'entrepreneur qui chargera de jeter les ordures ménagères à la mer ont été établies. L'administration des chemins de fer de l'Europe — l'Administration des chemins de fer d'Etat en avait communiqué les résultats au ministère de la Ville. La nouvelle procédure de la Ville. La nouvelle procédure qui n'est d'ailleurs qu'un retour à l'ancienne — entrera en vigueur à partir du début de mai.

Le transport des ordures jusqu'à l'échelle de chargement continuera à être assuré par les camions municipaux. La construction de ces emplacements couverts commencera ce

LES CHEMINS DE FER

Cekmece et Florya

Après achèvement de son enquête le tarif de la IXe Voie Ferrée — le tarif de l'Asie — l'Administration des chemins de fer d'Etat en avait communiqué les résultats au ministère de la Ville. La nouvelle procédure de la Ville. La nouvelle procédure qui n'est d'ailleurs qu'un retour à l'ancienne — entrera en vigueur à partir du début de mai.

Le transport des ordures jusqu'à l'échelle de chargement continuera à être assuré par les camions municipaux. La construction de ces emplacements couverts commencera ce

jour ci.

Les anciens comptes municipaux

La révision des anciens comptes municipaux donne lieu chaque année à des débats mouvementés à l'Assemblée Municipale. En vue d'y mettre fin, la Municipalité a décidé d'inscrire Orientaux, il n'était pas possible au budget de 1937 les crédits nécessaires faire à moins de 40 piastres le salaire pour un bureau spécialement chargé de réviser et de liquider les affaires de ce genre. Ce bureau compta. En dépit d'une réduction réalisée portera un directeur et un cadre de 5 employés. Il aura pour charge égale à celle de l'Assemblée sur les comptes en question.

La réfection des rues

Certains rues d'Istanbul sont devenues complètement impraticables. Des crédits ont été inscrits au budget pour leur réfection. Considérant que, dans le cas où un nouvel hiver passerait sans que les travaux de réparation nécessaires soient exécutés, ils deviendraient impossibles ultérieurement, la Municipalité a décidé de les entreprendre dès le début de juin. Les préparatifs nécessaires à cet égard ont commencé dans chaque cercle municipal.

Pour le développement du tourisme intérieur

On sait que seuls les hôtels de première classe, qui sont d'ailleurs en nombre restreint, en notre ville, ont été compris dans l'Union que l'on compte fonder en vue du développement du mouvement touristique à Istanbul.

Toutefois, une fois que l'on aura réglementé les grands hôtels, en vue d'assurer le repos et la commodité des voyageurs étrangers, le tour viendra de l'effort dans ce sens est indispensable pour créer un mouvement de tourisme intérieur entre les diverses villes de Turquie. Cette mesure est indispensable d'ailleurs de celle qui consiste à réduire les tarifs des moyens de communication, à des périodes déterminées de l'année.

Le jeune fille de la haute bourgeoisie turque pour l'accompagnement d'un voyage à l'étranger, a décidé de ramener à 17,5 piastres le prix du voyage d'aller et retour jusqu'à Florya. Quoique la réduction sur le prix du parcours en un seul sens soit pas aussi sensible que sur ce d'aller et retour, la différence résultant de l'ancien tarif sera moins forte considérable. La réduction n'est pas limitée aux seuls de 3ème classe : elle est étendue à ceux de 1ère et de 2ème classes.

En outre, l'intensification des services est prévue. Les départs en gare de Sirkeci, qui succéderont l'été prochain à la gare de Pendik, à demi heure d'intervalle et il sera de même, le soir, en gare de Çekmece. L'intervalle entre les départs sera porté à 45 minutes ou une heure, à partir de midi en gare de Sirkeci et à partir de 8 h. p.m. en gare de Çekmece. Enfin, les services sont poursuivis jusqu'à fort tard pour permettre au public de prolonger le séjour à la plage.

LES CONFERENCES

Halkevi de Beyoglu

Le 10 avril, à 18 h. 30 dans la Salle des Fêtes de l'Union Française, une conférence sur

Ibnisina (Avicenne)

L'entrée est libre.

A l'Union Française

M. François Palty donnera, aujourd'hui 10 avril à 18 h. 30 dans la Salle des Fêtes de l'Union Française, une conférence, avec projections, sur

La Préhistoire Turque

L'entrée est libre.

Les Etrangers et le droit turc

Mercredi 7 avril, à 18 h. 30, M. Suphi Nuri Ileri, docteur en droit de l'Université de Paris, avocat, donnera une conférence sur :

Sous prétexte de visiter l'Exposition...

La seconde salle sera au nom de feu Meir Dizengoff, le fondateur de la première ville juive dans le monde, Tel-Aviv, et contiendra des photos et des graphiques donnant ainsi au visiteur qui ne connaît pas la Palestine des notions exactes sur le traitement des nations dans les dernières années.

Le premier envoi des marchandises a été expédié le 14 mars par le «Champion». Le comité organisateur qui s'est constitué à Paris dans le but de s'occuper du pavillon palestinien et qui est composé des personnalités suivantes : MM. le baron de Rothschild, Louis Acher, Saveli, Pallak, Nadich et autres a chargé l'organisation «Mischar We' taasia» qui s'occupait de la foire du Levant, de préparer et d'aménager le pavillon palestinien lequel aura une superficie de 500 m. et sera située dans une belle place. Ainsi le visiteur pourra suivre le développement de l'industrie, de l'agriculture, de l'urbanisme, des transports, des sections de l'hygiène, de l'éducation, depuis la déclaration Balfour jusqu'à ces jours. Chaque salle sera consacrée au souvenir des personnalités éminentes juives. Ainsi la première salle sera dédiée à Balfour et contiendra tous les renseignements susceptibles d'intéresser le visiteur sur l'immigration juive.

La troisième salle sera consacrée à la propagande de la jeune industrie palestinienne. La quatrième salle qui est dédiée à la père du «Yichou», feu Baron Edmond de Rothschild, démontrera l'activité des Juifs dans le domaine de l'agriculture ainsi que les travaux entrepris par les fonds Nationaux Keren Hayesod et K. L.

Chaque salle aura à l'entrée le buste en bronze de celui en souvenir duquel elle a été construite.

La cour intérieure sera un endroit merveilleux pour le repos et la méditation après la visite du pavillon palestinien. De la verdure partout et de ci et de là, des fresques dues au pinceau de Mme Mary Norde

Lundi 5 Avril 1937

LE RAYON INVISIBLE
Un film qui révolutionne toutes les données cinématographiques, toutes les règles de la technique, un film qui réalise l'axiome que rien n'est impossible à l'écran.
Boris Karloff
ce film parlant en français sera projeté à partir de ce Mercredi soir au Ciné SUMER
Actuellement le roi du jazz: HARRY ROY dans : TOUT N'EST QUE RYTHME

CONTE DU BEYOGLU

RÈVES

Par J. BRUNO-RUBY.

Le restaurant Naudin était bien situé, près d'un grand parc, il possédait de belles salles que le soleil inondait et qui étaient luxueusement aménagées, mais ses cuisines, placées dans sous-sol, étaient noires comme l'âme du diable.

C'était pourtant de là que partaient, depuis plus de vingt ans, les plus grands chefs du monde, car le père Naudin, ancien cuisinier lui-même, était un as qui vous formait un homme comme pas un et se faisait une gloire d'envoyer ses élèves porter le renom de la cuisine française dans tous les pays. C'était sa manière d'être patriarche.

Nicolas Gorges, seul, était resté chez lui depuis vingt ans. C'était le pilier de la maison, fidèle et casanier ; il avait toujours refusé de quitter Naudin, et c'eût été maintenant un creve-cœur pour le vieux de le laisser partir. Il n'y pensait même pas, d'autant plus, et Nicolas non plus.

Du moins, jusque-là ; mais depuis quelque temps, Nicolas changeait, il avait le cafard dans son sous-sol et se sentait un vêtement besoin d'air, d'espace, de choses nouvelles. Quand il avait le temps d'aller au cinéma, c'était toujours pour y voir des documentaires tournés dans des pays lointains. Il rêvait nuit et jour d'océans lointains, de mers plates, cernant des îles, de côtes frangées de palmiers, d'arbustes couverts de fleurs énormes ou de fruits étranges, de couchers de soleil sur des déserts sans fin ; il se mettait à hâter Paris et ses fourneaux.

Et voilà qu'un matin brumeux où tout l'ennuyait au point qu'il songeait presque à se passer son couteau à découper au travers du corps et juste au moment où il finissait d'accommoder un canard sauvage au citron, « canard à la Nicolas », une de ses spécialités, on le pria, de la part du patron, de monter dans la salle à manger.

Nicolas n'en fut point étonné, car les clients le convoquaient souvent pour lui faire des compliments ou lui demander des recettes. Il monta donc au restaurant, mais sans enthousiasme et trouva le patron non avec un des habitués de l'endroit, mais avec un officier de marine qui avait uniforme tout neuf et des galons très dorés.

Nicolas, fit le patron, le capitaine Doris que voilà, voudrait avoir pour le yacht « Petit-Dauphin », qu'il commande, un cuisinier qui surpasserait ceux que j'ai dressés. Vous savez que le « Petit-Dauphin » appartient à monsieur de Salavedra, qui est un des rares vrais gourmets de notre époque.

Nicolas secoua la tête, il avait entendu, comme tout le monde, parler de M. de Salavedra qui était un des derniers milliardaires, mais M. de Salavedra, à cette minute, l'intéressait fort peu. Il ne sentait qu'une chose, c'est qu'on allait lui proposer de partir au loin.

— Vous comprenez, Nicolas, continuait le patron, David et Lesbos (c'étaient les seconds Nicolas) sont jeunes et allants et ils ne manquent de goût. Si vous n'étiez pas là, c'est l'un d'eux que j'aurais donné au commandant. Mais, bien que cela me soit très dur de vous laisser partir, puisqu'il s'agit d'un homme tel que monsieur de Salavedra, je ne puis répondre sans vous avoir sollicité.

Nicolas était plus congestionné que devant un fourneau chauffé à blanc. Son vœu secret se réalisait ainsi comme par miracle, il pouvait à peine y croire !

Mais il n'osait pas, par déférence, par affection aussi pour le patron, répondre oui tout de suite ; il parla de son âge, d'appointment qui devait lui garantir l'avenir.

L'officier balaya la réponse du geste. — La question d'argent n'existe pas, dit-il. Cependant, j'en parlerai à monsieur de Salavedra et je vous enverrai très vite une proposition.

Nicolas salua et retourna à ses fourneaux, le cœur rempli d'une exaltation tout à fait inconnue, qui exaltait au faire gâter deux sauces.

Le lendemain déjà il était plus calme et deux jours après il se démarrait si le yacht, son commandant et son riche propriétaire existaient toujours que dans son imagination ; il tâchait de raisonner. Pour écarter l'obstruction de la lettre attendue, il travaillait comme quatre. Cependant il ne résista pas à la tentation de se lancer dans les plats exotiques et en mijotant couscous, nids d'hirondelles, soufflés à la tortue ou filets de baleine. Nicolas se voyait en Afrique, en Chine, en Laponie, brûlant ou glacé, selon les latitudes, mais libre et heureux.

Le septième jour, absolument sans nouvelles, Nicolas avait fait une croix sur ses espoirs et revenait à la cuisine classique quand le patron entra une enveloppe à la main.

— Nicolas, dit-il, voici la réponse du

Vie Economique et Financière

Nos relations commerciales avec la Grèce

Le « Messager d'Athènes » publie l'intéressante étude suivante que nous reproduisons intégralement :

L'amitié sincère et solide établie avec la Turquie, a ouvert un vaste champ aux transactions commerciales avec les meilleures perspectives pour l'avenir. N'ayant pas compétence pour examiner le côté politique de la question, mais passant simplement en revue les points concernant le développement économique des deux pays voisins, nous ossons affirmer que l'étroite collaboration économique et commerciale, avec une orientation unique et commune, est de l'intérêt des deux pays, du moment que communs et similaires sont aussi bien la nature et le genre de nos produits, que notre situation sur le marché international. La cohabitation séculaire des deux peuples sous le même soleil et la même brise marine a créé des conditions telles qu'un peuple est devenu le complément de l'autre dans le boulevard de la civilisation de leur développement en général.

Quant à l'importation des marchandises, on constate une augmentation sur le charbon, les poissons frais, les matières tannantes et colorantes et quelques autres articles d'importance secondaire. Presque tous les autres articles importés de Turquie présentent une diminution plus ou moins grande.

D'autre part, l'exportation hellénique vers la Turquie a aussi marqué une diminution sensible, puisqu'elle a baissé en 1936 à 3.510 tonnes d'une valeur de 40 millions de drachmes seulement, contre 5.322 tonnes d'une valeur de 61 millions de drachmes en 1935.

Examinant le total général de nos importations de Turquie au cours de la période décennale 1927-1936, nous relevons une importation globale de plus de deux millions de tonnes de bétail vivant en général, 6 mille pièces et 1.150.700 tonnes de marchandises différentes, ainsi que l'indique le tableau statistique suivant, établi par postes tarifaires généraux ou partiels :

Genres de marchandises	Quantités	Proportion
Gros bétail en général.....	339.185	16,6
* 1.694.970	83,2	
Chevaux, mulets, etc.....	3.732	0,5
Total	2.037.860	100.
Produits d'élevage.....	3.523	0,3
Produits de pêche.....	22.189	1,9
Eufs.....	14.221	1,2
Céréales en général.....	56.691	4,9
Légumes divers.....	17.394	1,5
Noyaux d'olives.....	128.840	11,2
Graines oléagineuses.....	26.218	2,3
Fourrage.....	7.281	0,6
Coton égrené.....	16.635	1,5
Divers produits agricoles.....	418	—
Produits forestiers.....	26.628	2,3
Matières tannantes et colorantes.....	11.733	1,1
Produits industriels.....	5.580	9,5
Automobiles et machines.....	602	—
Minéraux divers.....	2.246	0,2
Charbon.....	784.229	68,2
Marchandises diverses.....	26.362	2,3
Total Tonnes	1.150.790	100.

le tout d'une valeur globale de 2.214 millions de drachmes, soit 2,88 % du total de l'importation générale en Grèce pendant la même période décennale.

Pour ce qui est de l'exportation hellénique en Turquie pendant cette même période, il est regrettable de constater qu'elle ne constitue qu'une compensation négligeable par rapport au volume de nos importations de ce pays. Cette exportation pendant les dix ans 1927-36 ne s'est en effet élevée qu'à un total de 1.000 tonnes de bétail, 16.000 pièces et 25.117 tonnes de marchandises diverses d'une valeur globale de 275 millions de drachmes, soit à peine 1/46 de la quantité en tonnes et 1/11 de la valeur en général des importations helléniques de Turquie.

Les produits grecs exportés en Turquie ne sont que de petites quantités d'essence de térébenthine, de colophane, de produits industriels d'acide chlorhydrique et de quelques autres marchandises. Au cours des dernières années, il y a eu une certaine exportation de vitres, d'articles de verre, de petites quantités d'engrais chimiques et de quelques autres articles insignifiants.

Un sérieux effort de notre part, à condition qu'il fût secondé par la bonne volonté de notre voisine, pourrait ouvrir la voie à une large exportation en Turquie de plusieurs de nos produits industriels. Mais ce qui ne manquerait pas d'avoir une répercussion considérable sur l'économie nationale des deux pays serait la coopération pour l'exportation à l'étranger de certains de nos produits agricoles, par l'application d'un système pratique, dégagé de toute routine bureaucratique.

S. A. C. Pétalodis

C'est ce soir que le **SAKARYA** présente :**Kay Francis**

dont le mystère égal celui de Greta Garbo, dans un film qui sonne une vague d'enthousiasme

L'ANGE BLANC

(Florence Nightingale)

La vie extraordinaire menée à Scutari d'Istanbul de la femme qui sacrifia amour et bonheur pour l'accomplissement du grand idéal qui fut le point de départ de l'émancipation de la femme !

Le marché des céréales

Il est arrivé samedi en notre ville de Polatli et d'Akshehir 11 wagons de blé, d'Ankara et de Karaman 5 wagons de seigle, de Yahşihan 4 wagons d'orge, d'Eskişehir un wagon de graines de lin et de Polatli un wagon de laine. Les transactions sur les blés de qualité extra ont été animées. Les blés extra de Polatli ont été vendus à Pst 7,10. Par contre, le marché des blés mélangés ainsi que celui des seigles a été peu animé. Cependant les orges et les maïs se sont bien vendus. Les prix pratiqués sont les mêmes que ceux de la veille.

Le marché de la laine

Le cours de la semaine écoulée, les Russes ont acheté, sous réserve d'être examinées à Odessa, deux mille balles de laine, à raison de 58 piros le kilo. Les transactions de main à main con-

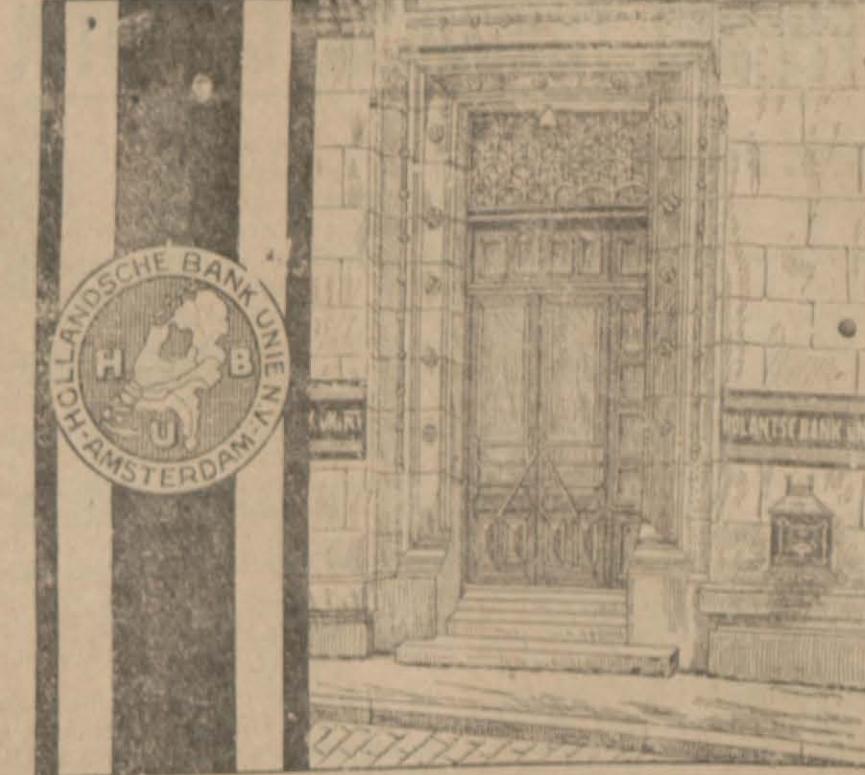
tinent sur le marché. Le kilo de laine se vend, dans ces transactions, entre 53 et 54 piastres.

Notre récolte de fruits

On suppose que cette année-ci nous aurons des fruits en abondance. Et s'il ne s'abat pas de vagues de froid dans le pays, nous aurons des légumes et des fruits délicieux. Le ministère de l'Économie qui attribue une grande importance à l'exportation des fruits frais et secs a arrêté à cet effet un programme des plus sérieux. Des mesures ont été prises pour l'exportation de raisin frais de la région de l'Egée ainsi que des pommes de la région de la Mer Noire.

Il est arrivé comme primeurs en notre ville des amandes vertes, des prunes de Tours ainsi que des raisins frais conservés dans des dépôts frigorifiques.

Les amandes ont été vendues à 50 (Voir la suite en 4ème page)



Conditions favorables pour dépôts
Avis pour placement de fonds
Location de Safes (coffres)

Ouverts toute la journée sans interruption

Mouvement Maritime**ADRIATICA**
S. A. di Navigazione

Départs pour:	Bateaux	Service accéléré
Pirée, Brindisi, Venise, Trieste, des Quais de Galata tous les vendredis à 10 heures précises	RODI CELIO RODI CELIO	16 Avril 23 Avril 30 Avril 7 Mai
Pirée, Naples, Marseille, Gênes	MERANO CAMPIDOGLIO FENICIA	8 Avril 22 Avril 6 Mai
Cavalia, Salomique, Volo, Pirée, Patras, Sami, Quaranta, Brindisi, Ancône, Venise, Trieste	ABBAZIA QUIRINALE DIANA	1 Avril 15 Avril 29 Avril
Salonique, Matélin, Izmir, Pirée, Calamata, Patras, Brindisi, Venise, Trieste	VESTA ISEO ALBANO	10 Avril 24 Avril 8 Mai
Bourgas, Varna, Constantza	CAMPIDOGLIO ISEO DIANA ALBANO	7 Avril 8 Avril 14 Avril 21 Avril 22 Avril 28 Avril
Sulina, Galatz, Braila	CAMPIDOGLIO DIANA FENICIA ABBAZIA	7 Avril 14 Avril 21 Avril 28 Avril
Batoum	ALBANO	8 Avril 22 Avril

En coïncidence en Italie avec les luxueux bateaux des Sociétés « Italia » et « Lloyd Triestino », pour toutes les destinations du monde.

Agence Générale d'Istanbul
Sarap Iskelesi 15, 17, 141 Mumhane, Galata

Téléphone 44877-8-9. Aux bureaux de Voyages Natta Tél. 44914

Départs pour	Vapeurs	Compagnies	Dates (sauf imprév.)
Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Hambourg, ports du Rhin	« Hercules »	Compagnie Royale Néerlandaise de Navigation à Vap.	act dans le port du 3 au 5 Avril
Bourgas, Varna, Constantza	« Orion »	—	vers le 4 Avril
Pirée, Marseille, Valence, Liverpool	« Stela »	—	vers le 6 Avril
Pirée, Marseille, Valence, Liverpool	« Juno »	—	vers le 9 Avril
Pirée, Marseille, Valence, Liverpool	« Lyons Maru »	Nippon Yusen Kisen	vers le 18 Avril
Pirée, Marseille, Valence, Liverpool	« Lima Maru »	—	vers le 18 Mai
Pirée, Marseille, Valence, Liverpool	« Toyooka Maru »	—	vers le 18 Juin
C.I.T. (Compagnia Italiana Turismo) Organisation Mondiale de Voyages. Voyages à forfait. Billets ferroviaires, maritimes et aériens. — 30 % de réduction sur les Chemins de Fer Turcs. S'adresser à: FRATELLI SPERCO Salon Caddesi-Hüdavendigär Han Galata, Tel. 44792.			

FRATELLI SPERCO

Quais de Galata Hüdavendigär Han — Salon Caddesi Tél. 44792

Départs pour
