LE NUMÉRO : 25 CENTIMES

--LA PLUS FORTE-- VENTE DE LA RÉGION

LILLE. 186. Rue de Paris
PARIS. 43. Bd Haussmann

JOURNAL D'INFORMATION

L'Egalité de Roubaix — Tourcoing

MERCREDI 23 DÉCEMBRE 1931

BUREAUX :
ROUBAIX Téléph. 9-51
45, rue de la Gare, 45
TOURCOING Téléph. 9-85
3, rue Fidele Lehoucq

Directeur : Eug. GUILLAUME.

LA CRISE CHARBONNIÈRE

— II —

Le Pétrole artificiel et la surproduction du charbon

La SCIENCE au secours de l'ECONOMIE

Avant de voir les solutions que l'Angleterre a envisagées pour recouvrer, vis-à-vis de la production du pétrole son indépendance en assurant en même temps l'écoulement de sa production charbonnière, il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur l'état actuel de la technique au point de vue de la fabrication des pétroles et des essences synthétiques.

Bergius, prix Nobel

Le père de la synthèse du pétrole est, sans discussion possible, le chimiste allemand Bergius, dont la tâche avait été facilitée par les beaux travaux de Sabatier.

Bergius, dont la haute valeur scientifique vient d'être consacrée par l'attribution du prix Nobel, a obtenu pour la première fois en 1910, un pétrole artificiel en chauffant sous pression de la tourbe et du coton. Plus tard, il obtint le même résultat avec du charbon pulvérisé. Enfin en 1921, il brevetait son procédé qui consistait à chauffer sous une pression de 200 atmosphères, de la houille et du goudron en présence d'un catalyseur formé d'oxyde de fer.

La fabrication du pétrole synthétique était trouvée. Et presque en même temps d'ailleurs, un autre chimiste allemand, Fischer, indiquait un autre procédé de synthèse au départ de l'oxyde de carbone, issu lui-même du charbon. Mais c'est le procédé Bergius qui devait servir de point de départ à la fabrication industrielle du pétrole artificiel.

En 1928 le procédé était suffisamment au point pour que les usines allemandes de Leuna entreprennent la fabrication en grand de ce carburant dont elles fournissent annuellement plus de 100.000 tonnes sous forme d'une essence exactement comparable à l'essence de pétrole américain.

Le procédé Bergius a, par ailleurs, reçu une aide puissante par l'utilisation des goudrons provenant de carbonisation à basse température et la méthode actuelle de Bergius revient à hydrogéner, en présence d'un catalyseur, un mélange de charbon pulvérisé et de goudron des fours de carbonisation à basse température.

Le Pétrole anglais

La production du pétrole Bergius présente-t-elle un intérêt économique absolu ? En d'autres termes, dans des conjonctures économiques normales, tiendrait-elle le coup en face des pétroles naturels ?

Il semble bien qu'il faut répondre à cette question par la négative et les résultats financiers de la fabrication des usines Leuna indiquent nettement que seule, une « économie de guerre » pourrait soutenir une fabrication de ce genre.

Mais il faut croire que cette considération n'était pas de nature à arrêter l'Angleterre dans la voie qu'elle avait choisie et qu'elle estimait que les inconvénients constatés étaient inférieurs aux avantages escomptés, puisqu'elle n'a pas hésité à adopter une ligne de conduite que nous allons résumer.

Un « bond formidable »

Le 11 mars dernier, on apprenait par une déclaration du Lord Civil de l'Amirauté à la Chambre des Communes que « les difficultés chimiques de production d'huile combustible tirée de la houille étaient résolues », et le ministre ajoutait : « **J'espère que, dans un très proche avenir, il nous sera possible de tirer de notre charbon des tonnages importants d'huile combustible à un prix susceptible de faire faire un bond formidable en avant à l'industrie houillère britannique.** »

Lord Alexander dévoilait ainsi une situation depuis longtemps étudiée puisque, en août dernier, la nouvelle se répandait que l'« Imperial Chemical Industries Ltd » envisageait la création, dans ses usines de Billongham on Teese, d'une installation susceptible de produire annuellement 213 000 tonnes d'essence provenant de la houille.

Enfin, presque en même temps, une lettre au « Times » du professeur F.G. Donnan indiquait comme suit les conséquences économiques de cette production :

« **Une installation capable de traiter 1.000 tonnes de houille par jour et produisant annuellement, en traitant de la houille britannique 213.000 tonnes d'essence, nécessiterait chaque année 850.000 tonnes de houille et procurerait un emploi permanent à 5.000 hommes dont 3.000 mineurs.** »

Les futurs débouchés du charbon

Il est certain qu'en Angleterre comme en Allemagne l'industrie du pétrole artificiel n'eut joué qu'un rôle de second plan, en raison de la primauté du pétrole naturel, si les conditions créées par la crise économique n'avait obligé les gouvernements comme les industriels à ressentir la nécessité de créer par là de nouveaux débouchés à la houille et à diminuer le chômage dans les mines, au prix de sacrifices largement compensés par les avantages qu'en retirera l'économie nationale.

Cette étape brusquée de l'évolution de l'industrie houillère est sans doute celle qui se révélera comme la plus féconde en résultats, en raison du rôle prépondérant qui paraît dévolu au pétrole et aux carburants liquides dont la nature ne semble pas avoir accumulé des réserves comparables à celle du charbon. Celui-ci reconquerra par la technique la place qu'il a perdue dans l'économie générale.

Nos bassins, déjà si défavorisés par leur gisement, seront-ils entraînés dans cette évolution rédemptrice ? Ce problème dépend bien moins de l'initiative de nos techniciens que des qualités de nos charbons. Nous croyons toutefois savoir que la question est loin de les désintéresser et que là où la carbonisation à basse température a donné des résultats on se préoccupe de l'hydrogénation des goudrons.

Souhaitons que nos houillères puissent bientôt suivre l'exemple des deux grands pays charbonniers et créer ainsi à nos charbons ces débouchés nouveaux auxquels se lie la prospérité de notre région.

E. VERMEERSCH.

LE SÉNAT a voté hier la loi d'amnistie

Il a, d'autre part, adopté le projet de mise en chantier de la tranche navale

Devant le Sénat est venue hier après-midi, la discussion du projet portant amnistie et de la proposition de loi de MM. Soulié et Cornaud, ayant pour objet d'accorder l'amnistie aux délits politiques.

MM. Curral, rapporteur, et Léon Bérard, Garde des Sceaux, ont exposé l'étendue de cette mesure de clémence dans les articles du projet furent votés.

Un amendement de MM. Laffont et Rambaud, qui demandaient que ne soient pas amnistiées les délits et contraventions en matière d'élections, a été repoussé après une intervention de M. Léon Bérard.

Au début de la séance fut voté le projet autorisant la mise en chantier de la tranche navale et celui relatif à la libération des sursitaires.

LA SÉANCE

Au début de la discussion du projet d'amnistie, M. **Louis Soulié** constate qu'il y a encore bien des lacunes. Ses amis et lui auraient voulu déposer des amendements mais ils ne le feront pas pour ne pas retarder le vote de ce projet dont il salue le geste généreux.

M. Curral, rapporteur, déclare que l'amnistie a été étendue aux déserteurs à l'étranger à condition que les intéressés aient servi dans nos armées dans une unité combattante, soit deux années, soit une année seulement, mais à condition dans ce dernier cas qu'ils aient été blessés ou cités.

M. Bérard précise que le texte soumis prévoit l'amnistie pour tout complot contre la sûreté de l'Etat sur toute l'étendue du territoire ; il vise donc aussi les communistes condamnés pour cet objet, restant bien entendu que les communistes spécialistes du complot devront être toujours surveillés. Les délits de presse, d'élection et de grève seront aussi amnistiés.

LES CRIMES ET DELITS COMMIS ANTÉRIEUREMENT AU 13 JUIN 1931

La discussion générale est close et on adopte l'article 1er. Cet article amnistie notamment les crimes ou délits ci-après, **pourvu qu'ils aient été commis antérieurement au 13 juin 1931 : attentats ou complots contre le gouvernement, faux divers en matière d'état civil, rebellions par plus de trois personnes sauf lorsqu'il y a eu port d'armes, rebellions par une ou deux personnes sauf lorsqu'il y a eu port d'armes, rebellions par une ou deux personnes avec ou sans armes, outrages, violences envers les dépositaires de la force publique, excuses des témoins et jurés reconnues fausses, bris de scellés, dégradations de monuments d'utilité publique, port illégal de costumes et de décorations, vagabondages et mendicité, menaces de voies de faits ou violences avec ordre ou sous condilions, violences et voies de faits avec incapacité de moins de vingt jours, homicide par imprudence mais sans délit de fuite, blessures par imprudence, adultère et entretien de concubine, non déclarations d'accouchement, enlèvement d'une fille au-dessous de 16 ans mais avec son consentement et par un mineur, enlèvements par le père ou la mère d'enfants confiés en garde par décision de Justice, banqueroutes simples, incendies par suite de négligences, contraventions de simple police.**

(Lire la suite en deuxième page)

Voici l'Hiver !...

Exhibez, Mesdames, vos plus jolies fourrures, et vous, Messieurs, vos pardessus épais. Mettez vos gilets de laine, car le soleil, pour employer le jargon des parfaits connaisseurs « a quitté la constellation du Sagittaire pour entrer dans celle du Verseau ». Plus prosaïquement, nous sommes en hiver, depuis hier. Et comme par un fait exprès, il fait froid cette année.

Les météorologistes nous avaient tellement habitués à croire le contraire de tout ce qu'ils affirmaient, que nous ne pensions pas la nature docile au point d'adopter leur division de l'année en quatre saisons. Il est vrai de dire aussi que l'exception confirme la règle.

Mais les gens, avec leur bon sens habituel, n'attendent pas la naissance officielle de l'hiver pour prendre leurs précautions contre les bronchites et les rhumatismes. Depuis un mois, au moins, ils vivent de bonne ou de mauvaise grâce sous le régime qu'il nous impose. Et bien entendu certains retardataires ne s'apercevront de son passage qu'après avoir reçu un « coup de froid ».

Les enfants, qui sont plus sensibles aux aspects pittoresques de la nature, ne croiront à l'hiver que lorsqu'il leur permettra des glissades effrénées ou des batailles pour rire avec boules et bons hommes de neige.

Enfin, les ivrognes, la goulle au nez, profitent de l'occasion :

— Allons prendre un verre. Il fait froid... C'est l'hiver !

N'oublions pas que l'hiver est dur aux pauvres gens, qui grelottent dans leurs taudis, et songeons plus que jamais à soulager la misère humaine.

D'OR

LE BEFFROI DE L'HOTEL DE VILLE DE LILLE

COMMENT A ÉTÉ EFFECTUÉE CETTE MAGNIFIQUE CONSTRUCTION, RECORD MONDIAL DANS UN TRAVAIL D'ART

Lundi soir, pour la première fois, le phare du Beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille projetait à 30 kilomètres à la ronde, ses rayons lumineux, révélant au loin l'emplacement exact de la grande ruche travailleuse qu'est la capitale des Flandres françaises.

A l'issue des travaux considérables que nécessita l'édification de ce magnifique Beffroi qui, à plus de 100 mètres de hauteur se dresse comme un symbole des libertés communales chèrement conquises à travers les siècles, l'heure nous semble propice pour dire, détails techniques à l'appui, ce qu'est cette œuvre splendide de l'éminent architecte, **Emile Dubuisson**, qui a réalisé avec cette construction un merveilleux chef-d'œuvre.

Les détails que l'on va lire ci-dessous, nous ont été aimablement fournis au cours d'une interview, par **M. J. Bertet**, ingénieur et directeur des travaux du Beffroi.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CONSTRUCTION

Voici les principales caractéristiques du Beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille.

La hauteur totale de la partie en béton armé y compris le « radier », ou plate-forme de fondation, est de 104 mètres exactement.

La hauteur à la base du paratonnerre, ou si vous préférez, au sommet de l'armature métallique, sorte de cage en métal « armés » qui forme un espèce de dôme ajouré au-dessus du phare, est de 110 mètres. Au-dessus est trouvé le paratonnerre.

La plate-forme sur laquelle repose le phare, se trouve exactement à 96 mètres au-dessus du niveau du sol.

LES FONDATIONS DU BEFFROI

Le Beffroi de Lille repose d'abord sur 270 pieux de sept à dix mètres, en béton armé. Au-dessus de ces pieux, se trouve le « radier », immense dalle de répartition de 428 mètres carrés, sur laquelle s'érige la masse du Beffroi.

Les deux étages de caves situées directement au-dessus du « radier », constituent une sorte de caisse épaulée par des contreforts extérieurs qui viennent jusqu'au ras du sol.

C'est dans ces caves que seront placés les coffres-forts de la future recette municipale.

La solidité des deux étages de caves est encore augmentée par des murs intérieurs en béton armé qui lui assurent une plus grande résistance.

LA PARTIE HORS DE TERRE

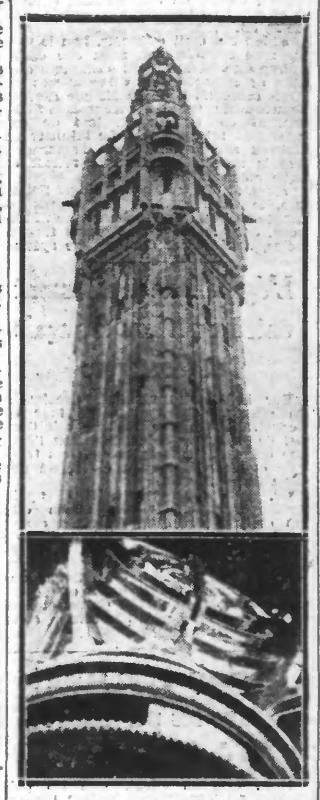
C'est de cette caisse de résistance s'appuyant sur le radier que partent, s'élancent les quatre grands poteaux ou piliers d'angle en forme de cornière, squelette principal du Beffroi et qui montent sur 63 mètres de hauteur jusqu'en dessous de la partie renflée du Beffroi.

De là, ces piliers se subdivisent sur deux hauteurs d'étage de 9 mètres de hauteur chacun, les uns venant se terminer sur la balustrade décorative de la galerie située à 72 mètres de hauteur, et les autres venant supporter à l'intérieur la partie supérieure du Beffroi amincie en forme de flèche.

DANS LES AIRS

Cette dernière partie de la tour merveilleuse commence sur une base rectangulaire pour se continuer par un ensemble octogonal coupé à mi-hauteur par une deuxième galerie décorative.

Toute cette partie est constituée par huit piliers d'angle en ciment armé réunis par un « voile », terme de métier qui désigne une sorte de mur continu intérieur.



En haut : Le phare couronnant le nouveau beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille ; **en bas :** Une des tentilles de la lampe du phare.

Notons encore que les planchers intermédiaires en ciment, étagés à diverses hauteurs dans tout le Beffroi, le plus souvent à 9 mètres de distance les uns des autres, jouent un rôle fondamental dans la construction en assurant la parfaite liaison de la masse et en fortifiant la solidité de l'ensemble, par conséquent.

LA DÉCORATION EXTÉRIEURE

Tout ce travail que nous venons de détailler, forme le squelette, l'ossature résistante du Beffroi. Mais à l'extérieur il est habillé de différentes manières par plusieurs matériaux de tonalités différentes, tels que : pierre artificielle, brique couleur cuir, brique grisée, et, vers le faîte de l'édifice, briques dorées et glacées qui flamboient au moindre rayon du pâle soleil des Flandres.

Dans cet agencement, pourtant, l'ossature reste visible en ses lignes essentielles. Mais elle a été travaillée comme de la pierre naturelle. L'architecte, M. Emile Dubuisson a, en voulant tout ceci, assuré l'élancement de sa construction et laissé apparente la technique architecturale pratique de ce chef-d'œuvre de l'art contemporain.

Au pied du Beffroi, Lydéric et Phinaërt, les géants légendaires de Lille montent, immortalisés dans la pierre, une garde farouche et hiératique, rappelant par leur présence les origines de la Cité.

Et là haut, tout là haut, entre 104 et 110 mètres, le phare lancera ses rayons dans la nuit.

UN TRAVAIL COLOSSAL

Quelques chiffres aideront le lecteur à comprendre combien est gigantesque l'œuvre menée à bien par les constructeurs audacieux du Beffroi de Lille.

L'ensemble de cette construction en ce qui concerne le ciment armé, pèse plus de 12.000 tonnes. Pour charger ces matériaux, il faudrait un interminable convoi de 1.200 wagons.

La longueur totale des barres d'armatures est de 205 kilomètres !... La distance de Lille à Paris à vol d'oiseau serait largement atteinte si on mettait ces barres bout à bout.

De la cave au phare un système d'escalier existe, permettant l'ascension en attendant la mise en service normal de l'ascenseur actuel transformé. Ces escaliers accrochés aux piliers d'angle, comportent 561 marches, y compris celles de l'escalier à vis de la partie supérieure.

Parlons de la façon dont furent menés les travaux de bétonnerie principalement sous la direction de **M. Plume**, contremaître lillois, chargé de mener le travail du béton, et qui appartient à une famille de travailleurs constructeurs de la Ville de Lille.

La vitesse moyenne d'exécution du Beffroi a été de 4 m. 35 par mois, mais elle a atteint par moments 16 mètres, vitesse considérable étant donné la complexité des coffrages.

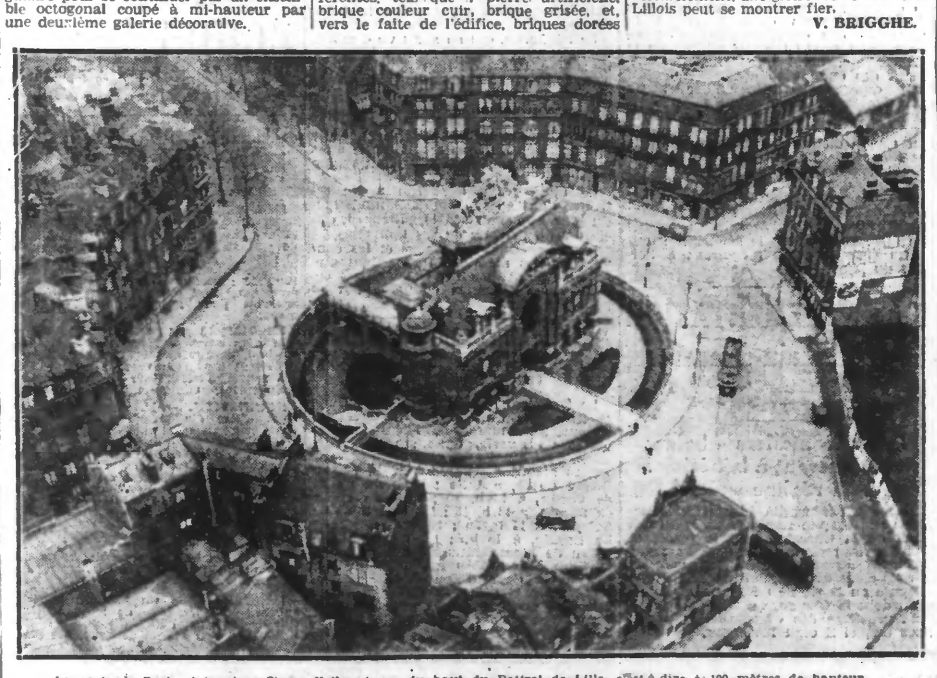
PAS UN SEUL ACCIDENT

Enfin, révélons que, au cours des travaux, pas un seul accident, ni mortel ni important, ne s'est produit. Ceci, grâce aux mesures coûteuses de sécurité, aux précautions prises par des gens qui ont souci de la vie humaine.

L'équipe de l'échafaudage a monté avec adresse la véritable forêt de poutres qui forma d'abord la carapace première du Beffroi, jusque 85 mètres de hauteur. Cet échafaudage provisoire formait la base de réalisation de ce Beffroi, qui représente au point de vue béton armé le record mondial de hauteur dans pareil travail d'art. « On ne peut, en effet, nous dit **M. J. Bertet**, comparer cette œuvre architecturale à une vulgaire cheminée d'usine ».

Symbole des libertés communales, comme ses prédécesseurs plus modestes de dimensions, mais aussi grandioses de signification des autres villes flamandes, le Beffroi de Lille dresse maintenant fièrement dans les airs sa silhouette élancée et robuste pourtant. Saluons-le comme l'émanation même de l'esprit de notre petite patrie. Il est désormais, et véritablement, une gloire locale dont tout Lillois peut se montrer fier.

V. BRIGGHE.



La porte de Paris et la place Simon-Vollan, vues du haut du Beffroi de Lille c'est-à-dire à 100 mètres de hauteur.

LE CRIME DU BOIS DE SAINT-CUCUFA

Nous avons dit hier qu'après avoir subi l'interrogatoire de M. GAY, juge d'instruction chargé de l'affaire, Guy DAVIN, le meurtrier de Rich. WALL avait été conduit dans le bois de Saint Cucufa en vue de la reconstitution de son horrible forfait. Notre photo montre l'assassin DAVIN qui ne cessa de pleurer à l'endroit où il tua son ami. On voit à sa droite son avocat Me Maurice GARCON (W. W. Ph.)

M. Deligne, Ministre des Travaux publics a inauguré hier le nouveau pont de la Concorde, à Paris

M. Deligne, ministre des Travaux publics, a présidé hier matin la mise en service du nouveau pont de la Concorde et en a fait la remise à la ville de Paris et au département de la Seine.

A 14 heures, face à la Chambre des députés, le cortège officiel est réuni. On remarque, outre le ministre des travaux publics, M. P.-E. Flandin, ministre des finances ; Gaston Gérard, sous-secrétaire d'Etat au tourisme ; Edouard Renard, préfet de la Seine ; François Latour, président du Conseil municipal ; Bucaille, syndic ; de Puymaigre, conseiller municipal de l'arrondissement ; de Villeneuve, conseiller général ; Giraud, directeur général des Travaux de la ville de Paris ; Bouteville, ingénieur ; Poinsot, inspecteur général ; Launay, directeur de la voirie routière au ministère des Travaux publics, etc.

L'enfrée du pont est fermée par un barrage symbolique composé de rubans aux couleurs nationales et à celles de la ville de Paris. Le ministre des Travaux publics, d'un coup de ciseaux, coupe les rubans et le cortège officiel traverse le pont dans toute sa longueur.

Le nouveau pont, élargi à 21 mètres, est dès lors officiellement ouvert au public. Il ne reste plus que la balustrade d'aval à terminer.

LA MORT DRAMATIQUE ET TROUBLANTE d'un Cheminot à Anzin reste mystérieuse

Nous avons relaté hier la découverte sur la voie du chemin de fer de Valenciennes à Lille, du cadavre d'un cheminot de Busigny, M. Alfred Marquant.

M. Marquant, arrivé samedi à Valenciennes devait reprendre son service dimanche après-midi en même temps que le mécanicien du convoi qu'il avait amené à Valenciennes, M. Victor Fruillard.

Tous deux avaient passé la nuit au réfectoire du dépôt de Valenciennes.

Le dimanche, après avoir consommé dans un café de la rue Péclet, ils allèrent déjeuner chez un de leurs amis, M. Grégoire, demeurant au faubourg de Cambrai.

Vers 16 h., ils revenaient prendre leur service à la gare, lorsque, au Pont Jacob, une file d'automobiles les sépara.

M. Fruillard continua son chemin, pensant que son compagnon allait le rejoindre, mais à 17 h. 26, heure du départ du convoi, M. Marquant n'étant pas arrivé, il alla prévenir le sous-chef de gare et partit avec un autre chauffeur.

Vers le même moment, un aiguilleur découvrait sur la ligne de Valenciennes à Lille, entre le pont de l'usine et l'ancien passage à niveau de la Bleuse-Borne, le corps horriblement mutilé de Marquant.

DES FAITS ETRANGES

M. Raoul, commissaire de police, à Anzin, prévenu de cette macabre découverte, se rendit sur les lieux accompagné de M. Leclercq, ingénieur de la traction au Chemin de fer du Nord.

Comme, selon toutes apparences, il s'agissait d'un accident, le rôle de la police s'arrêta bientôt pour laisser place à l'enquête de la Compagnie.

La fin dramatique du chauffeur Marquant s'entourait en effet de circonstances très étranges.

On s'étonnait surtout que l'accident ait pu se produire sur la ligne de Lille, c'est-à-dire dans une direction opposée à celle que devait prendre le chauffeur en descendant du Pont Jacob, et à plus de 500 m. de l'endroit où il devait prendre son service.

D'autre part, d'après les premières recherches faites par la Compagnie, aucune trace de sang n'a été relevée sur les machines ayant passé au lieu de l'accident, entre 15 et 18 h.

Les services de l'exploitation et M. Léopold Clément, inspecteur du contrôle de l'Etat, entreprirent aussitôt une diligente enquête pour éclaircir cette affaire, en plus d'un point ténébreuse.

Comme on peut écarter toute idée de suicide, les enquêteurs en arrivèrent à cette hypothèse que « Marquant étant en état d'ivresse et étant séparé de son compagnon, avait pu s'égarer sur les voies et se laisser surprendre par un convoi ».

Cette version était appuyée par le fait qu'un mécanicien du dépôt, M. Vaten, avait vu Marquant montant sur une machine et disant « tiens, je me trompe de locomotive ».

M. Fruillard, entendu par les inspecteurs, a déclaré que son ami et lui, n'avaient que sobrement consommé au cours de la journée de dimanche.

Dans ces conditions, l'affaire est loin d'être éclaircie et reste mystérieuse.

L'enquête continue donc.

L'infortuné Marquant, qui était né le 30 juin 1898 à Epehy, laisse une veuve et trois enfants en bas âge.

UN GRAVE ACCIDENT AU " BUISSON "

Un rentier de La Madeleine grièvement blessé par un automobiliste

Hier, vers 18 h., un brave rentier traversant le Nouveau Boulevard fut happé par une auto. Le malheureux piéton est dans le coma.

L'ACCIDENT

Il était 17 h. 30. M. Decambronne, rentier, demeurant rue Jean-Bart, à *La Madeleine*, arrivait par la rue du Boulevard et traversait la chaussée centrale du boulevard de Lille, au lieudit « Le Buisson », lorsqu'une auto, tenant sa droite et conduite par M. Louis Holvoet, 60, rue Emile-Moreau, à *Roubaix*, tamponna le piéton, l'accrocha avec l'aile gauche de sa voiture et le traîna sur une longueur de dix mètres.

HEMORRAGIE CEREBRALE

M. Holvoet freina, releva le blessé et, aidé de quelques passants, il transporta M. Decambronne dans un café proche. M. le docteur Bataille, qui habite dans le voisinage fut prévenu. Il s'empressa de donner les premiers soins au malheureux blessé qui était déjà dans le coma.

Le praticien diagnostiqua une fracture du crâne suivie d'une hémorragie cérébrale et ordonna son transport à l'Hôpital de *Tourcoing*.

L'ENQUÊTE

M. Jacquemet, commissaire de police de *Marcq-en-Barœul*, se rendit sur les lieux, avec le garde Desmarez, et procéda aux constatations d'usage et entendit l'unique témoin de l'accident.

On chercha en vain dans les poches du blessé des papiers permettant d'obtenir de plus amples détails sur l'identité du malheureux. L'homme paraît âgé d'une cinquantaine d'années et est muni d'une lettre à l'adresse de M. Decambronne.

M. Jacquemet poursuit son enquête pour établir à qui incombent les responsabilités.

La voiture tamponneuse a été mise en fourrière dans une garage voisin.

L'état du blessé est jugé d'une extrême gravité.

L'INQUIÉTANTE DISPARITION D'UNE SEPTUAGÉNAIRE A LABOURSE

Mme Leconte, née Ismérie Flament, âgée de 71 ans, demeurant chez sa fille, route de Nœux, à Labourse, a disparu depuis le 15 décembre. Toutes les recherches entreprises pour la retrouver sont restées sans résultat jusqu'à présent.

Au moment de son départ, Mme Leconte portait un manteau et un fichu de couleur noire.

Les personnes qui auraient aperçu Mme Leconte depuis le 15 décembre sont priées d'en informer Mme Fouvergues, route de Nœux, à Labourse.

SIX ENFANTS BRULÉS ATROCEMENT AU COURS D'UNE FÊTE ENFANTINE

A Lohne, dans le Oldenbourg, un incendie a mis fin prématurément à une représentation enfantine qui avait lieu dans la salle de spectacle d'un hôtel.

Sur la scène, avaient pris place six enfants couverts de ouate de la tête aux pieds, qui représentaient des hommes de neige.

Un des enfants commit-il l'imprudence de s'approcher trop près d'un arbre de Noël illuminé avec des bougies ? On ne sait. Toujours est-il que cet enfant se mit à flamber comme une torche. Avant qu'ils aient eu le temps de s'écarter de leur camarade, les autres enfants ont pris feu à leur tour et malgré tous les efforts faits pour éteindre les flammes, les six enfants ont tous été grièvement brûlés. L'un d'eux est décédé peu après son admission à l'hôpital.

UN PHOQUE A ÉTÉ CAPTURÉ DANS LA MANCHE

Le bateau « Marie », à M. Pollet, a capturé dans la Manche, un phoque de petite taille qui a été vendu à la Halle de Boulogne pour la somme de 100 fr.

UN CHAUFFEUR DE TAXI DÉVALISÉ ET ASSOMMÉ PAR TROIS MALFAITEURS

Un chauffeur de taxi, M. Jean Philippe, a été assailli à quelques kilomètres de Trancarville, par deux clients qu'il avait chargés et par le chauffeur d'une conduite intérieure.

En le menaçant de revolvers, ils le dévalisèrent de 7.200 francs et d'une montre, en or, de 1.500 francs, puis ils l'assommèrent.

On a le signalement des deux principaux agresseurs.

L'ASSASSIN PRÉSUMÉ D'UNE CABARETIÈRE D'ANVERS ARRÊTÉ A ROUEN

La police mobile de Rouen a arrêté, hier matin, rue des Vergetiers, le nommé Alexandre Marusci, né le 2 avril 1904, en Roumanie, soupçonné d'avoir assassiné, pour la voler, le 7 décembre dernier, Mme Marie Van Ulst, veuve D'Eska, âgée de 51 ans, tenancière du « Café Liégeois », marché aux gants, à Anvers. La police mobile agissait en vertu d'une demande d'extradition du juge d'Anvers.

LE CHEF RACISTE HITLER A ÉTÉ VICTIME D'UN ACCIDENT D'AUTO

Le mariage du député raciste de Berlin, Goebbels, a failli avoir des suites fort graves pour le parti national-socialiste allemand. Après le déjeuner, plusieurs invités, dont M. Adolf Hitler, un des témoins de M. Goebbels, avaient pris place dans trois limousines conduites par des chauffeurs éprouvés du Parti.

En arrivant près de Kyritz, dans le Mecklembourg, la seconde voiture, dans laquelle se trouvaient des parents des époux Goebbels, et qui roulait à la vitesse de 40 kilomètres à l'heure, dérapa et alla se jeter contre un arbre. La troisième limousine, où avaient pris place M. Hitler, un pasteur et le général raciste Epp, entra en collision avec la seconde automobile.

Le chef raciste fut violemment projeté contre la glace et eut un doigt brisé. Quant au pasteur, il eut le nez fracturé. Le chauffeur, qui avait subi une violente commotion cérébrale, dut être transporté d'urgence à l'hôpital.

M. Adolf Hitler et le pasteur qu'accompagnait ont pu, après avoir été pansés, continuer leur route dans une voiture de l'Hôpital de Kyritz.

Le Numéro de Noël

DU

" RÉVEIL ILLUSTRÉ "

EST PARU

IL PUBLIE :

Les jeux d'hiver : Bonshommes de neige, Châteaux de glace et fleurs de givre. — Une histoire pour les petits : **l'Enfant Perdu.** — Un amusant roman-cinéma : **Le Roi du Cirage.** — La vie de l'écran : **Le Cinéma... autrefois !** — Une danse d'avant-guerre : **Le Cölillon.** — Rire est le propre de l'homme. — **Un coup d'œil sur la mode.** — Réveillons parisiens. — Un peu partout... — Un conte moderne de Noël : **Le Miracle de la Crèche.** — Une enquête sur la destinée, etc., etc...

Voir également ses photos d'actualité sur : **l'Arrivée du Bonhomme hiver.** — Cross-country féminin. — Comme chien et chat. — La Fête de la Glace à Paris. — Sports d'hiver. — Inventions modernes. — Ses dessins humoristiques, etc., etc...

Voir dans ce numéro spécial comportant **vingt pages**, la première partie de son

CONCOURS

de la meilleure 1re page

12.000 FRANCS DE PRIX

et deux nouveaux sensationnels romans

L'OUBLIÉ

par Pierre Benoit, et

TUTEUR

par Charles Foley

LE NUMÉRO DE NOEL
(vingt pages)
0 fr. 35

Le demander à tous nos vendeurs et dépositaires