LE REVEIL AUTOMOBILE

VOICI L'HIVER.

QUELQUES PRÉCAUTIONS A PRENDRE

Et voici l'hiver revenu !

Il y a quelques années, c'était la période honnie par les usagers mais qui faisait la joie des badauds qui se gaussaient des pauvres automobilistes mis en sueur par une séance « de manivelles ». Et encore, souvent après plus d'un quart d'heure de « grand sport » le moteur restait indifférent à toutes les sollicitations et refusait absolument de partir.

De nos jours heureusement, grâce aux dispositifs dits « à starters » adaptés aux carburateurs modernes, la mise en route, même par les froids les plus rigoureux, reste un jeu d'enfant et l'automobile demarre sans ratés sous une chute de neige abondante.

L'usager ne doit pas cependant se croire entièrement déchargé de tout soucis pendant la période hivernale.

Il lui reste encore trois points à surveiller de très près :

1° Eviter le gel de l'eau de refroidissement, ce qui occasionnerait de graves dégâts.

2° Savoir limiter le refroidissement du moteur pendant la marche de la voiture afin de le faire fonctionner à la température optima.

3° Employer une huile d'hiver, c'est-à-dire plus fluide, adéquate au type de moteur.

Nous allons rapidement examiner comment on peut réaliser de façon pratique ces trois conditions primordiales si on veut éviter de graves inconvénients.

Pour éviter le gel on peut, soit vidanger l'eau chaque fois que la moteur doit stationner longuement, moteur arrêté, soit avoir à sa disposition un réchauffeur catalyptique qui maintiendra une température douce sous le capot pour une dépense minime.

Enfin pour les sationnements qui ne doivent pas excéder quelques heures, il est bon de recouvrir le radiateur d'une couverture ou mieux encore d'employer les couvertures spéciales que l'on peut trouver pour des prix modiques, chez tous les garagistes.

Pour maintenir la température optima pendant la marche de la voiture, il suffira d'aveugler une fraction du radiateur soit à l'aide de la partie prévue pour cet office dans les couvertures de radiateurs vendues dans la commerce, soit avec du papier fixé par un moyen de fortune quelconque.

Il est évident que toutes ces précautions ne sont pas à prendre à bord des voitures dont la calendre de radiateur est munie de volets dont l'ouverture est commandée soit à la main, soit par thermostat.

La troisième question est aussi de grande importance car c'est d'elle que dépend le rendement et l'usure du moteur au moment du départ.

Supposons en effet qu'un automobiliste négligent ait laissé dans son moteur l'huile d'été et que la voiture ait passé la nuit dans un local très froid ou même dans la rue alors qu'il gèle.

Que va-t-il se produire le matin ?

En premier lieu, le moteur sera entièrement gommé et il faudra le faire tourner longuement à la main pour lui redonner la facilité de mouvement nécessaire pour une mise en route normale, ne nécessitant pas des efforts surhumains.

Mais cela ne serait encore qu'un petit inconvénient si, à l'intérieur du moteur, il ne se produisait pas un phénomène nuisible à la vie normale du mécanisme.

En effet, avec une huile d'une viscosité exagérée par rapport à la température, la pellicule protectrice existant entre les pièces en mouvement, se rompt et on a une friction, métal sur métal, d'où usure anormale.

D'autre part la pompe — la grande majorité des constructeurs ont abandonné le graissage par barbotage — ne peut envoyer l'huile, trop épaisse, par suite d'une semi congélation dans les canaux où elle est conduite aux endroits où sa présence est indispensable, et ainsi la frottement du métal contre le métal s'éternise et provoque une usure qui peut diminuer, après maints démarrages dans ces conditions — la « vie » du moteur de 10 % environ.

Quel est donc le remède à apporter à cet état de choses ?

Il est simple : l'emploi d'une bonne huile d'hiver.

Cette huile sera évidemment beaucoup plus fluide que celle employée pendant la période estivale. Son degré de congélation sera donc beaucoup plus bas. Elle ne gommera donc pas et le moteur pourra tourner avec autant de facilité que si la température était d'une quinzaine de degrés au-dessus de zéro.

D'autre part la pellicule protectrice ne sera pas entièrement rompue au moment de la mise en marche, et elle sera d'ailleurs aussitôt rétablie après quelques tours du vilebrequin On évitera ainsi toute usure exagérée et on prolongera d'un grand nombre d'heures la durée du moteur On évitera ainsi des révisions précoces qui il faut bien l'avouer ne sont pas agréables...

Telles sont les précautions principales à observer pendant la période hivernale.

La tendance aux hautes compressions en Amérique

Quarante modèles d'automobiles américaines utilisant actuellement des moteurs à haute compression, alors que l'année dernière 28 seulement étaient classés dans cette catégorie. Ce chiffre est communiqué par l'Ethyl Gasoline Corporation. En 1932, il existait 52 voitures desanées avec une compression standard ou faible, la compression moyenne étant de 5.17. Pour 1933, on dessina 56 voitures avec compression moyenne ou faible, la compression moyenne étant de 5,30.

Sur les automobiles vendues en 1932, 28 furent achetées soit avec culasse à haute compression standard ou montée après coup. Le rapport de compression moyen de cette catégorie fut de 5.8 Le nombre de voitures qui, en 1933, comportèrent des culasses à haute compression est passé à 40. Le rapport moyen pour ces modèles est de 5,97.

Du point de vue théorique, l'augmentation de rapport de compression permet d'augmenter la vitesse, d'obtenir une certaine augmentation de puissance et une certaine baisse de la consommation specifique en combustible Si sur un moteur dont la rapport de compression est de 4 à 1, on passe à un rapport de 5 à 1, l'amélioration en puissance et la baisse de la consommation sont de l'ordre de 13 à 14 %

La puisance supplémentaire résultant de l'emploi d'une haute compression sert à améliorer les accélérations et les caractéristiques en côtes et en prise directe d'une automobile. Suivant l'Ethyl Gasoline Corporation, le rapport de compression est le rapport du volume du cylindre, le piston étant le point mort bas, au volume du cylindre, le piston étant la point mort haut. Ce terme est fréquemment utilisé pour indiquer les changements de pressions de compression Les changemente de pression de compression peuvent cependant être obtenus sans changer le rapport de compression volumétrique.

De tels changements peuvent être accomplis, si l'on modifie simplement la quantité d'air consommée par le moteur

Le sable dans les éponges

Le sable dans les éponges est l'ue des principaux ennemis du laveur de voitures, et bien souvent, bien que les éponges soient en bon état, on les jette parce qu'elles rayent les carrosseries, malgré tous les rinçages.

On évite cet inconvénient en procédant non à un essorage des éponges, mais à un long rinçage. Il faut laisser plonger les éponges dans de l'eau froide courante, pendant vingt-quatre heures. Ensuite, les plonger dans l'eau bouillante avec une forte solution de cristaux de soude; rincer à nouveau et secrocher dans un courant d'air pour les faire sécher.

Cette méthode rénove les éponges et prulonge leur durée.

L'amélioration du service routier

— SUITE —

La nécessité de prendre des précautions de surfaçage n'a pas échappé à l'attention des services routiers ; notamment, le cahier des charges de construction des chaussées en béton de la voirie parisienne porte des clauses spéciales à ce sujet.

Ne faudra-t-il pas aller plus loin pour les routes en rase campagne au moment des cylindrages et prévoir, au besoin, des terrassements pour obtenir des routes obéissant à des règles s'inspirant de la technique de construction des chemins de fer, tout en étant moins strictes ?

Les pentes en sens inverses devront être l'objet de raccordements soignés, si possible de forme parabolique.

Une autre question routière, tenant à la vitesse, est celle du bombement. Autrefois, les chaussées ordinaires devaient être bombées pour assurer l'écoulement des eaux, d'autant plus que cette façon d'opérer ne presentait alors aucune danger, étant donné la faible vitesse de véhicules ? Aujourd'hui, pour permettre le dépassement des vehicules rapides, il est absolument nécessaire de supprimer le bombement. Cette mesure est réalisée actuellement au lur et à mesure du renouvellement de la chaussée ; mais, pour les chaussees dont la refection est déjà ancienne, et c'est malheureusement le cas sur certains itinéraires fréquentés, remis en état en premier lieu, cette opération va devenir indispensable, même séparement. Elle permettra de reprendre les bas-côtés de la chaussée qui, quelquefois, laissent à désirer, et dont le bon roulement est cependant nécessaire, surtout pour permettre les manœuvres délicates du dépassement.

∴

Et, enfin, que penser des arbres ? Faut-il les condamner sans appel ? Evidemment, il semblerait préférable de les supprimer chaque fois que le décor naturel en dehors de la route est suffisamment reposant pour les yeux — et l'on peut avancer que cela sacrifierait certaines plantations assez belles puisque le plus souvent les beaux arbres des routes viennent justement dans des pays où la végétation est luxuriante.

Mais, en tout état de cause, dans les endroits où les plantations sont conservées, il conviendrait de les éloigner de la chaussée en moment de leur renouvellement, et de les placer à l'extérieur de l'accotement.

∴

Un point, enfin, sur lequel les usagers devraient être d'accord : c'est la nécessite d'éloigner des chaussées les poteaux télégraphiques ou électriques eurtout dans les virages ou carrelours dangereux. Inesthétiques et dangereux, ils devraient disparaitre de nos belles routes de tourisme ; mais là encore, il faudra un certain temps et certaines situations sont bien délicates à résoudre.

En ce qui concerne la signalisation, la vitesse exige une visibilité, asses lointaine, les itinéraires importants étant bien jalonnés par des panneaux particulièrement visibles ; les dérivations secondaires pourraient être signalées par des bornes de dimensions plus restreintes qui jalonneraient l'ensemble du réseau et qui situeraient assez bien l'emplacement exact des chemins de dérivation, surtout si elles étaient judicieusement placées après dégagement des carrefours. Les obstacles également doivent être bien repérés par une signalisation très apparente. Etant donné l'augmentation de la circulation nocturne, cette signalisation doit être rendue visible par des cataphotes.

∴

A un autre point de vue, il paraît désirable, chaque fois que les conditions de sous-sol le permettent et lorsque la circulation hippomobile est peu nombreuse et peu lourde, d'aménager les accotements, soigneusement élargies, accotements réglés et abaissés) de façon à permettre la circulation sur les bas-côtés, celle des appareils agricoles en particulier.

Une autre amélioration pourrait être trouvée facilement en aidant les voitures hippomobiles à tenir strictement leur droite. On pourrait notamment, dans cet ordre d'idées, essayer d'obtenir des flancs de chaussées nettement antidérapants, soit en augmentant l'épaisseur de gravillon des revêtements sur les bas-côtés, soit même en réalisant — cela se fait dans certains départements du nord de la France — des bordures et caniveaux avec des vieux pavés rebutés.

∴

Le problème le plus délicat est celui des croisements.

Bien peu de croisements, il faut bien le dire, ont été tracés en vue de la circulation moderne ? Le plus souvent, aucun aménagement n'a été prévu. Bien plus, dans les carrefours les plus importants, et justement à cause de cette importance même, des constructions ont été édifiées, masquant les vues. En rase campagne, les propriétés, bordées de haies et de murs, suivent exactement les limites de la voirie, des chemins creux débouchent sans vue entre deux talus vers une route importante.

Or, il font nécessairement, avant même l'accroissement de la circulation, se préoccuper de ce problème : au point de vue législatif et administratif d'abord, faciliter l'acquisition, par la collectivité, des terraine indispensables et simplifier les formalités de réalisations. Au point de vue technique, dégager les vues, en remplaçant, au besoin, comme cela a été si heureusement réalisé dans certains départements, les haies par des clôtures propres et à claire-voie ; élargir la chaussée au droit des croisements, créer même, au besoin, certains dispositifs appropriés, conduisant la circulation en prescrivant des ralentissements ou même des arrêts. Certes, le problème est compliqué par la variété et par les dépenses qu'il entraine, mais il est urgent.

Appareils illégaux de distribution d'essence

Rappelons que conformément au décret du 16 avril 1923, pris en application de la loi du 2 avril 1919, ne doivent être mis en service que des appareils distributeurs d'essence poinçonnés, mais que certains modelee eo usage avant le 1er janvier 1931 ont été « tolérés » et peuvent être encore utilisée jusqu'au 1er janvier 1936.

Or donc, deux catégories d'appareils admis : les « poinçonnés » et les « tolérés ».

Les Motoristes doivent donc s'assurer auprès des firmes leur donnant des appareils en dépôt ou sous toute autre forme de contrat, que ces distributeurs appartiennent bien à l'une des deux catégories précitées.

S'il en est autrement, les Motoristes, vendeurs au détail de l'essence, sont considérés comme solidaires des fournisseurs et s'exposent, au même titre que ces derniers, aux rigueurs de la loi : procès, amendes, confiscatinns.

Le réseau routier de l'Algérie

L'Algérie, vaste pays où les villes et les villages sont disséminés sur une grande superficie, a accompli, en ces dernières années, un prodigieux effort pour développer son réseau routier.

Toutes ses routes sont en parfait état plus particulièrement les routes nationales dont 6.000 kilomètres sur 7.000, soit 90 %, ont été pourvus d'un revêtement moderne (béton à liant de bitume ou de goudron).

Les dépenses consenties pour la création et l'entretien de ce réseau de routes nationales ont atteint annuellement, de 1929 à 1933, 65, puis 110, 165 et 200 millions de francs.

Parallèlement à cet essor, le trafic automobile a'est accru avec une remarquable intensité. On peut en juger par la progression suivante du nombre des automobiles immatriculées en Algérie de 1929 à 1933 :

Autobus : 2.061, 2.319, 2.932, 3.626, 3.952 ;

Camions : 8.603, 9.920, 11.130, 12.763, 13.746 ;

Voitures de tourisme : 63.598, 71.752, 78.798, 84.717, 91.479.

A l'heure actuelle, on peut dire que le réseau routier algérien est virtuellement terminé : il repose sur la grande transversale Lalla-Marnia-Ghardimaou qui, par ces deux points, relie l'Algérie, d'une part au Maroc, d'autre part à la Tunisie. Parallèles à celles-ci, suivant le littoral les routes d'Alger à Oran par Cherchell, Ténès, Mostaganem et Arzew et d'Alger à la Calle par Dellys, Port-Gueydon, Bougie, Djidjelli, Collo, Philippeville et Bône.

L'Algérie, sillonnée, en outre, grâce à son réseau routier impeccable par des lignes d'autobus régulières et à grande vitesse.

L'importance de l'expérience de la course

En matière d'établissement d'engins de course, et surtout en matière de continuité dans le succès, il faut tenir compte, dans des proportions considérablement étendues, de « l'expérience » et du temps de travail d'une marque à ce sujet. Or, depuis des années, Bugatti et Alfa-Romeo, comme Maserati, encore que celui-ci à un degré moindre, ont affirmé leur maîtrise du fait qu'ils n'ont pour ainsi dire « jamais » abandonné la compétition. On doit donc faire largement crédit à Porsche pour les Auto-Union, et aux ingénieurs de Mercédès, qui « reviennent » seulement maintenant à la course, Porsche est un des grands noms de celle-ci. Souvenons-nous qu'il fut l'auteur des voitures blanches qui, en juillet 1914, à Lyon, gagnèrent le Grand Prix de France, avec Lautenschlager et Salzer.

La voiture de course de 1934, de quelque marque soit-elle, accuse des dimensions relativement réduites, et un surbaissement inaccoutumé. Avec leurs nouvelles formes, les Mercédès et les Auto-Union donnent l'idée d'énormes scarabées, et les nouvelles Bugatti « descendent » littéralement entre leurs roues, et leur légendaire tenue de route, vraisemblablement la meilleure qu'on a jamais enregistré, en est encore accrue.

On « toutefois peine à s'imaginer, lorsqu'on examine ces diverses mécaniques « au repos », que leur capot puisse abriter le nombre de chevaux annoncé. Ce qu'on tire de ces moteurs de course est fabuleux, et le auralimentation y joue évidemment un grand rôle. Mais ici, il convient de faire une petite mise au point et de revenir quelque peu en arrière.

Traverse de sécurité

La rupture d'un joint avant d'arbre de transmission, d'ailleurs extrêmement rare, peut entraîner un accident grave, la barre de tranemission prenant brusquement appui sur le sol.

Il est prudent, cependent, de munir les vieilles voitures joujours en service d'une traverse de sécurité, de façon à se garantir contre un coup de béquille sur le sol, en cas de rupture du joint avent.

Traçage préalable à l'ajustage d'une pièce évidée

Lorsque, sur une pièce à ajuster, dont une partie est évidée, on a des coles d'ajustage à porter à partir d'un point qui tombe dans l'évidement, on peut matérialiser ce centre en plaçant convenablement une petite bande de pinmh que l'on mate légèrement sur les bords de l'évidement pour assurer son immobilité.

BOURSE DE LILLE DU 18 JANVIER 1935

VALEURS	C. préc	C. du J
CHARBONNAGES		
Albi	430	...
• Part	460	...
Annœulin	1574	1625
Anzin	830	828
Béthune	4500	4435
• 10e	448	437
Bruay	508	501
• 10e	190	193
Carvin	1277	1292
Clarence	268	267
Com. Fourch.	212	200
Courrières	272	280
Douai	34	41
Douarnenez	920	920
Escarpelle	2380	2400
Frankenholz	128	...
Gouy-Servins	7	...
Lens	917	924
Liévin	194	179
• C. 20 ac.	4625	4485
Ligny-lez-Air.	50	...
• Part	52	...
Marles 70e	463	459
Nord (Aniche)	201	200
Ostricourt	1018	997
Thivencelles	101	102
Vicoigne	537	527
MÉTALLURGIE		
Bl Minier	23	...
ec. Longwy	260	251
Ac. Nord	262	260 50
Sam. et Ma.	268	269
Etabl. Orbel	317	...
Chant. Fr.	118	118
Al. C. N. Fr.	587	589
Bl St-Ouen	217	220
Constr. Méc.	210	215
Delst-Frouart	500	500
Dem. ouzin	825	791
Escaut l'Ap.	400	...
Fives-Lille	840	870
A. Léonard a.	35	...
• Part	110	...
Mar. et Hom.	380	345
Nord et Est	250	240
Mat. Fr.-Bel.	1668	1640
Jeumont	354	340
• Part	840	750
Louv. et Rec.	908	920
Peugeot	372	364
Syd-Cateau	...	...
St-Ouen (F.-L.)	1650	...
Sen. Maub.	608	607
PÉTROLES		
Fr.-Poloa	848	...
Grabowska	24	23
• Part	148	...
Lille-Bonnier	348	...
• prior.	580	575
Pechelbronn	260	...
Raf. Pét. Nd.	37	37 75
Silva Plana	30	32
• Part	108	...
INDUSTRIES TEXTILES		
Etab. Agache	200	190
Cot. St-Quent	71	...
Crentochovi	187	176
Fil Fils Fr.	261	258
Indestr. Textil	740	745
• jouis.	370	370
Le Blan	480	...
Lyon soie ar.	182 50	185
Saint Frères	108	108
Tiberghien	340	339
VALEURS DIVERSES		
Bq Gén. Nd.	150	150
Cred. Nd. (L.C.)	448	448
Sofimat	78	78
Ut. d. Mines	182	180
Elec. L.-R.-T.	168	167
Art. F. et L.	300	300
Boîbanouse	510	500
Ec. et C. Nd	430	410
El. Nd-Ouest	780	780
Em. El. N. F.	520	515
Hersin-Coup.	460	455
Billy-Mon. A	260	...
Billy-Mon. P	2000	...
Cim. Boulonn	78	...
U. C. H. d. N.	250	250
C. Franç. (n.)	1580	1560
Mat. C. Lois	148	...
Poliet-Chaus.	350	348
Tuil. Beaur.	384	...
Engr. Suby.	108	108
Gl. Verr. sp.	2250	2250
Kbl. Sté-Th.	710	700
Kuhlmann	550	540
Ets. Comines	...	...
Saint-Gobain	1170	1170
T. Libercourt	170	...
Gl. Au anc.	500	...
Asthrienne	80	84
La Lucette	155	150
Mokt el Hadd	2750	...
Tekkah	530	...
Zinc Silésie	80	...
Bleh. d'Elon	251	258
Aerts C.N.F.	286	288
Moïse-Cord.	1150	1140
Fasc. Si-Om.	610	635
Peyriasac	80	...

OBLIGATIONS. — Département du Nord 1921 5 %, 34r; 1923 5 %, 548; 1926 7 % (Janvier-Juillet), 330; 1926 7 % (Mars-Septembre), 336; 1927 7 %, 531; 1931 4 % (remb. à 1.000), 347; 1931 4 % (bon 2.000), 1780; 1931 4 % (bon 500), 448, 1934 5,50 %, 905. Département du Pas-de-Calais 1926 7 %, 535, 192; 7 %, 549; 1929 5 %, 265. — Crédit National 1919 5 %, 580; 1920 5 %, 572; 1921 6 %, 553; 1922 5 %, 537; 1923 6 % (Février-Août), 545; 1923 6 % (Avril-Octobre), 540; 1924 6 %, 556; 1934 5 %, 1040. — Denain et Anzin 1927 6 %, 698. — Eg. Ises dévastées (Group. de Reconstr.) 1926 6 %, 408, 1928 6 %, 980; 1931 4 %, 660. — Grosse Métallurgie 1931 4 %, 665. — Houillères du Nord et du P.-de-C. 1927 5 %, 577; Janvier 1931 4 %, 350; Juin 1931 4 %, 375; Août 1931 4 %, 355. — Lilois 1926 7 %, 510. — Eaux du Nord 5 %, 501. — Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing 5 %, 520. — Electrique du Nord-Ouest 5,50 %, 976. — Gaz et Electricité (Cie Gle de) 5,50 %, 522. — Interbrabant 4,50 %, 505. — Blanche St-Vaast 1929 5,50 %, 570; 1931 5 %, 690. — Denain et Anzin 1937 5,50 %, 600. — Forges et Aciéries du Nord et de l'Est 1926 4 %, 460; 1930 4,50 %, 500. — Lillois de moteurs 1930 5 %, 495, 1931 5 %, 495. — Alfred Motte et Cie 4,50 %, 585. — Chapot et Cie 5 %, 510. — Colonnière de Fives 4,50 %, 368. — Colonnière de St-Quentin 6 %, 380. — Fremaux (Filatures) 5 %, 545. — Peignage de Tourcoing 4,50 %, 330. — Société de Filatures (anc. Etn Desurmont et fils), 600. — Brasseries Joseph Vanlaine 7 %, 500. — Chicorées Supérieures (Société Industr.) 5 %, 625. — Courrières-Bahinet 1930 5 %, 695. — Eternit 5 %, 690. — Fématère 5 %, 780. — Immobilière de l'Artois 4,50 %, 785. — Industrielle et Agricole de la Somme 4,50 %, 330. — Tuileries de Beauvais 5 %, 515. — Limbourg-Meuse 4,50 %, 600. — Ostricourt 1928 4 %, 385; 1930 4 %, 445.

CHANGES. — Londres 74,15 ; New-York 15,1925; Belgique 354,25, Espagne 267,85; Hollande 1094,75; Italie 129,45; Suisse 440,025.

Communales : 1879, 521; 1880, 533; 1891, 316; 1892, 370,50; 1899, 344; 1906, 356; 1919, 185, 1948, 676; 1917, 555; 1929 95r; 1930 4 %, 845; 1933 4 % 679; 1931-3, 468; 1932, 509; 1933 5 %, 651; 1934, 1027; Panama oblig., 130.

Foncières : 1879, 531; 1883, 313; 1885, 340; 1/5, 5r; 1895, 361; 1901, 280; 1909, 192; 1913 3 1/2 % 383; 1913 4 %, 465; 1930 4 1/2 %, 869.

BOURSE DE PARIS DU 18 JANVIER 1935

VALEURS	C. préc	C. du J.
PARQUET COMPTANT		
5 % perp.	63 95	63 90
5 % amort.	66 15	65 50
5 1/2 % 1920	88 95	...
4 % 1917	69 80	69 60
4 % 1918	69 15	69 20
5 % 1920	418 80	415 75
5 % 1925	102 30	102 90
4 1/2 % 1929 A	93 95	93
4 1/2 % 1932 B	93 45	93 50
O. Tr. 4 1/2 33	1053	1053
Ch. F. Et. 4 %	422	400
— 5 %	446	430
P.T.T. 5 % 28	468	456
— 4 1/2 % 29	487	485
Bons du Tr.		
7 % 1936	941 60	942
4 1/2 % 1933	1021	1021
Caisse aut. 4 1/2	945 50	945
Crédit Nat.		
5 % 1919	584	582
5 % 1920	524	524
6 % 1921	535	539
Juillet 1923	540	536
Janvier 1923	548	547
Juin 1923	540	548
Janvier 1924	550	554
5 % 1932	586	587
4 1/2 % 1932	1008	1010
5 % 1934	1042	1040
Dép. N. 6 % 21	518	513
Banq. de F.	11450	11200
Soc. Gener.	1065	1062
Ch. F. Est	770	766
— Lyon	1010	1000
— Midi	755	756
— Nord	1310	1320
— Orléans	950	959
Métropolitain	1212	1218
Elect. Paris	825	826
El. G. de No	424	426
Eu. El. N. F.	530	525
Thom. Houst.	153	151
Nord-Est	345	352
Schneider	425	416
Trefil. Havre	380	384
Courrières	258	273
Lens	358	369
Vicogne	525	530
Boléo	76	79
PARQUET COMPTANT		
Kuhlmann	535	547
Peugeot	363	364
Egypte nouv.	1670	1570
Japon 1907	1120	1107
Russe consol.	8 75	8 75
Royal Dutch	1415	1420
Suez Egypt	430	428
El. Lille-R.-T.	450	460
Col. St-Quent	66	...
Le Blan et Cie	185	...
Salmi-Frères	155	154
Ac. Longwy	240	244
Ac. du Nord	262	262
Ac. Paris-Out.	630	625
A. Sam-Mse	3.0	3.0
Arbel	116	...
Chan. France	120	118
Cons. Nd Fr.	580	580
Constr. Méc.	317	298
Fives-Lille	830	795
Jeumont act.	349	331
F. B. M. C. F.	1655	1650
Den.-Anala.	918	910
Louvroil	908	913
Sen.-Maub.	600	600
Béthune act.	4540	4560
— 10e	446	452
Aniche	1540	1540
Anzin	650	638
Bleany	599	585
Carvin	435	432
Douarnenez	932	945
Lens	460	...
Liévin-l-Alès	461	461
Marles	1015	1000
Ostricourt	575	577
Lille-Bonn. p.	330	315
— n.	725	725
Kali Ste-T. 10	700	...
Verr. Aniche	522	525
Cim. Franç.	166	...
Cim. Boulon	95	104
C. G. Ste-B.	300	300
Poliet. Chaus.	352	348
Asur. Mines	61	60
Zincs Silésie	80	80
Mers de créd.	570	572
Bokanowski	70	70
BANQUE COMPTANT		
Bruay	485	487
Clarence	278	277
Liévin cp 38	5500	5425
La Lucette	145	150
Tubize	89	90
PARQUET TERME		
Banq. de F.	11150	11040
Banq. Paris.	1043	1035
Ch. Perle	515	520
L. Nat. d'Ex.	1007	1000
Crédit Fonc.	3830	3850
Crédit Lyon.	1871	1850
Penhoët	155	154
Gelsa	478	472
Citroën	69 50	74
Say	2260	2255
Fonc. Egypt.	2260	2250
Wag.-Lits	67	65 50
Central-Mine	1606	1106
Montecatini	178 50	173 50
Rio-Tinto	1171	1214
Nord Ass.	444	443
BANQUE TERME		
Alby	428	428
Ostro Rom.	65	68
Bruny 1/16	189 50	188
Caoutchouc	98	98
Charbonn.	82	83 50
Comporta	36	38
De Beers ord.	424	421
Goldfields	274	274
Hutl. de Pét.	229	240
Jagersfont	29	28
Nevis Act.	81	85
Malacca ord.	115	117
Mexic. Eagle	28 75	29 50
Up. Lacs Alf.	443	443
Mandchoukuo	187	187
Shell Transp.	182	182
Sud Plana	32 50	34
Tanganyika	45	47 25
Thassa	254 50	272
Vieill. Mont.	740	750

BOURSE DE BRUXELLES DU 18 JANVIER 1935

VALEURS	C. préc	C. du J
Comptant		
Dette belge 5 %	75 50	75 50
4 % d guerre	516	513
L. du Congo ob.	134	133 75
Banq. Nation.	1835	...
Soc. Gén. P.	2900	2900
Ch. fer Cong.	221	...
C. G. Lacs c.	279	277 50
Cockerill	362 50	357 50
Comptant		
Const. El. Ch.	422 50	427 50
Ougree	590	585
Providence	8075	8000
Sam.-Mos.	810	800
Bearingen	355	350
Nesales	1625	1600
Laure	380	...
Asturienne	90	88
Comptant		
Vieill. Mont.	1085	1080
Electro belge	1760	1760
Dhalbusch	245	...
Silésie	150	...
Canada pac.	282	280 50
Tubize ord.	115	...
Un. M. Kat.	1640	1665

UN MODERNE BOLIDE DE COURSE

Voici une originale photographie de la voiture à bord de laquelle Hans von Stuck a battu récemment des records mondiaux sur le Circuit de l'Avus, près de Berlin.

UNE CONFÉRENCE DU GROUPE DU NORD DE L'ÉCOLE NOUVELLE AURA LIEU A LILLE LE 24 JANVIER

Le groupe du Nord des Amis de l'Ecole Nouvelle rappelle à tous ses nombreux adhérents qu'il organise pour le 24 janvier, à 17 h., sous la présidence de M. R. Hubert, doyen de la Faculté des Lettres de Lille, une conférence publique, à la salle des fêtes de la Faculté, rue Auguste-Angellier.

M. M. Marcault, agrégé de l'Université de Paris, traitera de : « L'éducation nouvelle et psychologie moderne ».

Le Comité du groupe du Nord des Amis de l'Ecole Nouvelle fait un appel pressant auprès de tous ses adhérents pour qu'ils assistent nombreux à cette intéressante conférence.

Il invite aussi très cordialement tous ceux et toutes celles qui, sans être encore membres du groupe, s'intéressent aux problèmes de l'éducation et aux réformes, à y apporter en vue de l'amélioration progressive des methodes d'instruction.

BIBLIOGRAPHIE

LA REVUE DE PARIS de 15 janvier 1935 publie notamment :

Etérisse, de Marcel Prévost. — Une vie de famille pendant la Terreur, de Louis de Launay. — Le calvaire de Lamartine, de Henri Guillemin. — Lettres inédites, de Lamartine. — En Armagnac, de l'esquidoux. — Comment fut établie la frontière sino-annamite, du Maréchal Galliéni. — Le théâtre russe et ses tendances, d'Adrienne Lauters. — Les arts et la Vie, de Ingelbrecht. — Au cœur de Bercan, d'Edouard Guyot. — Le drame monétaire, de Marcel Geibel. — La vie courante, du Duc de la Force. — Les Commémoires.

Imp. du Réveil du Nord
186, rue de Paris, Lille
Le Gérant : Emile GIZET

FEUILLETON DU 19 JANVIER 1935. — N. 55

LA BELLE AU CŒUR AIMANT

GRAND ROMAN INÉDIT DE H.J. MAGOG

Il flânait au hasard, sans but précis. Quel but aurait-il eu, sinon celui de donner de l'exercice à ses muscles ? L'habitude des longues marches faites en la compagnie de Liliane, dans les environs de Trélon, avait fait du jeune citadin-campagnard un véritable adepte du looting.

Sorti trop tard pour gagner la campagne, il se dirigea inconsciemment vers le centre de la ville.

Mais l'évocation des promenades à deux ramena, intact, dans son esprit le songe éveillé qu'il venait de faire avant de sortir. Liliane... Elle serait là, à ses côtés. Il la tiendrait par le bras et la serrerait contre lui. Unis dans cette promenade comme ils l'eussent été dans la vie, ils iraient, insouciants, heureux, plus proches que jamais l'un de l'autre, bercés par l'admirable mouvement de la marche, qui les envelopperait dans un même rythme.

Liliane... Comme elle était toujours présente à sa pensée et comme il l'emportait partout avec lui !...

Il respira plus longuement, se dit que ce rêve était trop tenace pour ne pas se réaliser quelque jour et, raffermi dans son énergie par cette idée, commença de s'intéresser aux affiches du boulevard dont il arpentait le trottoir.

Or, la pluie se mit à tomber — une de ces pluies d'été, brèves, mais violentes et terribles pour les flâneurs de toutes sortes qu'elle contraint à marcher plus vite pour chercher un abri.

Fortement contrarié, Jacques se vit obligé de faire de même.

Que faire, à cette heure, dite entre chien et loup ? Rentrer déjà, avec sa solitude, ses rêves et leur décevante vivacité ? Non pas. Devant lui, l'entrée d'une nouvelle salle de cinema se dressa soudain, lui suggérant l'idée d'y entrer. C'était peut-être là le meilleur moyen d'échapper à la colère des elements

Sans vouloir accorder la moindre attention au titre du grand film vanté par les affiches, il prit un billet et s'engouffra à la suite de la foule dans un couloir sombre. Une ouvreuse s'empara de son billet et le précéda dans une salle comble, en évoluant avec l'assurance des êtres habitués à se mouvoir dans l'obscurité. Jacques la suivait, hésitant, accordant toute son attention à ne pas heurter, dans sa marche indécise, les pieds des spectateurs.

Fort gêné par cette evolution, aussi difficile que l'eût été l'exploration d'un souterrain accidenté, il avançait lentement, sans rien voir Une clarte là-bas, devant lui, décelait bien l'écran, mais les personnages qui s'y trouvaient projetés étaient encore confus pour lui.

Enfin, l'ouvreuse-pilote ayant dûment balayé les visages de plusieurs rangs de spectateurs du pinceau lumineux de sa lampe, découvrit un fauteuil inoccupé, vers lequel elle dirigea le jeune docteur.

Après quoi, elle lui remit un programme et s'en fut quérir un nouvel arrivant, tout aussi désemparé.

Alors, seulement, Jacques leva les yeux vers l'écran.

Et ce qu'il vit le bouleversa au point que son cœur se mit à batt