IL NEIGE...

De violentes tempêtes sévissent en Espagne

Vichy, 15. — L'Espagne subit toujours une violente tempête de neige. Dans certaines provinces du sud la neige atteint une épaisseur allant jusqu'à 3 mètres. A Saragosse, les rues sont tellement impraticables que le recteur de l'Université a interrompu tous les cours. Dans la région d'Huesca, des battues ont été organisées pour détruire des bandes de sangliers descendus de la montagne et qui se répandaient dans la campagne. La rivière Guadalou a débordé forçant de nombreuses familles à évaquer leurs maisons.

La tempête sévit également dans toutes les régions côtières de l'Espagne. Trois marins du « Gabriele Gonzales », qui a fait naufrage, ont disparu.

Le grave problème de la responsabilité ministérielle

Vichy, 14. — Le problème de la responsabilité des ministres et des hauts fonctionnaires, quel grave problème ! « Le Journal » le traite dans une série d'articles ; voilà quelques fragments du premier de ces articles :

« Nous vivons hier dans une étrange atmosphère politique, écrit le collaborateur du « Journal ». Un homme désigné par le Président de la République, en réunissait 20 ou 25 autres, 30 parfois et leur distribuait des portefeuilles, c'est-à-dire des parts de pouvoir. Ces hommes se mettaient là comme ils auraient pris place à table, sans y attacher plus d'importance. Un ministère, c'était un fauteuil ; on s'y asseyait, on y restait un mois, six mois, un an, rarement plus et un beau jour, on le quittait, on le passait gentiment à un autre, un ami plus souvent, avec le sourire et devant le photographe. Durant le temps qu'on avait occupé ce fauteuil, on avait dressé des plans, commencé des travaux, engagé des dépenses ; on laissait les plans en train, les travaux à moitié achevés, et pour le reste c'était toujours le contribuable qui payait. Et s'il y avait eu erreur, anarchie, gabegie, malfacon, pouvait-ton mettre en accusation 25, 30 hommes tous les six mois ? On passait condamnation ; on estimait que le fait de n'être plus ministre était une peine suffisante. On renversait donc le maladroit qui, le plus souvent, était un coupable et on recommençait avec le ministère suivant ».

« Et le « Journal » démontre comment, peu à peu, l'irresponsabilité de tous avait déterminé une grave crise d'autorité. « Car, dit-il, ce souci d'irresponsabilité personnelle avait fait tache d'huile ; il s'étendait naturellement aux hauts fonctionnaires, qui s'abritaient derrière l'Etat anonyme, au point que l'opinion publique, emboîtant le pas à la polémique, créait, acceptait le type de M. Lebureau. M. Lebureau n'avait pas toujours existé ; à la grande époque de l'administration française, les piliers de l'Etat, les fonctionnaires de tous grades, mais surtout les hauts fonctionnaires, savaient se mettre en avant et pour réformer largement, jouer leur place et leur tête. D'ailleurs, comme si l'on avait voulu bien signaler aux peuples et aux générations futures que la IIIe République était le régime de l'irresponsabilité, la Constitution déclarait officiellement irresponsable le plus haut magistrat de la République ; quoi qu'il fit, celui-ci était tabou.

En fin de compte, la plupart des ministres et des hauts fonctionnaires se refusaient par lâcheté, par souci de leur liberté ou de leur fortune, à affronter en hommes de cœur les responsabilités personnelles. Les meilleurs l'auraient peut-être fait, le régime s'y opposait ; ces responsabilités, que les uns repoussaient, que les autres ne pouvaient prendre, c'était le régime qui les endossait ; si bien que nous en sommes arrivés à le voir s'écrouler sous cet énorme poids en juillet 1940. Il n'y a pas eu au fond des faubours français, au fond des campagnes françaises, un seul homme de bon sens pour s'en étonner. »

Le ravitaillement de la France par mer

Vichy, 14. — Des navires arrivés de l'Algérie, du Maroc et de la Corse ont amené à Marseille, entre autres marchandises : 150 tonnes de primeurs, 152 tonnes d'œufs, 1.064 tonnes de vin, 250 tonnes de semoule, 500 tonnes de pois chiches, 10 tonnes de fromage, 9 tonnes de châtaignes, 25 tonnes de sardines salées, 21 tonnes d'olives, 28 tonnes d'amandes, 192 tonnes de fèves, 8 tonnes d'alcool, 150 tonnes d'avoine et 200 tonnes de milliet.

Au cours de la semaine qui vient de s'écouler, 36 bateaux sont entrés dans le port. Ils ont amené 2.172 passagers et 76.565 tonnes de marchandises.

Nouvelles inondations dans le Roussillon

Vichy, 14. — De nouvelles inondations causent de grandes inquiétudes aux populations des Pyrénées-Orientales. Les rivières, en forte crue, ont déjà provoqué de nombreux dégâts.

A **Perpignan**, le cours d'eau a débordé ; gonflé au la neige et la pluie, le Tech a menacé de détruire le pont établi après la catastrophe d'octobre entre les villages d'Elmes et de Balloux. Mais, par mesure de précaution, la circulation a été interrompue entre Ille-sur-Tech et Bouletarnère, à la suite de la crue du Boulay, un pont métallique de 50 mètres, également construit après les inondations d'octobre, s'est affaissé ; le remblai a été emporté sur une longueur de 200 m.

Entre **Villefranche** et **Ternuat**, un éboulement a coupé la voie : les trains n'ont pu circuler, ce sont des autobus qui ont dû effectuer les transbordement de voyageurs entre Perpignan et Villefranche. Grâce aux mesures prises par la S.N.C.F., le trafic a pu se poursuivre à peu près normalement. Un autre pont provisoire, sur la route de Prats-de-Mollo, a été emporté. On ne signale aucun accident de personne dans la région.

Le commandant de l'« Audacieux » est acquitté

Toulon, 14. — Le capitaine **Burgain**, commandant le contre-torpilleur « Audacieux » devant Dakar, le 25 septembre 1940, vient d'être acquitté avec félicitations par le Tribunal maritime de Toulon.

La Croix Rouge Française et les Prisonniers

Vichy, 11. — Nous vous avons conduit, au cours d'un précédent reportage, dans les bureaux de la Croix-Rouge, à Vichy. Nous avons vu comment s'organisait le départ des camions qui, chaque jour, par tous les temps, par tous les chemins, s'en allaient vers les camps de prisonniers de la zone occupée, avec leur chargement de vivres, de vêtements, de couvertures et de bien d'autres choses encore qui constituent pour nos chers prisonniers confort et réconfort.

Voici aujourd'hui, autour de nous, quelques-unes des conductrices de camions qui ont bénévolement accepté la lourde mission de faire ces convois. Dur métier, on le pense bien, rude métier, pour une femme surtout, qui doit à tout instant se battre avec la route ou avec la mécanique, avec les pannes ou avec les fondrières. Mais que de souvenirs déjà ! Et quels souvenirs ! Ouvrons le livre au bord de l'année : Une conductrice, Mlle de Boisgelin, fait le récit de sa première visite dans un camp de prisonniers :

Visite dans un camp

« A fin juillet, la C.R.F. m'a demandé de faire la première visite à un camp de prisonniers. Nous sommes parties à deux dans une camionnette de deux tonnes, chargée de 600 colis individuels aux prisonniers. Nous avons demandé à la Kommandantur de la ville l'autorisation d'entrer dans le camp, qui nous a été donnée immédiatement. Nous fûmes profondément émues d'entrer pour la première fois en contact avec les prisonniers. Ils étaient encore sous le coup des fatigues de la campagne ; mais à notre vue nous avons senti chez ces hommes las une telle joie et une telle espérance que c'est avec bonheur que nous nous sommes vouées à ces fatigues.

L'installation était encore précaire et l'autorité allemande n'avait pas encore eu le temps matériel d'organiser les camps. Les hommes couchaient sous des tentes ou dans des wagons. Mais depuis, nous avons pu constater une amélioration des camps, à tous points de vue. Ces hommes que nous vîmes cette fois-là si fatigués, nous les retrouvons maintenant pleins d'espérance dans la France.

Voyages quotidiens

Une autre conductrice va nous parler d'un voyage quotidien dans ces camps de prisonniers :

« Arrivées au camp, il faut que nous demandions d'abord à l'autorité allemande l'autorisation d'y pénétrer. Dès qu'elle nous est donnée, nous entrons avec le camion et nous commençons le déchargement. Nous déchargeons sous la surveillance des officiers allemands, mais toujours en présence des Français, hommes de confiance chargés de la répartition des denrées et des vêtements. Le déchargement est assuré par les prisonniers eux-mêmes, et nous pouvons leur parler librement. Nous voyons aussi toujours le médecin français qui nous tient au courant de l'état sanitaire. Les camps sont installés soit dans des casernes, soit dans de grands emplacements où l'on a construit des baraques. Accompagnées d'un officier allemand, nous avons pu visiter entièrement quelques camps ; les baraques sont faites pour contenir une cinquantaine d'hommes ; les lits sont superposés par deux ; certains baraquements sont ornés de bustes, de bibliothèques, de peintures. Les Français travaillent tous les jours, soit au camp, soit au dehors ; quelques-uns sont payés. La discipline est stricte. Notre visite est toujours la très bien venue ; les prisonniers ont un réconfort moral en nous voyant ils aiment beaucoup qu'on les visite. Nous leur apportons la preuve que la France pense à eux ».

Voici Mme BODERAIS, qui a visité des camps d'indigènes :

« J'ai été visiter souvent des camps d'indigènes ; pour eux, la Croix-Rouge fait un effort énorme ; ceux-là ne reçoivent jamais rien de leur famille. Ils souffrent plus que d'autres des rigueurs de l'hiver. Nous leur apportons des vêtements, des couvertures, des chéchias. Egalement des pois de sucre, du riz, des dates. Pour le Ramadan, nous avons fait des voyages spéciaux ».

Organisation des convois

L'organisation de tous ces convois ne s'improvise pas ; il y faut beaucoup de patience, de travail, d'adresse. L'établissement d'un convoi est un travail de coordination parfois difficile ; il faut s'informer des besoins des prisonniers et en regard des possibilités de ravitaillement ; à chaque visite d'un camp, les conductrices rapportent un état des besoins, ce qui nous permet de déterminer ce qu'il faut envoyer. Pour tel camp de 5.000 hommes sera visité par cinq ou six camions. Comme chargement, on peut prévoir des vêtements chauds, des chaussures, du linge ; parfois, des légumes frais, du pain frais, des féculents, du pain de guerre. On ne peut pas chaque fois avoir un choix aussi grand, mais pour un plus petit camp, on s'attache à avoir tant de variété avec des quantités moindres. Un seul convoi par exemple de cinq camions fera une tournée de plusieurs petits camps, répartissant le chargement suivant les effectifs.

A l'occasion de la Noël, à la demande du Maréchal PETAIN, tous les camps de nos secteurs ont été visités à cette occasion par des convois spéciaux ; pour chaque prisonnier, il y avait un petit paquet individuel, contenant des cigarettes, une boîte de conserves, du pain d'épices, des pâtes de fruits, du chocolat. Les prisonniers ont été tout particulièrement touchés par le fait que chaque paquet portait une étiquette : « De la part du Maréchal PETAIN. Noël 1940 ».

A part cela, il y avait également dans certains camps où les difficultés de ravitaillement local le rendaient nécessaire, des denrées qui permettaient aux prisonniers d'avoir un dîner de Noël : il y avait également une distribution spéciale ce jour-là de cigarettes françaises pour les Français et nord-africaines pour les indigènes. Les autorités allemandes, en voyant que ces paquets venaient de la part du Maréchal, ont immédiatement facilité le déchargement, et même hâté la distribution ; ce fût une grande joie pour nous de voir avec quelle joie et quel respect ils recevaient ces dons. Même au départ, nous avons pu entendre les prisonniers crier : « Vive le Maréchal ! »

Dévouement, abnégation et sacrifice

Voilà l'œuvre de la Croix Rouge, ou du moins une de ces œuvres, car son activité est multiple, une œuvre qui déploie chaque jour, à chaque heure, ses dons précieux, abnégation, dévouement, sacrifice. Et l'on pense à cette phrase du Maréchal PETAIN répétée par d'innombrables cœurs :

« Français, c'est à un redressement intellectuel et moral que d'abord je vous convie. Français, vous l'accomplirez et vous verrez, je le jure, une France nouvelle surgir de votre ferveur ».

Le colis du prisonnier

On procède au triage des colis dont le volume nécessitera l'emploi de trente-sept wagons formant le premier train de 1941 à destination des camps de prisonniers. (Ph. S.A.F.A.R.A.)

La mise à la retraite des fonctionnaires

Vichy, 14. — Le « Journal Officiel » publie une instruction précisant les conditions dans lesquelles doivent être appliquées les lois sur la mise à la retraite des fonctionnaires ; elle précise qu'aucun fonctionnaire ou employé civil de l'Etat ne pourra être maintenu dans son service, pour quelque cause que ce soit, après la date à laquelle il a atteint la limite qui lui est personnellement applicable.

D'autre part, cette instruction prévoit des dispositions pour que les retraités ne soient point privés de tout émolument entre la date de la cessation de leur service et celle de la remise de leur titre de pension.

Diminution d'influence du Parti travailliste anglais

Stockholm, 8. — Le « Svenska Dagbladet » publie un article de son correspondant londonien, disant que la création d'un nouveau directoire d'armements ne manquera pas de diminuer progressivement l'influence de Greenwood, leader du parti travailliste. Son éloignement devra être considéré comme une perte de prestige du parti travailliste. Ce serait le premier recul enregistré par ce parti après sa formidable ascension dans la politique intérieure anglaise au cours du dernier semestre.

Le problème de la circulation

LA PRIORITÉ DE PASSAGE SUIVANT LE DROIT ALLEMAND

Une Ordonnance du Commandant militaire pour la Belgique et le Nord de la France vient de transformer en droit de priorité l'avantage qui était jusqu'ici accordé en fait aux véhicules automobiles militaires sur les véhicules non-militaires.

La question de priorité de passage dont bénéficient les véhicules militaires aux carrefours et aux débouchés des rues est donc nette, précise et indiscutable, mais il peut être à la fois intéressant et utile pour les conducteurs civils autorisés à circuler avec leur voiture automobile d'avoir un aperçu de la question de la priorité de passage suivant le Droit allemand pour connaître l'étendue d'application de cette priorité, et prévoir, le cas échéant, les mouvements que peuvent effectuer, à proximité, deux ou plusieurs conducteurs militaires qui, se trouvant en présence, se comportent conformément aux règles de leur Code de la circulation.

L'art. 13 de l'ordonnance

L'article 10 de notre Code de la Route pose, en son alinéa 2, la règle bien connue de la priorité de droite à laquelle l'alinéa 3 apporte une exception en faveur de tout conducteur utilisant une voie à grande circulation en dehors des agglomérations. Au contraire, l'article 13 de l'Ordonnance de la circulation routière (Strassen - Verkehrsordnung) énonce d'abord, en son premier alinéa, le principe de la priorité en faveur de l'usager d'une route principale ; suit une classification tripartite : a) les routes nationales (y compris les routes traversant les agglomérations) désignées par une pancarte portant le numéro de la route inscrit en noir sur fond jaune ; b) les routes à grande circulation, signalées par un écriteau blanc bordé rouge, de forme quadrangulaire, l'une des pointes disposée en bas ; c) les routes formant avec leurs voies affluentes des débouchés et croisements où sont disposés des panneaux de priorité de forme triangulaire placés la pointe en bas, à fond blanc, bordé rouge, annonçant au conducteur la priorité de la route principale voisine.

Dans son alinéa 2, l'article 13 prévoit alors l'hypothèse de routes d'égale importance : c'est dans ce cas seulement que la priorité aux croisements et débouchés appartient à celui qui vient de droite avec cette réserve toutefois que les véhicules automobiles et les voitures motrices sur voies ferrées ont la priorité sur les autres usagers de la route.

Les dispositions de l'Ordonnance sur la circulation routière diffèrent donc sensiblement des règles de notre Code de la Route en ce qui concerne la question de la priorité : *le principe fondamental de l'article 13 est celui de la priorité de passage accordée aux usagers des routes principales, même à travers les agglomérations où, suivant notre Code, reste applicable la priorité de droite qui est pour nous la règle essentielle.* Cette différence notable entre le Droit allemand de la circulation et notre Code de la Route est d'autant plus importante à retenir que les Autorités allemandes ont déjà pris à Lille des mesures de signalisation conformes à leur conception du droit de priorité ; c'est ainsi que les grandes rues de la ville de Lille ont été transformées en routes principales de la classification « c » et chacun a déjà pu constater à l'intersection ou au débouché des rues secondaires menant aux artères principales de la ville, telles que, par exemple, la rue Nationale, le Boulevard de la Liberté, la Rue Solférino, la présence d'un panneau de forme triangulaire, la pointe dirigée vers le bas, blanc bordé rouge rappelant au conducteur la priorité de la route principale qu'il va traverser ou dans laquelle il va déboucher. *Il est donc prudent de redoubler d'attention à proximité de ces panneaux de priorité car les voitures militaires qui circulent dans la rue devenue route principale savent qu'ils ont, en toutes circonstances, la priorité sur les véhicules de toutes sortes venant de ces rues adjacentes.*

Le temps d'arrêt obligatoire

A certains carrefours extrêmement dangereux où il n'existe pourtant ni signaux lumineux ni agents de police pour régler le trafic, on peut avoir disposé, en vue d'éviter les collisions graves, des panneaux spéciaux de priorité de forme triangulaire la pointe dirigée vers le sol portant inscription du mot « Halt » en blanc sur fond bleu avec bordure rouge. Devant ce panneau spécial de priorité qui signifie « Arrêtez ! faites attention à la priorité de la route principale », tout conducteur est tenu, avant de continuer sa route, de marquer un temps d'arrêt, même si à ce moment précis il n'existe à proximité aucun autre véhicule. C'est pour obliger les conducteurs à être prudents aux endroits particulièrement dangereux que cette disposition a été mise en vigueur en octobre 1938 en Allemagne où tout contrevenant à cette injonction est passible d'une peine d'amende qui ne peut être inférieure à 20 marks.

Ces différentes particularités touchant la priorité de passage telle qu'elle a été conçue et règlementée par le législateur allemand, doivent retenir l'attention du conducteur prudent et prévoyant qui désire éviter tout incident de la circulation routière ; mais il lui faut avant tout, chaque fois qu'il prend le volant, se remémorer les dispositions récentes de l'Ordonnance du Commandant militaire pour la Belgique et le Nord de la France, qui établit le droit de priorité de passage en faveur des véhicules automobiles militaires. Cette règle exceptionnelle de priorité accordée présentement aux militaires en raison des circonstances actuelles ne concerne pas les voitures de la police et des pompiers et ne s'applique pas aux carrefours où la circulation est assurée par un service de police ; mais dans tous les autres cas, elle doit être strictement observée sous peine de confiscation du véhicule, d'amende et même d'emprisonnement.

Règle d'application

Reste à considérer maintenant dans quelle mesure est appliquée cette règle de la priorité de passage. Les tribunaux allemands en donnent généralement une interprétation rigoureuse : le principe directeur est que celui qui jouit de la priorité est en droit de compter sur le respect de sa priorité de passage sur les autres usagers de la route ; il n'a donc pas à modérer sa vitesse à chaque carrefour ou débouché de rue (Jugement du Tribunal Suprême de Bavière en date du 9 janvier 1935) - Décision du Tribunal du Reich en matière pénale VI 4-3-36). Toutefois, en cas de menace de collision, il doit renoncer à sa priorité (Décision du Tribunal du Reich en matière pénale IV 13-3-36), mais tout conducteur qui n'a pas la priorité doit redoubler de prudence aux carrefours où l'usager de la route venant de droite peut lui masquer d'autres véhicules plus rapides ; il n'acquiert pas le droit de priorité en atteignant le croisement avant le bénéficiaire de ce droit (Décision du Tribunal du Reich en matière pénale IV 21-9-37). D'autre part, une voiture qui a la priorité à un carrefour où elle marque un léger temps d'arrêt, conserve ce droit dont la renonciation doit être non-équivoque. Enfin, ne perd pas son droit de priorité l'automobiliste qui omet d'annoncer son approche (Tribunal Suprême de Bavière : 2-11-28) ou commet un excès de vitesse (Munich : 15-12-38).

Ces quelques décisions tirées de la Jurisprudence allemande suffisent à montrer le caractère quasi-absolu du droit de priorité de passage qui vient d'être accordé aux véhicules automobiles de l'Armée allemande par le Commandant militaire pour la Belgique et le Nord de la France.

André QUEMBRE,
Avocat au Barreau de LILLE

Le budget de Paris atteint 4 milliards 469 millions

Paris, 14. — On sait qu'une Commission a été nommée pour examiner les projets de budget de Paris et du département de la Seine. Pour Paris, les dépenses prévues sont de 4.469.000.000 de francs et les recettes de 3.729.000.000 de francs. Pour la Seine, les dépenses et les recettes s'équilibrent à 2.791.000.000 francs.

La réorganisation de l'armée soviétique

Cette armée a été récemment réorganisée. De nouveaux titres ont été conférés. D'une façon générale, on a rétabli une distinction précise entre officiers et hommes de troupes. Le règlement oblige un supérieur à exiger des subalternes le salut réglementaire, même en dehors du service.

Le général Timotchencko, commandant en chef, a aggravé les diverses sanctions qui punissent les fautes contre le service.

Enfin, l'armée soviétique d'aujourd'hui reprend d'autres traditions de l'armée russe impériale : on nomme à nouveau caporaux et sergents ; dans la marine, on retrouve le quartier-maître et l'aspirant, grades qui avaient disparu. On a créé des écoles d'officiers qui rappellent les écoles de cadets.

Les cosaques ont repris leur casquette impériale et les généraux la pittoresque papatcha d'astrakhan gris à fond écarlate. Le port du sabre qui avait été supprimé dans les parades et les revues, a été récemment rétabli ; désormais, les officiers soviétiques appartenant à l'artillerie et à l'infanterie seront dotés du sabre à coquille pour les manifestations militaires et les défilés ; les officiers des autres armes porteront le poignard, à l'image de celui des officiers de l'aviation française.

Toutes ces modifications ont été accomplies depuis le 3 juin dernier et sont l'œuvre du général Timotchenko, chef des armées soviétiques.

SIX JOURS SANS VIANDE EN GRÈCE

Les difficultés d'approvisionnement en **Grèce**, ont amené le Gouvernement à porter de 5 à 6 le nombre des jours sans viande en Grèce.

On n'y peut donc plus manger de la viande que le dimanche.

AUX ANTILLES les soldats français sont en bonne santé

Vichy, 14. — Les gouvernements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane viennent de faire connaître au secrétaire d'Etat aux Colonies que tous les militaires originaires de la métropole en service sur leur territoire, sont en bonne santé et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter de leur sort.

MORT de M. Henri Hagenbeck

Henri Hagenbeck vient de mourir à Ceylan, où il se trouvait dans un camp d'internés civils. Il était âgé de 75 ans.

Henri Hagenbeck était le frère du célèbre Karl Hagenbeck connu dans le monde entier pour son jardin zoologique d'Hambourg. Les frères Hagenbeck avaient monté, dans le dernier quart du siècle dernier, une célèbre exploitation qui consistait à se procurer des bêtes fauves les plus diverses et à les revendre aux cirques avec des numéros complets de lions, de tigres ou d'hyènes savantes. Karl, l'aîné de la famille, était le véritable directeur de cette entreprise : quant à Henri, il a mené, son existence durant, la vie aventureuse du chasseur de fauves ; toujours par le monde, il créait aux Indes, à Coyma, partout où il en était besoin, des centres dans lesquels les bêtes sauvages capturées étaient groupées, en attendant de pouvoir les diriger sur le parc central d'Hambourg.

Presque totalement ruinée par la guerre de 1914-18, la famille Hagenbeck avait réussi depuis à reformer sa troupe de bêtes sauvages. C'est l'une des dernières grandes figures du cirque d'avant 1900 qui disparaît aujourd'hui.

Suffisamment de farine et de pain à Paris

Seules les difficultés de transports provoqués par le froid seraient cause des retards partiels survenus dans l'approvisionnement de Paris, en pain et farine, déclare à Paris, la Préfecture de Police.

Il ne peut être question de manque de ces denrées.

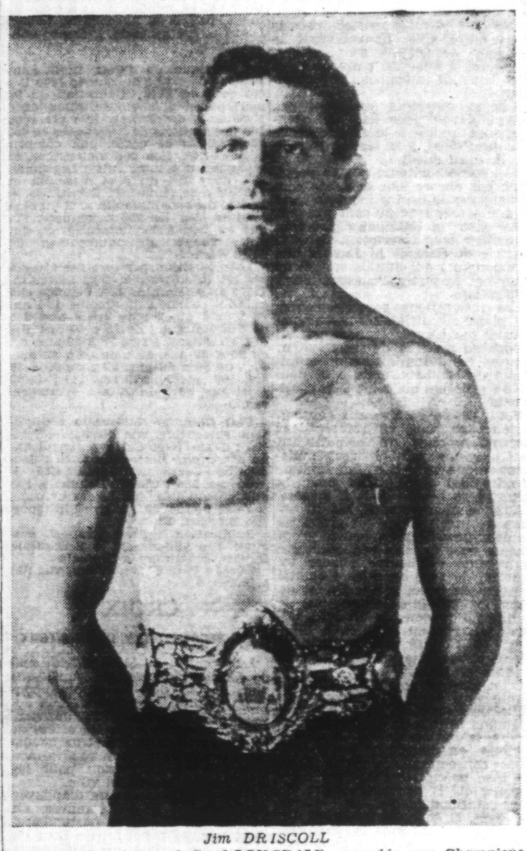
LA VIE SPORTIVE

LES GRANDES VEDETTES MONDIALES DU PUGILISME

ETOILE DE LA BOXE
Jim DRISCOLL
fut également un grand homme de cœur

C'est le champion français Ch. LEDOUX qui mit un terme à sa carrière

Jim Driscoll fut l'un des plus beaux boxeurs que l'on ait jamais vu sur le ring. Il fut aussi l'un des plus scientifiques, un véritable artiste en son genre... Il ne s'embarrassait pas de ce style particulier — qui s'est de plus en plus modernisé — qui voit les boxeurs porter quantité de coups « à la godille » atteignant rarement leur but mais doué, tant à droite qu'à gauche, d'une puissance de frappe formidable, il s'évertuait à trouver le défaut de l'adversaire, à viser juste... et à faire mouche. Cette méthode fut la raison de ses nombreux et magnifiques succès.



Jim DRISCOLL porteur de la ceinture de Lord LONSDALE, accordée aux Champions britanniques. (Ph. Archives)

Mais si Jim Driscoll fut, en raison de ses qualités importantes, considéré en son temps comme l'un des meilleurs et des plus agréables chevaliers du noble art, il se fit par sa bonté et sa générosité une réputation beaucoup plus considérable encore.

Durant toute sa carrière, Driscoll fut la providence des malheureux, et en particulier des pauvres enfants abandonnés, les entretenant par quelques exhibitions dont le produit intégral était versé par lui aux administrateurs de tout un orphelinat.

Tout différend se présentait Welsh, contre lequel il eut à livrer un jour le combat le plus désagréable et le plus franchement laid de toute sa vie... Rapide et truqueur au dernier degré, Welsh semait la terreur sur le ring où il excellait dans l'art d'imposer le corps à corps et d'en profiter pour placer, lorsque l'arbitre ne pouvait voir la faute, un de ces petits coups incorrects qui abîment le vis-à-vis quand il ne l'envoie pas pour quelques secondes, voire même pour le compte au pays des songes...

Quoi qu'il en soit, peu connu lorsqu'il arriva à Londres, Welsh ne tarda pas à se débarrasser rapidement des quelques hommes qui semblaient devoir lui barrer la route, tant et si bien que l'on ne tarda pas à voir en lui un futur champion d'Angleterre et du Monde.

Tel se présentait l'homme que Jim Driscoll allait combattre à Cardiff, aux environs de Noël 1930...

Un combat pour lequel une foule de partisans s'est déplacée

Dix mille spectateurs environ assiégeaient ce jour-là l'établissement de patinage à roulettes au centre duquel avait été dressé le ring sur lequel allait se dérouler le grand choc Driscoll-Welsh... Et, chose curieuse à constater, il semblait que ces spectateurs étaient divisés en deux camps d'égale valeur ou presque... Cela était peut-être extrêmement commode pour les paris qui s'engageaient nombreux, mais cela occasionnait aussi un beau tapage avant même que la lutte ne soit engagée... Que de promesses pour l'heureux survivant !!!

Jim Driscoll apparut le premier, calme et confiant, dans une condition physique parfaite si l'on en jugeait par la parfaite apparence de ses muscles...

Welsh, à son tour, monta sur le ring, ayant aux lèvres ce sourire à la fois cruel et dédaigneux qui fréquemment impressionnait le vis-à-vis dès la première seconde.

Il devait en être tout autrement avec Driscoll qui lui, connaissait parfaitement son adversaire...

Dès le premier round, Jim partit à l'attaque, touchant l'adversaire plusieurs fois à la face, tant et si bien que Welsh, sans abandonner le fameux sourire grimaçant, jugea utile de se garantir le menton.

Avec prudence, Driscoll s'attacha à éviter les corps à corps et ainsi trois autres rounds passèrent lui apportant un décompte de points entièrement en sa faveur.

Durant la quatrième reprise, Jim glissa mais se releva tout aussitôt tandis que son adversaire très sport pour l'instant faisait le geste de l'aider... ce qui occasionna dans la salle un murmure de satisfaction...

La méthode habituelle de Welsh reprend le dessus

Cette chevaleresque attitude ne devait pas, hélas, durer bien longtemps.

Se rendant compte que petit à petit Driscoll accumulait les points, Welsh estima qu'il était temps de prendre les mesures nécessaires. Pour commencer, il plaça « en vitesse » quelques coups dans les reins, dont l'effet ne tarda pas à se faire sentir, accompagnés, par-ci, par-là, d'un petit envoi « douteux » contre lequel l'arbitre ne réagit pas malgré les coups d'œil de protestation de Driscoll et les réactions bruyantes d'une partie du public.

Et, comme si cela n'était pas suffisant encore, le courageux Jim se vit encore envoyer au menton de bons petits coups de tête devant lesquels l'impassibilité du directeur de combat ne fut point troublée. Il est vrai que leur auteur avait une façon si discrète d'opérer !!

Driscoll se fâche et entre dans le jeu

Faut-il s'étonner qu'en pareilles circonstances la victime ait pu penser que la seule façon d'obtenir justice, était de la rendre soi-même ?

Aussi Driscoll, ébranlé par ces fautes restées sans observations, se rua-t-il sauvagement à la bagarre, perdant tout contrôle de lui-même.

Ce fut une affreuse exhibition qui se termina comme l'on s'y attendait généralement. Après avoir encaissé quelques envois assez durs aux côtes, Welsh se réfugia dans le corps à corps familier. Craignant sans doute le pire, ou devenu fou, Jim cette fois, prit les devants. Dun coup de tête violent il atteignit son ennemi au menton, l'envoyant rebondir inerte au milieu du ring...

Cette fois la chose était visible et fort justement le directeur du combat décida de disqualifier Jim Driscoll... C'était la première défaite subie de semblable manière par cet homme habituellement correct et que les incidents relatés plus haut avaient conduit à « voir rouge » et à perdre tout contrôle de lui-même.

Un combat de supporters s'ensuit, et la police doit intervenir

A peine les deux boxeurs avaient-ils quitté le ring qu'un nouveau combat s'y engageait entre deux hommes qui, depuis le début de la bataille, avaient pris une part des plus actives dans les « coins » respectifs à l'échange d'épithètes les plus diverses, voire même malsonnantes... On prit rendez-vous tous deux pour continuer le combat en un autre endroit...

Aux alentours du ring, selon leurs préférences et aussi sans doute le montant des paris engagés, d'autres batailleurs s'en donnaient à cœur joie. Une mêlée générale s'engageait lorsque providentiellement les policemen locaux, alertés, envahirent la salle et rétablirent l'ordre à grands coups de matraque... Ces arguments furent rapidement compris par les intéressés, lesquels n'insistèrent pas et battirent en retraite.

Quant à Driscoll, revenu à une meilleure compréhension des choses, il se montra navré d'une telle issue. Il devait conserver de cet incident une grande contrariété qui dura plusieurs mois et ne s'atténua dans la suite que par l'espoir d'un match revanche... Pour des raisons diverses, il ne put jamais être organisé !

Le dernier combat ... et le dernier voyage

Après des alternatives diverses, Driscoll commençait à prendre de l'âge lorsque fut conclu le match en vingt rounds qui allait l'opposer au « National » de Londres au Français Ledoux.

Ce fut une faute car Jim ne pouvait plus avoir à cette époque la prétention de tenir un aussi grand laps de temps devant un adversaire beaucoup plus jeune.

De fait, Driscoll paya chèrement ce manque de jugement. Pendant de nombreuses reprises, grâce à sa science merveilleuse, à son allant incomparable, il réussit à « tenir le coup », maintenant à distance par un gauche très actif, le fougueux petit pâtissier de Paris... Mais tout a une fin et au cours du treizième round, Ledoux parvint à placer le coup fulgurant et définitif..., qui devait mettre fin à jamais à la carrière de Jim Driscoll.

Retiré du ring, ce boxeur incomparable continua à pratiquer cette vertu qui durant les années de splendeur, fut toujours pour lui un symbole, nous voulons dire la charité. Jamais l'on ne fit appel en vain à sa générosité et à son bon cœur, aussi lorsqu'il mourut prématurément, ses nombreux amis éprouvèrent-ils une affliction réelle.

De nombreux boxeurs tinrent à suivre sa dépouille mortelle. Au premier rang l'on se montrait l'un de ses plus grands rivaux, Owen Moran.

Une affluence considérable conduisit ce gentlemen du ring à sa dernière demeure et, dans le cortège l'on se montrait des centaines d'enfants en pleurs, pupilles de cet orphelinat qui jusqu'alors avaient profité des largesses répétées de cet homme de bien... Une nouvelle fois, un homme avait su montrer au monde que l'exercice des sports — fussent-ils violents — n'impliquait pas, tant s'en faut, la sécheresse du cœur et l'absence de tout sentiment.

Prochainement :
La vedette française
Eugène CRIQUI

FOOTBALL

L'UNION SPORTIVE DE WASQUEHAL A L'IRIS

Dimanche 19 janvier, à 15 h., le Stade Guy Lefort à Lambersart, sera le lieu de rendez-vous des sportifs et surtout de ceux avides de coups de théâtre. En effet, Wasquehal est capable d'arrêter le redressement des « Sang et Or », dont le 3 à 0 réussi à Haubourdin, a surpris les compétences du football.

L'Union a une équipe athlétique, composée de joueurs expérimentés supérieurement emmenés par le fameux Michelski, et vient de se signaler par le 3 à 2 devant le Racing Club de Roubaix, sur un terrain gelé, qui ne lui va guère. Elle a réussi à tenir en échec l'Excelsior et Marcq, lequel a passé 11 buts à Roncq, constituant la meilleure performance de ce dernier dimanche.

DEMANDE DE MATCHES

L'équipe 1B Anichoise sur son terrain les dimanches 26 Janvier, les 2, 16 Février ; les 2, 16 et 30 Mars ou sur terrain adverse les dimanches 19 Janvier, les 9, 23 Février, les 9, 23 Mars contre équipe 1B ou Juniors adverses, dans un rayon de 10 km. Ecrire Robart, 2, rue Delhaye, Aniche (Nord).

TOUS LES SPORTS

DÉSORMAIS, LES EXAMENS DU BACCALAURÉAT COMPORTERONT DES ÉPREUVES PHYSIQUES

Vichy, 13 janvier. — M. Jacques Chevallier, secrétaire général à la Jeunesse, vient de décider l'introduction d'épreuves physiques aux examens de première et deuxième partie du baccalauréat dans l'examen secondaire, dès la première session de 1941.

Cette révolution dans l'enseignement permettra aux enfants de développer à la fois leur corps et leur intelligence, dans des conditions de parfait équilibre.

Ces épreuves seront facultatives. Elles ne présenteront que des avantages pour ceux qui les réussiront, et aucun inconvénient pour ceux qui passeront avec moins de facilité ces épreuves physiques d'ailleurs fort simples : saut, course, natation, prévues par un règlement qui sera prochainement publié.

En vue de la création de Stades dans les communes rurales

(Suite)

Conditions d'exécution

Les matériaux

Le Commissariat général recommande d'employer autant que possible les matériaux qui pourront être trouvés sur place, même si les installations doivent être moins satisfaisantes ; il faut éviter absolument les transports à longue distance, onéreux et particulièrement difficiles dans les circonstances actuelles.

Le plateau d'évolution

Le plateau d'évolution pour les exercices physiques peut être réalisé comme suit :

Prairie naturelle de surface régulière, ayant une herbe courte.

Terrain décapé en surface et recouvert par une chape de 0 m. 05 à 0 m 08 d'épaisseur, constituée par un mélange de gros sable et de terre grasse formant liant. Veiller à la perméabilité du sous-sol, sinon le terrain est boueux en hiver.

Terrain gazonné : le terrain, après décapage et nivellement, est recouvert d'une mince couche de terre végétale en conservant si possible, celle qui existe sur place. Les semis doivent être faits avec du ray-grass, du fétuque, du paturin de prés, de l'agrostide ou du trèfle blanc.

Sautoirs

Les sautoirs seront constitués en deux parties :

1° La piste qui doit présenter les mêmes caractéristiques que la piste de course à pied ;

2° La fosse, qui doit avoir 0 mètre 30 de profondeur au minimum et être remplie de sable (de préférence sable de rivière) En cas de terrain imperméable, approfondir la fosse et la garnir, au-dessous du sable, d'une couche de grosses pierres de 0 m. 20 à 0 m. 25 d'épaisseur.

(A suivre)