

# L'Abaille

de la Nouvelle-Orléans

Journal Hebdomadaire  
Fondée le 1er Septembre 1827

Publiée par le Times-Picayune Publishing Co., au Times-Picayune Building, Square Lafayette, Nouvelle-Orléans, Loe., Telephone Main 4100.

Enregistré à la Poste de la Nouvelle-Orléans, Loe., comme matière de deuxième classe, conformément à l'acte du 3 Mars, 1879.

En Louisiane et au Mississipi, par an \$2.50  
Pour les Etats-Unis, un an ..... \$5.00  
Par mois ..... 25c

## M. ANDRÉ FRIBOURG

Dans la vieille rue Raynouard, à Passy, une vieille maison, de l'extérieur le plus banal, mais si curieuse, dès que l'on en a passé le seuil. On descend huit ou dix marches, et l'on est sur un palier dont deux colonnes sans style font un portique ouvert au-dessus du jardin, au coin duquel est tapie la fameuse Maison de Balzac. En arrière, une dizaine de marches descendent encore jusqu'à une porte plus que centenaire à laquelle pend une vieille chaîne en fer qui met en mouvement une sonnette. Et l'on a accès à l'un des appartements de cette maison de Mlle Contat, l'artiste de la Comédie-Française aimée de Parny, occupé, aujourd'hui, par M. André Fribourg, député de l'Ain.

Généralement, le logis révèle l'homme. Il faut que M. André Fribourg, puisqu'il a choisi celui-ci, soit un homme de méditation, de recueillement et d'étude, dans la solitude et l'isolement du monde extérieur. En contre-bas de la rue, à la profondeur d'un étage, il est abrité de ses bruits. Et, devant lui, pour solliciter et bercer sa rêverie, il a les masses d'arbres qui peuplent le flanc du coteau de Passy penché vers la Seine.

— Quand je suis ici, a dit finement à M. Fribourg un de ses amis, j'ai toujours peur d'offenser quelque ombre.

En effet, le peintre Hallé fut propriétaire des terrains que domine l'ancienne maison de Mlle Contat; Juffenne, qui lança Watteau, la fit construire, et la grâce de la célèbre actrice y survit toujours, pour les rêveurs.

Trente-trois ans, mince et de taille moyenne, la barbe en pointe, les cheveux massés en arrière du front, un sourire que de fortes dents très blanches rendent lumineux, tel est le visage grave de M. Fribourg, marqué d'un trait pathétique par des lunettes noires exigées par une blessure aux yeux sur le champ de bataille.

— J'étais, nous dit-il, en rhétorique supérieure, à l'âge de seize ans, au lycée Henri IV. Je voulus concourir pour l'Ecole Normale Supérieure, et j'allai demander une dispense à M. Lavisse, qui la dirigeait alors. Il me la refusa nettement. "Je n'ai alors, lui dis-je, qu'à me présenter à la licence." C'est ce que je fis. Je fus reçu. Et je préparai ensuite l'agrégation d'histoire et de géographie, que je passai sans encombre.

M. André Fribourg a aimé, avec passion, le professorat auquel lui donnèrent accès, si jeune, ses succès universitaires, surtout pour le prolongement de soi que l'on y peut obtenir, en semant son savoir dans de jeunes intelligences, comme il a aimé passionnément l'histoire pour les éléments de vie que le passé fournit au présent et qu'il apporte en réserve à l'avenir. En ce sens, on peut dire qu'il est nettement traditionaliste. Mais il fut d'abord sollicité vivement par la psychologie. Il commença par mener de front ses fonctions de professeur et une étude de la psychologie du témoignage. De la psychologie du témoignage en général, il passa à celle du témoignage historique. C'est à ce point de vue qu'il a fait une étude, encore inédite, des Mémoires de Metternich. A ce premier essai, succéda sa grande étude sur Les Discours de Danton, qui a paru en librairie. Et dix autres volumes, au moins, attestent sa vigueur de pensée et sa puissance de travail.

Mais vint la guerre.

A partir de 1911, durant les grandes manœuvres qu'il fit dans l'émotion du coup d'Agadir, M. André Fribourg en avait eu le pressentiment. Il l'avait

même quelque peu prédite dans un ouvrage qu'il publia un peu après. Il partit, soldat de deuxième classe, à la première compagnie du 106e d'infanterie. Et il lui arriva une aventure telle qu'on la croirait, hélas! empruntée à quelque ouvrage de Courteline.

— Au bout de quelque temps, nous a-t-il raconté, mon capitaine me proposa pour le grade de caporal. Sa proposition lui revint, savez-vous avec quelle mention?

— Je ne m'en fais aucune idée.

— Instruction insuffisante, nous dit M. Fribourg en souriant.

Les inadvertances ou les mauvaises plaisanteries, dans nos régiments, dureront autant qu'eux.

Mais M. Fribourg n'a aucune amertume de cet incident.

M. Fribourg, qui a fait les Eparges et l'Yser, fut blessé aux yeux, la deuxième année de la guerre. Il fut sauvé d'une cécité complète.

Employé dans les bureaux, il sut découvrir le meilleur argument contre les Allemands qui contestaient que les Alsaciens fussent Français. Il se fit procurer les comptes rendus des conseils de guerre allemands devant lesquels étaient traduits les Alsaciens tant militaires que civils depuis le début des hostilités. Il y trouva, ce qu'il y cherchait, que tous étaient livrés à la justice militaire pour délit de germanophilie ou de francophilie. Et M. Fribourg, après une mission au Maroc, fut envoyé aux Etats-Unis. Plus de cent conférences... Un accueil enthousiaste...

Au front, il avait pris des notes sur ses sensations et celles de ses camarades. Il en fit ce livre: "Croire," qui eut tant de retentissement, qui fut le livre du soldat de la tranchée radicalement différent de celui qu'avait observé, et surtout d'après ses idées préconçues, M. Henri Barbusse, le soldat qui souffrait, certes, qui ne s'en cachait pas, mais que rien n'aurait pu faire déborder de sa tâche sacrée. "Croire," "faillit avoir le prix Goncourt. Et ce fut un ouvrage de M. Malherbe qui lui fut préféré."

En le parcourant, avec M. André Fribourg, ce livre qui est la longue vibration d'une âme bien trempée, je suis tombé sur ces lignes:

"Je n'ai jamais aimé vraiment dans ma vie que lorsque j'ai pu prendre une part de la souffrance de qui j'aimais."

N'est ce pas que j'ai eu raison de dire à M. André Fribourg:

— Une telle phrase signe une âme?

— De toutes les lettres que m'a valuées ce volume, m'a dit M. André Fribourg, il y en a une qui m'a particulièrement touché. C'est celle d'une femme dont le mari, attaché à un camp d'Américains, après la lecture de mon livre, a demandé à être envoyé au front. Il y a été tué. Et sa veuve me dit qu'elle est reconfortée dans son deuil par la pensée de l'exemple que son mari laisse à leur enfant.

— Oui, lui dis-je, malgré tout, cette guerre aura laissé de belles semences.

FÉLICIEN PASCAL.

## Le Centenaire des Chemins de Fer

LA RECONSTITUTION CINÉMATOGRAPHIQUE DU PREMIER TRAIN DE VOYAGEURS

Les glorieux anniversaires que la grande guerre nous a légués noient sous leurs lauriers d'autres dates qu'il conviendrait de fêter. Tel, le centenaire des chemins de fer, l'une des inventions qui ont le plus contribué à métamorphoser le monde.

L'ennui est qu'il est impossible de fixer une date exacte à ce centenaire. La confusion vient de ce fait que le "chemin de fer" est une chose composite: la voie et le train en sont les éléments essentiels. Or, des wagonnets de mines roulaient déjà sur des rails vingt ans avant l'apparition de la première locomotive, qui précéda elle-même de plusieurs années l'apparition du premier train de voyageurs.

Prudemment, nous resterons donc dans le vague, et considérerons le cen-

tenaire des chemins de fer comme une date... élastique, qui peut s'étendre entre 1921 et 1925.

Il faut rendre cette justice à nos amis d'outre-Manche que la paternité de cette grande invention leur appartient presque exclusivement.

Ce fut un Anglais, le célèbre George Stephenson, qui construisit la première locomotive à vapeur et lança le premier train. Le convoi, qui desservait une houillère, comprenait, outre la locomotive, huit wagonnets. Il put fournir une vitesse maximum de... six kilomètres à l'heure.

Stephenson construisit bientôt une véritable voie ferrée entre Darlington et Stokton, que l'on peut considérer comme le légitime ancêtre du chemin de fer. Sur ces entrefaites, l'invention de la chaudière tubulaire, œuvre de Marc Séguin, neveu des Montgolfier, apporta un perfectionnement considérable à la locomotive. Stephenson s'empressa de l'appliquer, et construisit sa fameuse Rocket (la Fusée), qu'il attela pour la première fois à un train de voyageurs, sur la ligne de Manchester à Liverpool.

C'est l'inauguration de cette ligne qui a inspiré le film cinématographique dont nous reproduisons ici quelques épisodes. La reconstitution du "train-ancêtre" a pu être exécutée très fidèlement, grâce aux gravures du temps, grâce, surtout, aux collections du Museum de South-Kensington, à Londres, qui possède la vénérable Rocket "en personne," avec son bizarre tender, qu'encombraient un énorme réservoir à eau, et une voiture de première classe.

L'auteur du film a scrupuleusement respecté la tradition. George Stephenson tint à conduire lui-même ce premier train, et il choisit comme chauffeur son fils Robert, qui fut, lui aussi, un inventeur de génie. On les aperçoit derrière la locomotive, coiffés de leur "castor," comme on disait à l'époque.

Les voitures de première classe avaient adopté la forme des mail-coachs, et leurs toitures servaient à remiser les bagages. Un "postillon," juché sur le premier wagon, sonnait de la trompette... pour annoncer aux villageois l'arrivée du train.

Quant aux passagers de seconde classe, ils voyageaient à ciel ouvert, comme sur les impériales de nos anciens omnibus. Avec le climat pluvieux de l'Angleterre, cela devait manquer de confort!

Une autre tradition des plus curieuses a été matérialisée par le film. La principale objection formulée par les autorités anglaises contre la construction de cette première voie ferrée était que le train écraserait les vaches en traversant les campagnes! Et Stephenson dut s'engager à faire précéder le train par deux coureurs, qui, armés de grosses sonnettes, feraient "circuler" le bétail à l'approche du convoi!

Nous rappellerons que le premier chemin de fer construit en France fut celui de Lyon à Saint-Etienne. En 1833, on inaugura la première ligne importante: celle de Beaucaire à Alais. La ligne Paris-Saint-Germain naquit l'année suivante. Enfin, en 1837, Paris fut relié à Versailles par les deux lignes: rive droite et rive gauche.

Tels furent les modestes débuts de notre réseau français et des 50,000 kilomètres qu'il compte actuellement.

VICTOR FORBIN.

## L'ITALIE S'ALARME

DE L'INVASION ÉCONOMIQUE ALLEMANDE

L'opinion et la presse italiennes sont fortement occupées depuis quelques jours d'une révélation faite par l'"Idea nazionale," que commentent tous les journaux, et en particulier le "Secolo" de Milan. Il s'agit d'un rapport dans lequel l'attaché commercial allemand aurait tracé un plan précis, et formulé sans ménagement, d'une conquête économique et industrielle de la péninsule aggravée de tentatives d'influer sur son esprit public. Ce n'est pas, à vrai dire une découverte, et on connaissait déjà les manœuvres par de puissants particuliers ou consortiums allemands en

vue de se faire une situation prépondérante dans les établissements italiens. Certaines campagnes de presse avaient de même fourni des indices sur la volonté de Berlin de travailler l'opinion italienne. Mais aujourd'hui c'est l'intervention officielle que l'on dénonce, c'est un document émanant d'un agent gouvernemental qu'on croit tenir en main, et l'émotion est générale.

Dès le lendemain, l'ambassade d'Allemagne opposait à l'article de l'"Idea nazionale" un démenti péremptoire.

Mais l'organe nationaliste maintient toutes ses allégations. Le "Secolo" publie, à son tour, la teneur intégrale du rapport de l'attaché Strohecker. Des députés interpellent à la Chambre. Le document est remis aux mains du sénateur Barbilati, président de l'Association de la presse, qui examinera son authenticité et doit se prononcer dès demain. L'"Idea nazionale," enfin, affirme que le gouvernement était informé de l'existence réelle du rapport que l'ambassade d'Allemagne nie avec tant de résolution.

De son côté, le sénateur Salvatore Orlando a demandé aux ministres des affaires étrangères et de l'industrie de lui faire connaître quelles mesures ils comptaient prendre pour la sauvegarde du travail national contre l'action allemande qui envahit et cherche à dominer dans les milieux industriels et bancaires d'Italie.

Cette tentative d'après-guerre se manifeste, de toute évidence, en dehors des publications actuelles de journaux, par une inondation du marché italien par des produits allemands de tous genres.

Dans le commentaire que publie le "Secolo" du rapport Strohecker, le rédacteur fait particulièrement allusion à ce mot de l'attaché allemand:

"Metodi di dissoluzione pacifica" (Méthode de dissolution pacifique).

Ce mot, qui ne manque pas de pittoresque et d'énergie est en train de faire fortune dans les milieux intellectuels italiens. Cette façon, en effet, de présenter comme un système d'action internationale le fait de "dissoudre" lentement les nations voisines en temps de paix" peut prêter à pas mal de réflexions salutaires et dépasse le fait actuel italien. On y peut voir un système général de la politique allemande.

L'allusion du travail de l'opinion par la presse fait également grande sensation.

## Une Nouvelle Monnaie

On parlait depuis longtemps des jetons de bronze d'aluminium destinés à remplacer les coupures de 2 francs, 1 franc et 50 centimes émises par les Chambres de Commerce. Ils se sont fait attendre, mais (agréable compensation) les essais ont réussi à nous donner des jetons d'un bronze d'aluminium inaltérable d'une belle couleur dorée, dont la substitution aux diverses monnaies de papier sera avantageusement appréciée.

La mise en circulation progressive de ces jetons s'effectuera à partir du 15 septembre, en commençant par la substitution aux billets de la Chambre de Commerce de Paris, qui sont actuellement acceptés dans toute la France, de même que les nouveaux jetons auront cours sur tout le territoire et seront reçus dans toutes les caisses publiques.

Sur une fabrication totale prévue de 300 millions, le stock existant à l'heure actuelle est de 40 millions de francs en pièces de 2 francs et de 1 franc. La frappe des pièces de 50 centimes va commencer incessamment. La fabrication des jetons continuera à raison de 10 millions de francs par mois.

La valeur intrinsèque des jetons étant très inférieure à leur valeur nominale, il est à croire que personne n'aura l'idée de les thésauriser.

## CE QUI ARRIVE

— Ces automobilistes s'imaginent que les pauvres piétons sont "au-dessous" d'eux.

— C'est ce qui arrive souvent.