

A M I C A L E

N° 8 2



Chers Camarades,

Le Président Bernard METZ est actuellement en mission aux ETATS-UNIS, ce qui privera les lecteurs du Bulletin du "Mot du Président".

Ils puiseront toutefois l'esprit de l'Amicale dans le compte-rendu de la dernière Assemblée Générale et se rendront ainsi compte de l'effort incessant fait par tous pour maintenir le souvenir de la belle épopée.

Quoique le nombre de membres réellement actifs diminue d'année en année, il ne faudrait pas que cette "vieille garde" se rende. Que les hésitants, dans un sursaut d'amitié, viennent donc en grossir les rangs. Des idées neuves, des projets dynamiques, peut-être même des rêves hardis, ravivront l'Amicale, qui est l'expression de l'effort que chacun lui consacre.

La Libération fut une belle chose. Elle a permis, malgré tout ce qu'on en critique, de rester libre, disons de reconquérir le maximum de Liberté, alors que tant d'hommes sont opprimés par le fait que la charité et la justice sont aussi rares sur la planète que le beau soleil d'été. Malgré la pluie, sourions : c'est une caractéristique B.A.L.

Conservons celle-là précisément.

Paul MEYER

NOS MORTS Nous avons la douloureuse mission de vous faire part du décès de notre camarade

Jean-François GROB
âgé de 27 ans

qui s'est tué accidentellement en voiture lors d'une promenade le dimanche 14 octobre 1956 à 22 h.30 sur la route nationale entre BLOTZHEIM LA CHAUSSEE et BARTENHEIM LA CHAUSSEE, un peu au-delà de TROIS MAISONS.

A son enterrement, dont l'office était présidé par l'Aumônier FRANTZ de la Brigade, assistait une délégation de la Section du Haut-Rhin. Le Président Paul MEYER a déposé une gerbe cravatée de tricolore en pieux hommage et en signe d'un deuil cruellement ressenti par tous les Anciens qui connurent Jean-François GROB.

Toute l'Amicale présente par l'intermédiaire du Bulletin les plus sincères condoléances à Monsieur et Madame GROB, Vice-Président du Comité Central et leur assure toute leur sympathie dans cette terrible épreuve.

Les Anciens garderont un souvenir impérissable à leur camarade.

D I S T I N C T I O N S

Nous vous faisons part de la nomination de notre camarade François STEPHAN comme Maître de conférences à la Faculté des Sciences de Strasbourg.

Nos vives félicitations

Monsieur André CHAMSON est élu à l'Académie Française

M. André Chamson a été élu le 17 mai à l'Académie Française au deuxième tour de scrutin, ayant obtenu la majorité de 18 voix. Il remplace le baron Seillière.

Douze suffrages s'étaient portés sur M. Joseph Peyré, et deux autres sur le Général Chambet. Il y avait eu, comme au premier tour, où M. André Chamson avait obtenu 17 voix et M. Joseph Peyré huit, deux bulletins blancs. Le nombre des votants était de 34.

Le nouvel académicien, qui est commandeur de la Légion d'honneur, est né à Nîmes en 1900. Mobilisé en 1939 comme capitaine de chasseurs alpins, il demeura ensuite en zone Sud, notamment au château du Lot, où il veillait sur les tableaux évacués du Louvre. Pendant ces quatre années d'occupation, il n'écrivit pas, consacrant la majeure partie de son temps à l'organisation du maquis du Lot. Lors du débarquement de Provence, il rejoignit avec André Malraux, le Général de Lattre de Tassigny, et il organisa la Brigade Alsace-Lorraine, qu'il suivit ensuite en Allemagne. Après l'armistice, il fut nommé conservateur du Musée des Beaux-Arts de la ville de Paris, installé au Petit Palais.

C'est à Nîmes, en 1924, qu'André Chamson débuta dans les lettres avec un court essai, "Attitudes". L'année suivante, Bernard Grasset accueillait son premier roman : "Roux le bandit". En 1927 paraissent "Les hommes de la route", âpre récit de la peine des hommes, dans la montagne, en 1928 "Le crime des justes", où revivent les moeurs des Huguenots du Midi. André Chamson est protestant.

En 1930, André Chamson publie notamment "Histoire de Tabusse". "Héritages" paraît en 1932, "L'année des vaincus" en 1934, et en 1937 "Ben qu'un témoignage", essai écrit au retour d'un voyage en Espagne.

Paru en 1945, "Le puits des miracles" retrace quatre années d'occupation. "Le dernier village", une chronique de la défaite, paraît en 1946, "L'homme qui marchait devant moi", conte philosophique, en 1948.

Les plus vives félicitations de la part des Anciens de la Brigade Alsace-Lorraine.

N O S V I V A N T S

CARNET ROSE

Jean-Louis, Pierre et Dominique DIENER ont la joie de vous annoncer la naissance de leur petite soeur M I C H E L E le 13 mai 1956.

Paul DIENER-118, Faubourg Chartrain - VENDOME
(Loir et Cher)

Nos plus vives félicitations aux heureux parents et meilleurs voeux au bébé.

-
- François STEPHAN - 2, Place de l'Université - STRASBOURG - Bas-Rhin
 - Mme la Générale NOETINGER - 14, Rue du Colonel Moll - LAXORE-NANCY (M.&M.)
 - BURGER Jean-Jacques - C.C.P. - B.P. 79 - RABAT (MAROC)
-

NAISSANCE DE L'AUTOMOBILE

Un matin de printemps 1885, Karl Benz enfourcha un curieux véhicule à trois roues sur la cendrée devant son usine de Mannheim, Poussé par des aides, l'engin démarra et, hoquetant, se propulsa à une vitesse moyenne de 6 km. à l'heure.

Ce véhicule est maintenant considéré comme la première automobile, Mais, dès 1769, le capitaine français Nicolas Cugnot construisait un chariot rudimentaire à vapeur qui parcourut quelques centaines de mètres.

A la même époque, à Canstatt, un autre ingénieur allemand, Gottlieb Daimler, créait avec succès une voiture motorisée à quatre roues. Aidé par des hommes d'affaires avisés, Daimler accorda bientôt des licences à deux constructeurs allemands et aux riches carrossiers français Panhard et Levassor, ce qui eut pour résultat, pour de nombreuses années, de placer la France à l'avant-garde de la production automobile et d'ajouter au vocabulaire international les mots français de "chauffeur", "chassis", "garage", etc.

Aux États-Unis, d'autres hommes étaient également au travail. Le 19 avril 1892, Charles E. Duryea, de Springfield, Massachusetts, sortit la première voiture américaine. A Kokomo, Indiana, Elwood Haynes, contre-maître chef d'une compagnie pétrolière, conçut une voiture d'un cheval-vapeur qui faisait du dix à l'heure.

Mais, en Angleterre, le progrès était freiné par une loi extrêmement sévère, votée en 1865, qui exigeait qu'un homme muni d'un drapeau ou d'une lanterne rouge marchât devant tout véhicule routier. La vitesse était limitée à 6 km à l'heure. Seuls, quelques fanatiques obstinés, dans une sorte de clandestinité automobile, osèrent de furtifs raids nocturnes à des allures atteignant 12 à 15 kilomètres à l'heure.

Telle était la situation générale en 1895 quand des théories de voitures européennes convergèrent sur Paris pour prendre le départ de la première grande course automobile. Le vainqueur atteignit Bordeaux - 580 km - en 48 h.15 ! Le monde automobile fut enthousiasmé.

L'année suivante vit l'aube d'une époque que beaucoup associent avec nostalgie aux débuts de l'automobile : conducteurs engoncés dans de longs manteaux, dames à grands chapeaux dont les voiles flottaient au vent, tous filant heureux le long des routes poussiéreuses à une allure invraisemblable.

Au cours de cette année 1896, Duryea commercialisa les premières voitures américaines.

En juin, à Detroit, Henry Ford construisit sa première voiture, un véhicule léger à un seul cylindre et dont les roues étaient des roues de bicyclette. A Lansing, Michigan, R.E. Olds mettait la dernière main à la première Oldsmobile du monde, une quatre places atteignant le 25 à l'heure, dirigée par un gouvernail.

.....

En Angleterre, la loi s'était sensiblement adoucie. Sir Frederik Henry Royce, petit fabricant d'appareillage électrique, qui n'avait pas encore été présenté à C.S. Rolls, se colletait avec une voiture française qu'il avait achetée pour voir s'il pouvait l'améliorer. La compagnie Daimler était formée à Coventry.

D'autres pionniers de l'automobile apparaissaient sur la scène et le monde se ruait sur ces voitures onéreuses.

Les riches sportsmen, oubliant leurs pur-sangs et leurs trotteurs de prix, remplirent leurs écuries avec des voitures de course.

Les psychiatres décidèrent que l'homme ne pouvant se déplacer à une aussi grande allure ses facultés seraient affectés par la vitesse. D'autres médecins prédirent des troubles des sinus dus à l'exposition aux courants d'air et au danger d'avaloir des mouzherons. Les "fanas" de l'automobile sourirent de ces sinistres prédictions.

L'élément conservateur resta fidèle aux voitures électriques lentes mais sûres dont la plupart ressemblaient à de petits corbillards. Elles ne pouvaient parcourir plus de trente kilomètres sans que les batteries soient rechargées et ne servaient par conséquent que dans les grandes villes où existaient des stations de recharge. On les conduisait avec un levier unique qu'on poussait pour avancer, qu'on tirait pour reculer et qui restait vertical à l'arrêt.

Une douairière de la société newyorkaise, pleine de confiance en elle-même devant un mécanisme aussi simple, insista pour sortir elle-même un nouveau cabriolet électrique d'un magasin d'exposition. Un porteur, chargé de colis, traversait la rue. La douairière poussa le levier en avant, renversa le porteur surpris et lui passa sur le corps. Affolée, elle tira alors le levier vers elle, repartit en marche arrière, culbuta de nouveau le commissionnaire qui commençait à se relever. Prise de panique, elle repoussa le levier en avant et l'écrasa une troisième fois. Le léger véhicule ne lui ayant fait aucun mal, le commissionnaire bondit sur ses pieds et, se hâtant de se mettre à l'abri, lui cria : "On ne peut pas vous reprocher de manquer de suite dans les idées". La douairière abandonna la voiture au milieu de la rue et jura solennellement de ne plus jamais conduire.

L'incident n'arrêta pas le progrès de l'automobile. Au contraire, aux environs de 1900, l'industrie automobile prit un départ foudroyant. Les voitures à un ou deux cylindres en eurent bientôt quatre, six ou huit. Pendant que les constructeurs américains, redoutant un préjugé contre ce nouveau moyen de transport, restaient pendant un certain temps fidèles à l'ancienne conception qui faisait ressembler leurs voitures à des carrioles sans cheveux, les voitures européennes évoluaient vers leur forme moderne.

A la pointe du progrès se trouvait Fiat. Fondée à Turin, en 1899, sous la direction de Giovanni Agnelli, la firme sortit d'abord deux voitures qui ressemblaient à des carrioles, mais son modèle 1901 était déjà une élégante quatre-places avec pare-brise et capote. C'était le précurseur du style italien fin et racé qui devint célèbre dans le monde entier.

.....

...

Le 16 novembre 1901, à Brooklyn, A.U. Bostwick parcourait un mille en 56 secondes 2/5, devenant ainsi le premier conducteur à dépasser le mille-minute (environ 95 km à l'heure). Pendant qu'on le félicitait, Henry Fournier, sur une voiture française, franchissait en trombe la ligne d'arrivée, portant le record à 51 secondes 4/5 (110 km à l'heure environ). En 1904, Henry Ford, dans sa célèbre voiture de course N° 999, établit le record mondial de 145 km à l'heure environ et, à la même année, Sir Frederik Henry Royce étonna le monde par la perfection mécanique et l'absence de vibrations de ses premières voitures.

Mais l'automobile était encore considérée comme un jouet d'hommes riches. Une Packard 1904, sans capote ni pare-brise, coûtait 7.000 dollars. Certaines voitures françaises se vendaient jusqu'à 15.000 dollars. Les Ford valaient 950 dollars sans accessoires et, aussi bizarre que cela paraisse, valaient 200 dollars de plus que les Cadillac qui venaient de voir le jour. Il fallait trouver une solution. Cette solution c'était la production en grande série. Henry Ford la trouva. Il abaissa ses prix de 600 et 700 dollars et ses ventes firent un bond. En 1909 apparurent les premières Ford "T" à 950 dollars (il devait en fabriquer 15 millions), dont en 1916 la production en grande série devait ramener le prix à 365 dollars.

Dans les premiers temps, les automobiles à vapeur et électriques livrèrent une rude bataille aux voitures à essence. Mais l'essence de pétrole, qui a plus de potentiel d'énergie au litre que tous les liquides ordinaires connus, établit sa suprématie.

Et dans le monde entier, l'automobile à essence l'établit également. Le dernier recensement utile date de 1951 et donne le nombre impressionnant de 56 millions de voitures.

Le sens pratique des Allemands, la technique des Français, l'élégance des Italiens, les qualités constructives des Anglais et la productivité efficiente des Américains ont fait de l'automobile un symbole international qui, par delà les frontières, prouve que l'imagination, l'initiative et la compétence sont l'héritage commun de l'humanité tout entière.

B U L L E T I N

=====
Nous remercions les camarades ayant versé leur cotisation 1956 : STEPHAN Fr.-Maurice DEPERRAZ - Raymond WINTER - BURGER J.J. (+ changement d'adresse)

ABONNEMENTS A RENOUELER : AULLEN R.-BORD A.-Sect.Moselle-BRUAT A.-BRULLARD J.-BRUN Fr.-BURGER A.-G.du CHATELLE RESIE-CHILLES P.-Louis COMBALDIEU-COUTEAU G.- DEBENATH G.-DIENER ANCEL-DIENER Ferd.- DIENER Paul-DIETRICH P.-G.DORIGNY-EDEL Ch.- GENTZBOURGER Marcel - G.GERHARD - HERKES Pierre - HIRTH Julien-HOLL M.- INNOCENTI Henri - JABOB André - JULLIERE - LABASTIE J.- Cne LEHN Fr. - Dr.Bernard METZ - MONSCH Paul - MOSER Louis - MOTTI Annibal - NONDIER Sylvain - NUFFER Albert - Jean PETIT-MARC - SCHLUMBERGER A. - SCHWARTZENTRUBER G. - Marcel SION - Georges THONY - VINCENT Jean - André WEISS - WORINGER Georges.

C. C.LES ANCIENS DE LA BRIGADE ALSACE-LORRAINE
se sont réunis à WITTENHEIM

Les Anciens de la Brigade Alsace-Lorraine sont aujourd'hui dispersés dans la France entière. Mais l'une des sections de l'amicale qui fut formée au lendemain de la guerre tient-elle ses assises et d'importantes délégations venues des autres départements ne manquent pas d'y assister.

Le Haut-Rhin avait choisi Wittenheim, comme lieu de son assemblée générale, à laquelle la section du Bas-Rhin, que préside M.Neff, la Moselle et même Paris, en la personne de Me Dedoyard, vice-président de la section de la Seine, étaient représentés.

De la réunion s'est dégagé d'emblée une atmosphère de sympathie et le chaleureux accueil dont nous avons été l'objet est le reflet de la cordialité qui règne entre tous les membres et toutes les sections de l'amicale. Celle-ci d'ailleurs compte dans ses rangs des noms célèbres : académiciens, officiers généraux, personnalités du monde des arts et des lettres. Rappelons simplement qu'André Malraux en est le président d'honneur et que la présidence effective du congrès de dimanche échet au général de corps d'armée Jacquot ancien lieutenant-colonel de la Brigade.

C'est M.Bernard Metz de Strasbourg, président national de l'amicale qui dirigea les travaux, alors que l'organisation incombait à M.Libold, vice-Président de la section du Haut-Rhin. Soulignons son mérite, car il était pratiquement seul à assumer cette lourde charge en raison de la subite maladie du secrétaire général et la récente mobilisation du président M.Meyer-Sansboeuf.

Le déroulement de la journée n'en fut pas moins impeccable. En voici quelques aperçus.

Les membres et invités s'étaient donné rendez-vous à 9 h.30 pour la messe en l'église de Wittenheim où M.le curé Golder fit du souvenir le sujet de son sermon. Le culte fut rehaussé dans sa solennité grâce à la participation de la chorale et de la clique des sapeurs-pompiers.

Après la cérémonie religieuse l'on se rendit en cortège au monument aux morts, musique en tête. Suivaient les drapeaux des sociétés ayant répondu à l'invitation de l'amicale tels ceux de l'UNC, de Rhin et Danube, des combattants polonais, etc. Venaient ensuite des Alsaciennes portant la gerbe de l'amicale, puis les personnalités officielles, les chefs de la délégation et les notabilités locales et enfin les nombreux participants à cette réunion départementale : délégations des sociétés locales, sections affiliées, amicales amies.

C'est sous la pluie que M.Metz déposa la gerbe des anciens de la Brigade Alsace-Lorraine. Il associa au souvenir des morts de l'amicale, ceux de Verdun, dont on fête le 40e anniversaire, toutes les victimes des Forces Françaises de 39-45, et évoqua l'appel du 18 juin, autre anniversaire glorieux pour la France. La sonnerie aux morts retentit et toute l'assistance observa une minute de silence.

Puis M.le Commissaire Dols déposa une gerbe au nom des combattants F.F.L.

...

Les participants à la journée annuelle du souvenir furent ensuite conviés à un vin d'honneur dans la salle du cinéma Palace. Pas de discours officiels : on s'entretenait en amis, en camarades. On évoquait des souvenirs : "te souviens-tu du camarade, ancien marin, qui faisait la "cible vivante" car il se refusait à quitter son bonnet à pompon rouge pour un casque et le "colonel-passoire", 3 fois blessé en 6 jours (dont 4 étoiles honorent aujourd'hui le courage).

M. Metz toutefois tint à remercier les autorités locales, en la personne du Maire, M. Richert, les sociétés participantes et plus particulièrement l'Accordéon-Club "Idéal" qui, sous la baguette de M. Robé, assurait l'encadrement musical du vin d'honneur, et tous les membres et délégués présents. M. le Sous-Préfet Lejoux s'était fait excuser.

Après le vin d'honneur commença une partie récréative comprenant une séance de cinéma avec 2 films, puis le banquet au cours duquel de nombreux toasts furent portés, en particulier aux soldats, aux anciens de la Brigade, répartis en Algérie.

UNE MOTION !

La motion suivante a été adoptée par les membres de l'Amicale des Anciens de la Brigade Alsace-Lorraine, au cours de leur Assemblée :

" Les Anciens de la Brigade Alsace-Lorraine adressent un salut fraternel aux combattants rappelés en Algérie pour y maintenir la paix française.

demandent au gouvernement d'entreprendre et de poursuivre sans relâche une propagande destinée à faire comprendre et aimer l'Algérie par la population métropolitaine;

proposent que soit poursuivi l'effort énergique tendant à maîtriser très rapidement le conflit par les mesures qui s'imposent.

Restent confiants que tous les anciens combattants sauront s'unir pour faire barrage à l'ingérence étrangère sous toutes ses formes et pour assurer l'édification d'une France nouvelle ayant retrouvé toute son autorité dans la légalité républicaine.

L'ALSACE du 19.6.56

ASSEMBLEE GENERALE

du Dimanche 17 juin 1956 à Wittenheim (Haut-Rhin)

Comité Central :

Présents : B. METZ - HEES - SCHMITT G. - DEDOYARD - LEMBLE - THONY - MARING.

Excusés : Abbé BOCKEL - SION - ANCEL - SCHWARTZENTRUBER - GROB -

Absents : FARGE - MUNIER - GENTZBOURGER.

Sections :

Présents : Haut-Rhin : LIBOLD représentant MEYER

Bas-Rhin : NEFF

Moselle : MARING représentant PILLOT

Paris : DEDOYARD représentant ESCHBACH

Absents : (Savoie
(Toulouse

.....

...
L'Assemblée Générale est ouverte à 15 h. par le Général JACQUOT. "Onze ans se sont passés, dit-il, depuis la dissolution de la Brigade Alsace-Lorraine, et je regrette d'en avoir été moi-même éloigné pendant deux ans".

Il nous exprime sa joie de se retrouver au milieu des anciens de la B.A.L. et nous redit sa confiance dans le destin de la France. Le Général JACQUOT devant prendre congé, l'Assemblée Générale proprement dite commence à 15 h.40.

I. - ALLOCUTION DE Bernard METZ, Président du C.C.

Rapport Moral : pas de grande activité depuis la magnifique réunion de Paris. Elle s'est bornée à maintenir les relations entre les divers membres. Echange d'environ 400 lettres par an. (propositions diverses, demandes de soutien, etc...).

Dîner-débat : une seule réunion a pu avoir lieu, extrêmement intéressante d'ailleurs, sur le sujet "Economie Alsacienne" par Juillard. Cette formule est à reprendre l'année prochaine.

Quelques sections sont trop peu représentées, la Moselle en particulier. Le Président indique alors le rôle essentiel du Bulletin, grâce à Paul MEYER, actuellement rappelé en Algérie. Puis il remercie le camarade LIBOLD pour la bonne organisation de la réunion de WITTENHEIM, et demande pour finir que certaines questions à soulever au point divers de l'ordre du jour soient examinées avec objectivité.

II. - Le P.V.

Le procès-verbal de l'Assemblée Générale de Paris est adopté à l'unanimité, et une minute de silence est observée, en souvenir du Capitaine BIJON.

III. - RAPPORT DES SECTIONS.

NEFF, Président de la Section du Bas-Rhin, nous annonce que le nombre des cotisations atteint maintenant 100, grâce à l'activité du Secrétaire CHILLES. La section a assisté à beaucoup de manifestations patriotiques, et l'assistance aux réunions est de plus en plus nombreuse. D'autre part une ou deux familles nécessiteuses, ont pu recevoir des secours.

LIBOLD, Vice-Président de la section du Haut-Rhin regrette l'absence de beaucoup de membres, celle surtout du Président Paul MEYER. La section compte actuellement 107 membres. 47 ont été radiés des listes par suite de refus réitérés de paiement. Ceux qui restent, serrent les rangs pour un nouveau départ.

MARING, représentant la section de la Moselle, déclare que la section se trouve actuellement dans une grande léthargie, à part quelques réunions du Comité. Il n'y a pratiquement plus de rentrées de cotisations, sauf celles du Comité. Il propose de tenir la prochaine Assemblée à METZ.

Le Président METZ accepte la proposition et la soumet à l'Assemblée, qui l'adopte à l'unanimité par acclamation.

DEDOYARD représentant la section de PARIS nous lit une lettre du Président ESCHBACH, qui regrette de n'avoir pu assister à l'Assemblée Générale.

...

.....

Dedoyard nous dit combien sa section avait été heureuse d'accueillir l'Assemblée Générale l'année dernière à PARIS, et félicite l'organisateur de l'actuelle A.G. La section de PARIS se rencontre assez souvent. Elle compte maintenant un "Immortel" parmi eux, en la personne d'André CHAMSON, à qui la section de Paris a présenté ses félicitations de l'Amicale, immédiatement après son élection à l'Académie Française.

IV. ELECTIONS DU C.C.

DIENER-ANCEL, GROB, METZ : membres sortants, sont réélus à l'unanimité. BORD est élu en remplacement de SCHWARTZENTRUBER qui n'a pas demandé sa réélection.

V. DIVERS

MOSER s'élève contre l'exclusion de membres dans le Haut-Rhin. Mais le Président METZ confirme que les statuts sont formels et que seul le C.C. peut exclure. Il demande au Haut-Rhin de fournir la liste des membres en question et le C.C. fera le nécessaire.

LIBOLD répond qu'il n'y a pas d'intérêt pour la Brigade de remorquer des membres qui refusent de payer malgré les lettres recommandées, mandats, etc. ..

DEDOYARD précise que ceux qui n'ont jamais payé ne sont pas membres, il n'y aurait de ceux, qui ayant jadis cotisé, ont cessé entre temps, qu'une liste à fournir.

Le Président METZ propose de créer une section des VOSGES, à condition qu'il y ait au moins une vingtaine de membres.

LIBOLD reprend la parole et demande une participation plus active de tous au bulletin. Malgré plusieurs appels, il n'a reçu jusqu'ici que 3 lettres

VENTURELLI signale que la section du Haut-Rhin a beaucoup de difficultés financières, et demande qu'il soit fait un effort pour obtenir une subvention du Conseil Général, comme en ont reçu d'autres associations, telle que l'A.D.I.F., etc...

A ce propos, BORD déclare que l'Amicale devrait adhérer à l'U.F.A.C. comme l'a fait l'A.D.I.F. . DORIGNY précise que ceci avait été déjà évoqué il y a deux ans.

Le Président METZ rappelle que le CC a par deux fois rejeté le principe de l'adhésion à l'U.F.A.C. à laquelle des associations trop diverses sont adhérentes. Il signale que dans le Bas-Rhin, il s'est formé un Comité d'Entente entre les Anciens de la 2e D.B., Expéditionnaire d'Extrême-Orient. Cette "Fédération" est bien plus homogène que l'U.F.A.C.

BORD revient à la charge pour demander l'entrée avec les Anciens de la 2e D.B. à l'U.F.A.C. Il demande que cela soit discuté à la prochaine réunion du C.C. et qu'on prenne contact avec les associations issues de la Résistance. Le Président METZ croit qu'il faut reconsidérer la question.

....

VI. PROBLEME D'ALGERIE

Le Comité de la Section du Bas-Rhin lors de sa réunion du 31 mai, avait adopté une proposition à présenter à l'Assemblée Générale. Une deuxième proposition a été élaborée le 4 juin légèrement différente de la première.

Le Président METZ indique que bien qu'opposé personnellement à toute prise de position collective de l'Amicale sur le problème d'Algérie, il n'a pas voulu recourir à des artifices de procédure pour empêcher une discussion souhaitée par la majorité des Anciens présents. Il fait cependant remarquer qu'aucune section n'a été amenée à discuter de la question en Assemblée Générale et qu'en conséquence, il ne saurait être pris de motion engageant l'adhésion de tous les Anciens.

Avant d'ouvrir la discussion, le Président donne la parole au Colonel d'ORNANT qui développe ses vues sur les questions d'Afrique du Nord. Après cette intervention, la discussion sur le texte de la motion est ouverte. Pendant deux heures, de nombreux arguments sont échangés. Finalement le texte que vous trouverez en fin du compte rendu du Journal l'Alsace a été adopté par 18 voix, contre 2 et 1 abstention, le Président n'ayant pas pris part au vote.

Pour le Président
Georges SCHMITT
Secrétaire Général Adjoint

H. R.

=====

Le Commandant Paul MEYER vous écrit du Sud de l'Algérie :

" J'ai su votre réunion amicale à Wittenheim et je remercie tous ceux qui signèrent un mot cordial qui m'a atteint aux confins du Sahara grâce à l'amabilité de notre camarade LIBOLD. J'adresse à tous un grand merci.

" J'ai su aussi, Anciens de la Section HR, que vous vous êtes distingués par votre petit nombre. Je le déplore réellement, car il serait dommage que notre section soit la dernière à se souvenir des hauts faits de la Brigade. Je souhaite donc que vous veniez en grande masse à la prochaine rencontre.

" Ayez le courage de faire en France ce qu'il faut, afin que notre patrie reste le pays le plus civilisé et le plus cultivé du monde, qu'elle ne disparaisse pas avec toute l'oeuvre réellement grandiose réalisée en particulier en Afrique, qu'elle chasse les misérables détracteurs de son unité, qu'elle sauve notre bien le plus sacré, la liberté."

----- AVIS AUX CAMARADES ABONNES AU BULLETIN

Le Commandant Paul MEYER prie les camarades de ne plus lui adresser le montant de l'abonnement pour 1957 étant donné qu'il n'est pas certain de pouvoir en assurer la diffusion après la fin de l'année.

Les camarades seront avisés par le dernier numéro de 1956 (vraisemblablement Noël) si le bulletin continue sous sa forme actuelle en 1957 ou si le CC décide d'adopter un autre moyen de liaison en cas de défaillance du Cdt MEYER.

Les camarades ayant réglé 1957 en avance seront intégralement remboursés.
