

A LA FRILEUSE

1, Rue de l'Horloge, RENNES

Spécialité d'Articles pour Cyclistes et Sport
POUR HOMMES

Bas, Maillots, Culottes, Vestons, Ceintures et Chemises de flanelle
POUR DAMES

Pantalons cloche, Pantalons jupe et Chandails

DÉPOT DU LINGE MONOPOLE

frontière, pour entraver les opérations de l'ennemi et exécuter des destructions rapides (voie ferrée, lignes télégraphiques, ponts, incendie de magasins, etc.)

Dans ce sens, des expériences ont déjà été faites en Allemagne aux manœuvres impériales de 1896 :

Un détachement de pionniers à bicyclette fut adjoint à la division de cavalerie saxonne. Il comptait 30 cyclistes sous les ordres d'un officier et provenait du 12^e bataillon de pionniers (saxon).

Le but de cette innovation était de donner à la cavalerie la possibilité de faire des destructions sans attendre les voitures employées au transport des outils et des matières explosives, voitures qui arrivent souvent trop tard.

Le peloton de cyclistes du XII^e corps a pu constamment accompagner la cavalerie dans tous les chemins et son emploi aurait donné de très bons résultats.

Rappelons à ce sujet l'affaire de Pont-à-Mousson (12 août 1870) où un peloton du 19^e dragons de la 11^e brigade (Barby) de cavalerie allemande eut pour mission de faire une reconnaissance sur Pont-à-Mousson et d'y détruire, si possible, la voie ferrée et le télégraphe.

Cette pointe hardie ne réussit qu'en partie et le lieutenant von Toll perdit plus de la moitié de son monde. Pourquoi ?

1^o Parce que l'effectif du détachement n'était pas en harmonie avec les difficultés de l'opération, dans le site choisi.

Vu le petit nombre de dragons, il ne put être formé une réserve pour garder les travailleurs; les mesures de sûreté furent insuffisantes et aucune patrouille ne fut envoyée dans les directions dangereuses de Metz et de Nancy. Aussi, comme tout le monde travaillait dans le peloton à la destruction de la voie et du télégraphe, lorsque le régiment de chasseurs d'Afrique du colonel Galliffet arriva au triple galop et leur tomba dessus de différents côtés, la plupart des dragons n'eurent pas le temps de se remettre en selle. « Le lieutenant, le trompette et 13 dragons parvinrent seuls à se sauver. Il y eut 2 hommes noyés, 3 tués, 13 hommes pris dont 3 blessés et 18 chevaux pris. » (1).

2^o Parce qu'il y eut beaucoup de temps de perdu par suite du manque d'outils spéciaux et de la difficulté d'exécuter un travail sérieux avec les outils réquisitionnés pour la circonstance.

(1) Extrait de l'histoire du 19^e dragons. Oldembourg.

Supposons qu'on veuille exécuter aujourd'hui une opération semblable avec un aussi petit nombre de cavaliers. On leur adjoint alors un nombre de pionniers vélocipédistes suffisant pour exécuter les destructions. Pendant que ceux-ci travailleront (aucun homme n'étant distrait de sa besogne pour tenir les montures des travailleurs), la cavalerie remplira son véritable rôle qui est d'éclairer et de couvrir :

Elle enverra des patrouilles, suffisamment loin dans les directions de Metz et de Nancy, pour garder la liberté d'opération du chef.

Celui-ci conservera sa liberté d'action, en organisant un service de sûreté rapproché, au moyen de quelques vedettes bien placées et découvrant le terrain au loin (côté de Mousson).

Enfin il conservera sous la main une réserve suffisante pour parer à toute éventualité.

Pendant ce temps, les pionniers, munis des engins nécessaires à leur travail, feront en beaucoup moins de temps une destruction bien plus sérieuse et durable.

Nous irons même plus loin en ajoutant que les cyclistes pourront souvent faire ces destructions sans le secours de la cavalerie.

Leur nombre sera augmenté de manière à pouvoir fournir, pendant le travail, deux ou trois patrouilles pour la reconnaissance, autant de vedettes pour la sûreté rapprochée et une petite réserve qui se barricadera au besoin et pourra donner à la cavalerie ennemie l'illusion d'infanterie en position. Le reste travaillera, sans avoir à s'occuper des montures qui, en cas de surprise, ne s'affoleront pas et seront vite enfourchées.

Avec la puissance des engins actuels, le travail sera ainsi mené vite et bien.

AMRHA !

Deux étranges inventions...

étrangères !

Suite (1)

II

La seconde invention qui nous a été révélée par un entrefilet du « Menestrel », journal musical sérieux, incapable de ser-

(1) Voir numéro 11.

GRAND CAFÉ DE LA POSTE

1, Quai Lamennais, 1

TENU PAR

BOULAIRE

Près le Palais des Postes et des Télégraphes

BIÈRE

De la grande Brasserie de la Meuse

DÉCORATION ARTISTIQUE

vir à ses lecteurs un canard pour un article, est aussi étrange que la précédente, bien que conçue dans un tout autre ordre d'idées.

L'inventeur qui n'est ni anglais, ni américain, mais allemand, mélomane passionné comme tout Germain qui se respecte, laissant de côté la pudeur de ses compatriotes, a cherché à remplacer par d'agréables mélodies, le bruit peu musical du grelot ou de l'appareil sonore que la police de tous les pays, aussi bien de France que d'Allemagne impose au cycliste. Notre homme y a pleinement réussi, si l'on en croit le « Menestrel ». Voici en effet les termes dans lesquels l'invention est rapportée : « Un industriel de Hambourg vient d'imaginer une combinaison de bicyclette avec boîte à musique, qu'il appelle le *Troubadour*. L'appareil musical ne prend pas beaucoup de place et se fixe au guidon de la bicyclette; il contient sept pièces sur plaques métalliques qu'on peut changer à volonté, en variant ainsi à l'infini le répertoire du vélocipède. En attendant mieux, l'inventeur a déjà fabriqué un stock de 500 morceaux, ce qui paraît suffisant pour le moment. Un cyclomètre fonctionne en même temps en guise de métronome et règle le mouvement dans lequel les morceaux doivent être joués; mais le vélocipédiste ne peut pas dépasser la vitesse de quinze kilomètres par heure s'il ne veut compromettre l'exécution pondérée de la musique. Cette vitesse est suffisante pour un *allegro furioso* ».

Si je comprends bien, le cyclomètre remplace le métronome que nous sommes accoutumés à voir sur tous les pianos et les kilomètres remplacent les temps des mesures. Une mesure à 2/4, par exemple, devient une mesure se comptant en 2 kilomètres 4; celle en 6/8 devient une mesure en 6 kilomètres 8. L'*allegro furioso* se jouant à 15 kilomètres à l'heure, nous avons évidemment l'*Andante* qui se joue à 8 kilomètres, le *piu lento* à 5 kilomètres. Si l'invention se répand, des records auront lieu en *allegro vivo*, et l'on entendra des phrases dans le genre de celle-ci : « Nous étions partis ma femme et moi faire un petit tour d'un *andante*, mais la pluie nous a surpris et nous a obligés d'exécuter un petit *allegretto* au retour. »

Et puis que d'applications commodes pour le cycliste. Plus de grelot agaçant; il suffira de presser un bouton pour faire entendre une suave mélodie, s'appliquant à la situation dans laquelle on se trouvera.

Le « prenez garde, prenez garde » de la Dame blanche me semble tout indiqué pour prévenir le piéton qu'il serait de son intérêt de quitter la chaussée pour le trottoir et de laisser la voie libre au cycliste.

De même l'air connu de l'*Africain* « Tournez à droite, le vent change » sera parfait pour engager les cochers à prendre leur droite, etc.

Cette façon d'agir musicalement rendra même service au cycliste timide ou peu éloquent, désireux de faire route en compagnie de quelque gentille cycliste rencontrée au hasard de la pédale.

Se trouvera-t-il, en effet, une Marguerite capable de résister à un « Ne permettez-vous pas, ma belle demoiselle, qu'on vous offre... » modulé avec art ? Il est du devoir de notre collaborateur Amrha d'attirer sur cette invention l'attention du ministre de la guerre; une bicyclette clairon et une bicyclette tambour feraient fort bien devant les escouades cyclistes du capitaine Gérard, durant les étapes et à la traversée des villages.

Nous ignorons si notre Hambourgeois a pressenti tous les avantages de son invention, toujours est-il qu'elle semble avoir été appréciée par tous ses compatriotes, car le « Menestrel » ajoute : « L'inventeur rêve maintenant de construire des bicyclettes musicales formant orchestre, pour les sociétés de cyclistes qui pullulent en Allemagne. Chaque bicyclette porterait une boîte à musique ne contenant que l'imitation d'un seul instrument; les cyclistes réunis, marchant ensemble et réglés par le fameux cyclomètre-métronome pour une vitesse mathématiquement identique, donneraient ainsi l'impression d'un orchestre. »

Ce sera charmant — des sociétés orphéocyclistes se fonderont, avec d'autant plus de facilité que la science de la pédale remplacera pour les instrumentistes la science de la musique — et le dimanche, les paysans étonnés verront de longues bandes de bicyclistes passer sur les routes, aux accords de la *Marche à l'Etoile* ou de l'*Hymne Russe*, auxquels se mêleront les hurlements des chiens du voisinage.

Il est probable, en effet, que l'innovation hambourgeoise sera peu goûtée de cet intéressant quadrupède et aura pour résultat d'accroître, s'il est possible, son horreur de la musique et son amour du mollet de cycliste en promenade.

Que voulez-vous, on ne saurait contenter tout le monde !

MONSIEUR UN TEL.

Cyclistes, mes frères, craignez pour votre nez !

Le docteur Whiteheads, de Leeds, prétend que le cyclisme est préjudiciable à l'équilibre sanitaire du... nez ! Le praticien anglais estime qu'outre l'action irritante de l'air et de la poussière, un exercice continu sur le cheval de fer peut conduire à une hypertrophie chronique de la muqueuse nasale !

Mais, comme il y a toujours deux écoles en matière médicale, voici que le docteur Atwood-Thorne, de Londres, est d'un avis absolument contraire. Celui-ci prétend que le cyclisme « ne cause pas la lésion

nasale, qu'il la révèle seulement; par l'appel plus grand d'air qu'il réclame, il mettra en évidence une légère obstruction nasale qui, sans la bicyclette, aurait passé inaperçue. »

Hélas ! lequel croire de ces deux maîtres ! Cruelle énigme ! Au docteur Patay de nous rassurer sur les risques courus par notre appendice nasal durant nos promenades à bicyclette.

M. U. T.

LA TAXE

C'est le 4 mars dernier qu'est venue à la Chambre des députés la discussion de la taxe sur les vélocipèdes établie en 1893 et s'élevant à 10 fr. 87 (dont 10 fr. de taxe proprement dite et 0 fr. 87 de frais). Divers amendements à l'art. 6 de la loi de finances sont déposés :

1^o Par MM. Paulin-Méry, Cluseret, Michelin, Turigny, François, Coache, Hennard et André Castelin ;

2^o Par MM. Descubes, Georgas Berry, Audiffred, Berteaux, Binder, Chaudey, Deloncle, Deproge, Derveloy, Develle, d'Estournelles, Fleury-Ravarin, Guillemet, Millerand, Le Moigne, de Mun, Thuillier, Trouillot, Le Hérissé.

M. Georges Berry a la parole pour défendre l'amendement ainsi conçu :

« La taxe sur les vélocipèdes établie par la loi du 28 avril 1893, est fixée aux chiffres ci après :

« 6 fr. pour les machines à une place.

« 11 fr. pour les machines à 2 places.

« Et 5 fr. pour chaque place en plus.

« Ces chiffres comprennent la taxe de « perception. »

L'orateur développe et insiste sur les services que la bicyclette rend aux travailleurs. Chacun les connaît

Si la bicyclette fut un luxe il y a quelques années, il n'en est plus ainsi et elle s'est vulgarisée, démocratisée, peut on dire. L'on a vu souvent acheter des bicyclettes d'occasion 100, 50, même 40 fr. et l'impôt est toujours de 10 fr. 87.

Un cheval ne paie que 5 fr. d'impôt et cependant, il n'est pas rare de voir des chevaux de selle valant 1,500, 2,000 et même 2,500 fr. N'est-ce pas une inégalité choquante ?

L'orateur ajoute que l'on désirait, en établissant l'emprunt, que le rendement pût atteindre un million au budget des recettes. Or, actuellement, il atteint près de 4 millions. Et quels avantages en retire la vélocipédie ?

L'impôt réduit produira davantage, car si quelques cyclistes se dérobent, personne ne trahira quand l'impôt sera raisonnable et le contrôle sérieusement établi.

350,000 vélocipèdes seulement sont imposés, alors qu'il en existe plus de 700,000.

M. G. Berry termine en disant :

« Et si quelques jeunes gens riches doivent bénéficier de la diminution, où sera le mal, puisque la bicyclette leur sert à parcourir et à connaître la France, et qu'elle les prépare en même temps à devenir de bons soldats ? »

Le rapporteur général accepte la réduction demandée, mais sous réserve que

l'application ne se ferait qu'à partir du 1^{er} janvier 1899

La parole est ensuite à M. Michou qui défend la cause en présentant la bicyclette sous un aspect tout autre. M. Michou nous a toujours défendu contre la taxe et a contribué pour sa grande part à améliorer les sentiments de ses collègues. On se souvient qu'en 1893, il opposa une vigoureuse résistance contre l'impôt sur le « cheval des pauvres ».

(M. Michou, médecin, député de l'Aube, a 74 ans).

Voici son discours :

M. Michou. Messieurs, lorsqu'on a établi l'impôt sur les vélocipèdes, le ministre des finances n'a eu qu'une seule raison pour le justifier, c'est que le vélocipède coûtait 1,000 francs. Cette raison n'existe plus et elle vient d'être réfutée d'une façon victorieuse par MM. Berry et Castelin.

Je ne veux ajouter qu'une seule observation à celles qui ont été exposées, observation d'une nature toute différente : c'est que le vélocipède est le meilleur de tous les instruments de gymnastique. (*Très bien ! très bien !*)

La gymnastique consiste à développer le système musculaire. Or, la pratique du vélocipède est le meilleur des exercices gymnastiques. En effet, nous contractons certains muscles pour conserver l'équilibre.... (*Très bien ! très bien ! — Bruit.*)

Messieurs, je ne pourrai pas continuer si vous parlez si haut.

Je disais que sur le vélocipède il faut contracter les muscles de la station pour conserver l'équilibre; il faut en même temps contracter les muscles du mouvement pour avancer. Si vous imposez le vélocipède, qui est un instrument de gymnastique, pourquoi n'imposez-vous pas tous les instruments de gymnastique, les trapèzes, les barres fixes, les mâts de cocagne, etc.? (*Très bien ! très bien ! et rires.*)

Il importe, au contraire, de favoriser le développement de la force corporelle, de nos muscles. Cette raison doit s'ajouter à celles qui ont été si justement et si brillamment exposées. Nous devons diminuer les impôts sur les vélocipèdes. (*Très bien ! très bien !*)

Au lieu de restreindre la pratique vélocipédique par des impôts, cherchons, au contraire, à l'encourager, à la multiplier.

On a dit que la bicyclette embarrassait les rues et les chemins, qu'elle était dangereuse. Personne peut-être parmi nous n'a fait autant de bicyclette que moi. Je vous déclare que je ne me suis jamais fait la plus légère égratignure. J'ai été appelé auprès de gens qui s'étaient cassé un bras ou une jambe sans monter à vélocipède et qui m'avaient dit mille fois : Un jour ou l'autre vous vous briserez les membres. C'est une grosse erreur !

Je voudrais qu'on encourageât aussi les enfants à se livrer à cet exercice; il vaut mieux que beaucoup d'autres qui ne leur servent à rien du tout.

Je suis donc absolument partisan de la diminution de l'impôt sur les vélocipèdes, dont on doit encourager l'usage au lieu de