

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

ORATION ARTISTIQUE

— après avoir sillonné les campagnes en bécane — faire un pas à pied sur les routes. Il vaut mieux, je crois, laisser les hommes se livrer à ce sport. La femme, être de délicatesse, n'est pas faite pour des exercices violents, et je crois que, sans être un ennemi du cyclisme, on peut lancer cette opinion avec quelque chance d'être approuvé par les gens sérieux et sensés.

Maintenant, où *Rennes Vélo* se trompe complètement, c'est quand il m'engage à apprendre la bicyclette. J'en fais depuis quinze ans, et je crois avoir été un des premiers à monter sur les hauts vélocipèdes.

Seulement, quand je prends ma bécane, je fais cinq ou six lieues par jour, j'aspire l'air pur, j'admire le paysage, je m'arrête lorsque le site me plaît, et je repars tranquillement à petite allure, sans me fatiguer, sans me courber sur ma bicyclette au point de me déformer l'épine dorsale, sans mettre mon orgueil à battre le moindre record. Et quand je rentre le soir chez moi, j'ai encore le courage de lire un bon livre. Sans rancune, *Rennes-Vélo*.

HENRY DERVILLE.

Nous sommes bien aise de trouver, contrairement à ce que nous pensions, un cycliste pratiquant dans notre excellent confrère Henry Derville. Nous n'en demeurons que plus surpris de le voir accuser violemment le cyclisme d'être la cause de la faillite des livres.

Pour la femme à bicyclette, voyons un peu moins en noir, et convenons que toutes les cyclewomen n'ont point la métrite. Certes, la femme, de par sa constitution même, doit être réservée et devrait savoir modérer l'usage du cycle, même s'en priver à certains moments qu'elle ne peut choisir et dans certaines conditions que le souci de sa santé devrait lui indiquer. Mais si elle agit sagement, sans négliger son ménage et sa famille, il ne faut point être absolu au point de la priver des plaisirs du cyclisme et nous priver de la satisfaction de voir cette aimable moitié du genre humain partager nos excursions et nos promenades.

D'Henry Derville, nous apprécions fort la façon de goûter la bicyclette, et, comme lui, nous estimons raisonnable de laisser aux professionnels le soin d'abattre les records et d'obtenir les vitesses vertigineuses que les roues à billes permettent d'atteindre. Le véritable sportmen aspire l'air pur, admire le paysage et goûte toute la jouissance que peut procurer le mouvement de la bicyclette, sans dépasser les limites de la fatigue.

C'est ainsi que le cycliste peut encore lire un bon livre à son choix.

Enfin notre confrère nous donne raison lui-même en nous prouvant que son cyclisme ne l'a point abêti, puisque non seulement il lit, mais encore produit des œuvres qui dénotent une intelligence supérieure et sont fort appréciées.

Concluons donc en admettant que littérature et cyclisme sont plutôt amis qu'ennemis.

LETTRE D'AUTRICHE

Salzburg, octobre 1899.

Il faut pédaler à l'étranger pour bien apprécier nos belles routes de France avec leurs indications si commodes et si précises.

Chez nous, avant d'entreprendre une petite excursion, il suffit la plupart du temps d'étudier son itinéraire sur la carte; puis, en cours de route, les poteaux kilométriques et les poteaux indicateurs, sans compter les plaques bleues placées aux premières maisons des villages, guident parfaitement le cycliste.

En Autriche, rien de semblable. D'abord, il n'y a pas de bornes kilométriques et encore moins de poteaux indicateurs. Quant aux Sociétés vélocipédiques, elles n'ont pas songé à remédier à cet inconvénient et, franchement, je me demande à quoi elles peuvent bien servir.

Si les nôtres pêchent plutôt par un excès de renseignements : « Attention ! descente dangereuse, tournant brusque, etc. », elles ont du moins le mérite de ne jamais laisser le cycliste dans l'embarras et de mettre à sa disposition, à des relais assez rapprochés, des postes de secours ou de réparations. Celles de l'étranger se distinguent surtout par leur mutisme sur les routes et par les emblèmes multicolores dont se parent leurs membres.

Quant à la qualité des routes vélocipédiques, la France n'a rien à envier à l'Autriche, non plus qu'à la Bavière, au Wurtemberg et au Grand duché de Bade. Prenons, par exemple, deux directions très fréquentées : de Salzbourg à la Pass Lueg et de Salzbourg à Berchtesgaden (en Bavière). La première n'est qu'un chemin mal entretenu et réduit parfois à l'état de sentier. La seconde est médiocre et même détestable avant son entrée en Bavière.

A défaut d'indications écrites, il n'y a qu'un moyen de compléter les renseignements donnés par les cartes, c'est de s'adresser aux habitants

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

Mais, alors surgit une nouvelle difficulté. Je suppose, bien entendu, que le touriste sait l'allemand. Mais, s'il ne possède cette langue que pour l'avoir parlée dans la bonne société, il risque souvent de ne pas être compris et surtout de ne pas comprendre le paysan auquel il se fera adressé.

Je crois, en effet, qu'il est difficile de trouver une langue possédant plus de dialectes que l'Allemand. Chaque fois que l'on change de contrée, c'est un nouveau patois que l'on entend; les gens parlant correctement leur langue sont rares et ne se rencontrent que dans les villes. C'est au point que les Allemands de pays différents ne se comprennent souvent pas entre eux. La prononciation surtout change tellement avec les régions qu'elle finit par dénaturer les mots. Ainsi, j'ai vu à Munich un professeur autrichien, connaissant cependant bien des dialectes, et ne comprenant pas ce que lui disait un garçon d'hôtel.

Aux difficultés de la route et de la langue, s'ajoutent encore pour le cycliste certaines complications, comme celle de la droite et de la gauche. En France et en Allemagne, les véhicules doivent prendre leur droite; en Autriche et en Angleterre, leur gauche. Aussi, le cycliste qui va, par exemple, d'Autriche en Bavière, doit-il avoir constamment l'attention éveillée en croisant les nombreuses voitures qu'il rencontre en deçà ou au-delà du poteau frontière. Et si la rencontre a lieu sur la ligne même de démarcation, c'est là que le problème se complique...

Au point de vue militaire, les Autrichiens ont trouvé le moyen de monter leurs vélocipédistes mieux et à moins de frais que chez nous. Ils ont deux cyclistes par compagnie. L'Etat leur fournit leurs bicyclettes; mais, comme ce sont des volontaires, il leur impose l'achat de ces machines, qu'il leur cède pour 80 florins (168 fr. environ), prix moins élevé que dans le commerce.

Je ne voudrais pas que cette lettre ait pour résultat de rebuter les amateurs de tourisme à l'étranger. Bien au contraire, je suis d'avis qu'il faut sortir de son pays, si agréable soit-il, ne serait-ce que pour l'apprécier à sa juste valeur par comparaison avec les autres. De plus, ces voyages sont la meilleure école pour compléter l'instruction, former le jugement et rendre débrouillard dans l'existence.

Donc, si je me suis plu à signaler ce que j'ai rencontré de défectueux, au point de vue cyclisme, en Autriche et en Allemagne, c'est pour réagir contre cette tendance qu'ont beaucoup de Français,

n'ayant jamais quitté leurs foyers, de toujours dénigrer ce qui se fait en France pour admirer sans réserve les autres peuples.

AMRHA !

APRÈS

Comme quoi le cyclisme n'annule pas toutes les fonctions intellectuelles, même chez les professionnels.

Deschamps, le coureur Amiénois bien connu, a soutenu avec succès, cette année, sa thèse pour le doctorat en médecine.

Bourrillon vient d'être admis au Conservatoire de Paris comme ténor.

Fol, le Bordelais, un célèbre coureur de quelques années en arrière, a embrassé la carrière théâtrale et doit débiter prochainement à l'Opéra Comique.

On annonce que l'Italien Dani, qui eut des succès enviables sur la piste, triomphe au Théâtre Lyrique de Milan.

Jarrier, qui fut un des meilleurs coureurs de notre région, continuait ses études et se consacre actuellement à la scène.

Etc.

LE SUCRE

La question du sucre dans l'alimentation de l'homme et des animaux est à l'ordre du jour. Le sucre est un aliment régénérateur de force que l'on a tout avantage à faire entrer dans la ration journalière. Il faut en user largement, sans en abuser cependant, car nous possédons un coefficient d'utilisation personnelle que nous ne saurions dépasser sans amener des troubles nutritifs. Chaque individu est constitué de façon à n'assimiler qu'un poids donné de matière sucrée. Au delà, le sucre reste dans le sang et la glycosurie se déclare avec ses inconvénients. Le fait a pu être constaté chez les ouvriers des raffineries ou chez les personnes qui font un abus de pâtisserie ou de plats sucrés. La viande, aliment azoté, fournit du muscle et même de l'énergie; mais à quoi servirait le muscle, s'il n'y avait derrière la force pour l'utiliser? Or, la force est avant tout engendrée par les aliments hydrocarbonnés dont le sucre fait partie.

A Paris, certaines compagnies ont expérimenté avec succès la ration sucrée sur leurs chevaux, mais en l'employant dans des conditions rationnelles.

En Allemagne, il y a déjà des années qu'on est fixé sur l'emploi du sucre; on en donne couramment aux chevaux, aux bœufs et aux porcs; dans l'armée, une ration supplémentaire a permis aux hommes de supporter dans d'excellentes conditions des marches forcées très pénibles.

En France, le sucre a le tort de coûter cher par suite de l'impôt énorme qu'il supporte (60 fr. par 100 kil.).

Il résulte des expériences de MM. J. Prantner et R. Stowasser de Gratz, deux savants, qu'une addition de sucre, relativement petite, si elle est ajoutée à la nourriture ordinaire, a pour effet d'économiser de l'albumine, malgré une quan-

tité de travail physique, qui par elle-même serait, dans des circonstances ordinaires, capable d'augmenter le taux de compensation de l'albumine.

D'où la conclusion que le sucre peut être utile dans le cas d'un effort exceptionnel.

La ration sucrée peut donc trouver son application chez les cyclistes et les pédestres, chasseurs, soldats ou alpinistes, etc.

Les « sans frein »

Graves accidents de bicyclette. — Dimanche 8 octobre, vers midi et demi, Tual, âgé de 24 ans, rue Pinterie, possesseur d'une bicyclette depuis environ trois semaines, descendait, sur sa machine, la côte du Souchet, en Luitré.

Tual était emballé et ne pouvait réussir à modérer sa vitesse, lorsque, tout à coup, apercevant, à quelques mètres devant lui, un groupe de trois femmes, il se mit à crier « gare ! »

Trop tard, hélas ! car avant que les femmes ne se rendissent compte de ce qui arrivait, le cycliste butait dans elles et en jetait deux par terre, culbutant par dessus sa machine et allant tomber à quelques pas plus loin.

Un cultivateur et l'autre femme, témoins de l'accident, s'empresèrent autour des victimes. Tual se releva avec deux blessures. L'une à l'épaule droite et l'autre à la joue droite.

L'une des femmes, nommée Turgis, du village de la Haie, en Luitré, avait trois dents de cassées, crachait le sang et portait de nombreuses contusions sur le corps, notamment à l'estomac.

L'autre femme, nommée Blanchet, du village de la Saudrais, ne portait d'apparent qu'une légère blessure à la joue droite. Elle avait perdu connaissance et fut transportée à son domicile.

Deux médecins, prévenus aussitôt, le docteur Delatouche et le docteur Pelletier, du 10^e escadron du train, arrivèrent en toute hâte et donnèrent des soins à la malheureuse femme qui expira le soir, vers dix heures et demie, sans avoir repris connaissance. Elle était âgée de 36 ans.

La femme Turgis, quoique blessée assez grièvement, n'est pas dans un état inquiétant, non plus que Tual, l'auteur involontaire de ce triste accident.

(Petit Fougereais.)

La Fère, 25 octobre, 11 h. 15 matin. — (Dépêche de notre correspondant.)

Vendredi dernier, vers neuf heures du matin, Georges Duloquin, âgé de vingt-et-un ans, ouvrier gazier à la manufacture de glaces de Saint-Gobain, descendait la rue Pelouze à bicyclette. Sa machine n'était pas munie de frein. Or, la rue Pelouze est excessivement dangereuse pour les cyclistes, et le pédaleur commit l'imprudence de lâcher les pédales. Il fut entraîné à une vitesse vertigineuse, et perdant la direction de sa machine, il vint s'abattre sur une voiture de charbon qui passait au bas de la rue.

Le malheureux fut ramassé dans un lamentable état : il avait la mâchoire fra-

cassée, la cuisse droite cassée et de graves lésions internes.

Transporté à l'hôpital de La Fère, il y est mort ce matin, à 2 heures. LECLÈRE. (Le Vélo.)

Quand donc les cyclistes comprendront-ils l'utilité du frein, pour leur sécurité et celle des autres?

ÉCHOS

U. V. F.

21, rue des Bons-Enfants

Le Comité Directeur de l'Union vélocipédique de France a procédé à l'élection de son bureau, qui est composé comme suit :

Président du comité : M. Pagis; vice-présidents : MM. d'Arnauld et Breton; secrétaire : M. Paul Rousseau; secrétaire-adjoint : M. Delamarre; trésorier : M. Daffry de la Monnoye.

Le Comité directeur a nommé ensuite les chefs de section chargés de la formation des commissions suivantes :

Commission sportive : président, M. Riguelle.

Commission des Sociétés : président, M. de Lucenski.

Commission médicale : M. le Dr O'Followell, président.

M. le Dr O'Followell a été en outre chargé du bulletin officiel.

Les autres chefs de sections seront désignés ultérieurement.

Il a été décidé que le Comité directeur se réunirait une fois par mois, le premier mercredi de chaque mois, au siège de l'U. V. F.

Une proposition de M. Lucenski, tendant à la création par l'Union Vélocipédique de France d'une grande épreuve internationale, a été prise en considération et sera discutée en temps opportun. La Commission des Sociétés de l'U. V. F. pour la constitution de laquelle M. de Lucenski avait mandat du Comité directeur a été composée comme suit :

MM. A. de Lucenski, président; Delamarre, vice-président; A. Steinès, secrétaire; Catulle, Chailloux, Chollet, Coudray et Noth, membres.

La Commission des Sociétés se réunira le mercredi de chaque semaine, à 9 heures du soir, au siège de l'U. V. F., 21, rue des Bons Enfants.

A la Commission sportive :

Sur la proposition de M. Riguelle, la Commission décide qu'à partir du 1^{er} janvier 1900, aucune course d'amateurs, autres que celles régies ou organisées par l'U. V. F., ou sous ses règlements, ne pourra être courue sur les vélodromes affiliés à l'U. V. F.

T. C. F.

10, place de la Bourse

Le T. C. F. compte au 1^{er} octobre dernier : 72,548 membres.

Salon du Cycle

On annonce que le Salon du Cycle se tiendra cette année à Paris, du 13 au 37 novembre, salle Wagram.