

LE
SPORT UNIVERSEL
ILLUSTRÉ



AUTEUIL — UNE CHUTE A LA RIVIERE DES TRIBUNES

CHRONIQUE

ON s'accorde à reconnaître que l'époque du steeple-chasing est l'automne et le printemps, où les vieilles-jambes trouvent un terrain mouillé. Jamais elles n'auront été aussi favorisées sous ce rapport, sauf l'année des inondations. Les concurrents n'ont pas reculé devant ce déluge; les parieurs, eux, commencent à s'en lasser et pendant la semaine l'assistance est aussi restreinte que refroidie. D'ailleurs, aucun événement saillant ne relève la monotonie de ces journées trempées. Quelques débutants sont venus ajouter leur nom à la liste connue des éternels protagonistes de ces sauteries. Tricoche, par exemple, Secours et Xipharès, tous trois bâtis en jumpers, ont quelque avenir devant eux parmi les quatre ans. Au milieu des jeunes, Milane s'assure une place en vue. Cette fille de Saint Bris, légère mais courte, bien reliée et parfaitement équilibrée, n'éprouve aucune fatigue sur les obstacles et porte le poids mieux que beaucoup de chevaux plus volumineux. Fred Keene est dans le même cas. Ce petit américain, tout mince et borné dans ses lignes, galope par-dessus les haies avec la même souplesse qu'en plat. On le verrait avec plaisir, en ce moment où il est en pleine forme, aux prises avec Prince de Saint Taurin.

Lord Burgoyne, qui au début semblait bien prendre son nouveau métier et que sa classe d'antan mettait en grande vedette, est loin d'avoir le même brio. Il saute mais sans entrain et peu sûrement. On sent que cet exercice ne lui est pas naturel. Pas plus qu'à Alexis, encore un cheval de mérite en plat, qui a du mal à se faire à l'obstacle. Sans doute il y arrivera, peut-être même gagnera-t-il quelque argent, mais ce sera grâce à sa classe et à la suite d'une éducation prolongée. Son modèle étendu et décousu n'est pas celui qui convient au sport illégitime, surtout en France. Beaucoup de chevaux longs comme lui dans leur dos sinon aussi plongés derrière les épaules, ont fait des sauteurs puissants, mais il n'importe pas tant chez nous de sauter fort que de sauter vite. Seuls, les chevaux bien soudés, aptes à se rassembler après le saut et à rebondir instantanément sont adaptés à ce métier spécial. De la facilité sur l'obstacle, l'absence d'effort pour le franchir, partant l'absence de fatigue à la fin d'un parcours, tiennent lieu de qualité réelle.

Nous en avons eu un exemple frappant dans le great event de la semaine, le Prix Montgomery, l'une des courses les plus importantes d'Auteuil. C'est presque toujours un cheval de mérite qui se l'est adjugé. Les allégeances n'arrivent pas à compenser le manque d'aptitude et le manque de tenue particulièrement nécessaires sur cette distance de 5.500 mètres et sur les terrains, d'ordinaire très profonds, du mois de novembre.

Cette année, nous avons été régalez d'une surprise sans pareille. Un américain, Corncob, acquis dans un prix à réclamer pour 6.000 francs, et que seule une négligence de son lad avait empêché de courir dans une course analogue, le jeudi précédent, s'est littéralement promené, dans ce handicap de 40.000 francs, devant un lot de nos meilleurs stayers, mettant en évidence le peu de différence qu'il y a, en courses à obstacles, entre les sellingers et les forts ténors. Peut-être cet exploit paradoxal, rapproché de ce fait que les handicaps aussi richement dotés faussent les courses antérieures, décidera-t-il les commissaires à transformer le Prix Montgomery en course à condition. Mais Auteuil est attaché à ses traditions.

On discute en ce moment à la Chambre le budget de l'Agriculture. Comme on a limité le droit de parole des orateurs trop loquaces, nous serons peut-être épargnés par le sempiternel discours breton, normand, méridional qu'un des représentants de chaque région d'élevage reprend sans grands changements tous les ans.

En revanche, nous devons signaler le remarquable rapport de M. Fernand David. Avec un discernement rare, le rapporteur du budget de l'Agriculture, tout en rendant un juste hommage aux services rendus par l'institution des courses, a su mettre le doigt sur la plaie qui menace de les ronger : la place prépondérante prise par les flyers sur le turf et au haras.

C'est cette exagération qui justifie les critiques de nos ennemis, et a provoqué la réaction dont l'ouvrage excessif du général Dubois est un symptôme. Comme le dit M. Fernand David, « certains intéressés en arrivent à préférer le modèle qui peut être trompeur à la qualité prouvée par l'épreuve.

Pour y remédier l'honorable député se rencontre avec nous en préconisant la création d'un plus grand nombre d'épreuves, longues, sévères et largement dotées pour les chevaux de 4 et 5 ans, création qui aurait pour conséquence de faire ménager les poulains et d'enlever sa valeur actuelle à la précocité en courses. Il s'élève encore contre l'admission des hongres dans les épreuves principales du steeple-chasing. Il dénonce la tendance funeste des courses-au-trot à suivre l'exemple fourni par les courses plates et à abandonner les longues distances.

Voici d'ailleurs ses conclusions, auxquelles on peut se rallier sans réserves :

Pour satisfaire aux exigences de la défense nationale, pour répondre en même temps aux besoins de toutes nos régions d'élevage, il convient :

1° Par le choix de reproducteurs soigneusement sélectionnés, bien adaptés au sol, au climat et aux conditions culturelles de la région considérée, d'améliorer indistinctement toutes nos races locales qui non seulement sont un élément de la richesse publique, mais peuvent toutes, à quelque degré, contribuer à la défense nationale;

2° De soutenir, par des indemnités, des primes en argent suffisantes, telles que des primes au naisseur, des primes aux plus belles poulinières, le petit élevage du cheval de sang, trop peu rémunérateur par lui-même;

3° D'obtenir le relèvement des prix moyens d'achats des remotes;

4° De faire appel au patriotisme des Sociétés de courses pour les décider à étudier la modification prudente et progressive de leurs statuts, de leurs programmes annuels, de façon à favoriser l'apparition de reproducteurs d'élite ayant en même temps de la masse et du sang et répondant mieux aux exigences particulières de nos différentes armes.

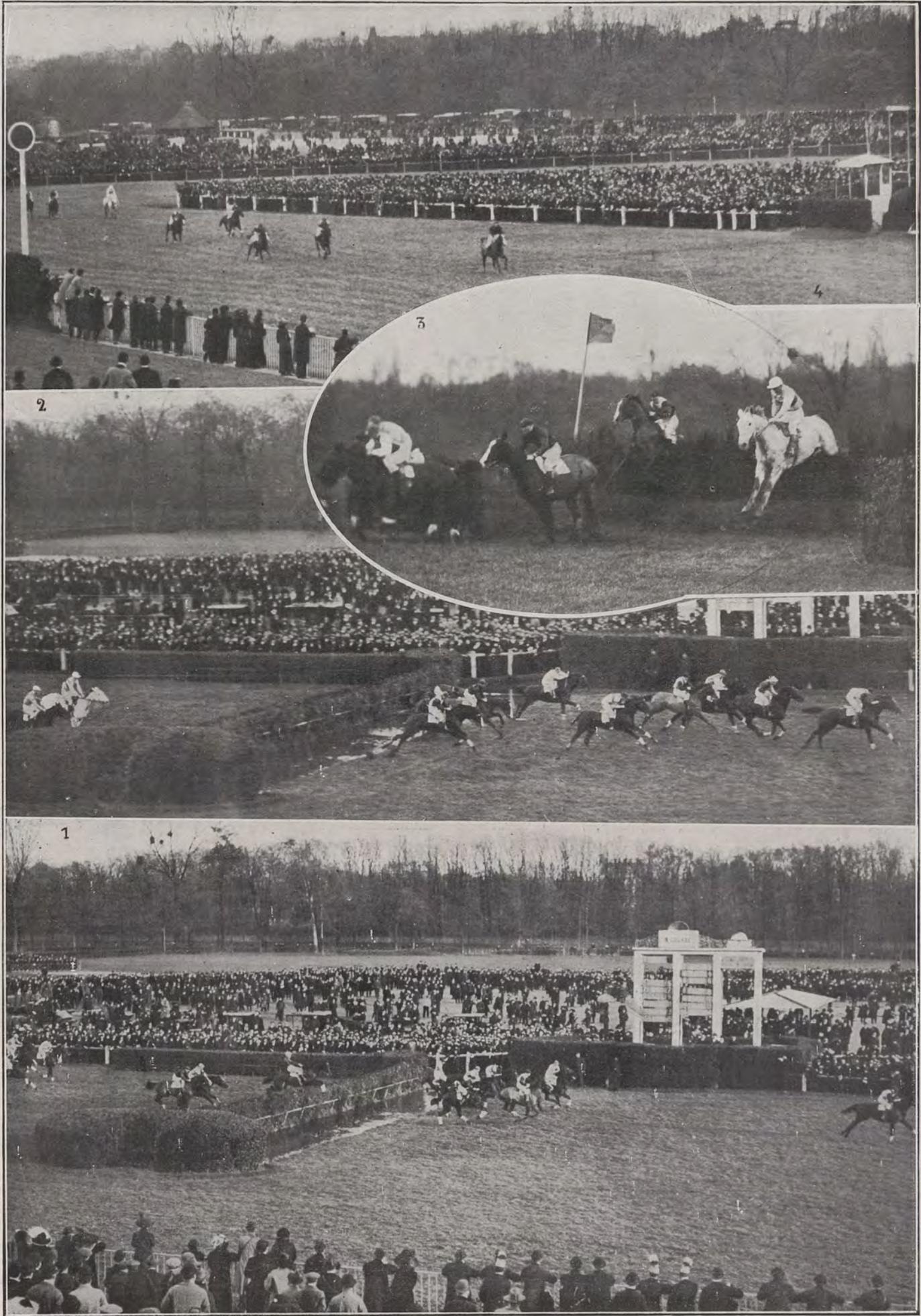
Nous ne sommes pas habitués à voir envisager avec tant de modération et des vues aussi élevées les rapports des courses et de l'élevage national. Souhaitons que M. Fernand David se trouve quelque jour en posture de faire appliquer des théories aussi saines, puisque maintenant les Sociétés de courses ressortissent directement, en ce qui regarde la confection de leurs programmes, du ministère de l'Agriculture.

*
**

Une nouvelle qui remplira d'aise tous les amis du cheval nous a touché cette semaine. Le baron du Teil de Havelte, le président dévoué de la Société Hippique Française, vient d'être promu au grade d'officier de la Légion d'honneur. Au vrai, c'est au titre militaire et non point comme organisateur du Concours hippique, comme défenseur de l'élevage, qu'il a reçu cette distinction. Mais on se plaît à penser que ses titres civils sont intervenus en la circonstance. Le rôle du baron du Teil dans la lutte pour le cheval menacé est, on le sait, des plus désintéressés et des plus efficaces. Nous sommes heureux de lui rendre un nouvel hommage en la circonstance.

*
**

Puisque nous venons de parler de Concours hippique, signalons, non sans regrets, que celui de l'Olympia de Londres, qui doit avoir lieu du 17 au 29 juin 1912, chevauchera sur celui de Vichy. Concurrence fâcheuse dont les deux réunions souffriront. Celle de Londres est en outre menacée de voir les officiers belges s'abstenir. Le comte Eugène d'Oultremont, président de la Société hippique belge, et M. Dupuich, qui représentaient leur pays dans le Comité international de l'Olympia, viennent d'envoyer leur démission à la suite d'un incident qui fit quelque bruit dans le monde des concours. M. Loewenstein, l'excellent rider, avait vu refuser l'entrée de la piste à ses chevaux, sur un rapport erroné d'un employé du Horse Show. Malgré l'apport de nombreux témoignages favorables à sa thèse, émanant d'officiers russes et belges témoins de l'incident, malgré l'intervention de l'ambassade, malgré l'entremise amiable de MM. le comte d'Oultremont et Dupuich, le Comité anglais n'a pas voulu revenir sur sa décision. Les représentants de la Belgique, soucieux de la dignité de leurs nationaux, ont cru devoir se retirer pour donner dans la mesure du possible la satisfaction qui était due à un gentleman réputé pour sa courtoisie dans le monde des concours. Cette décision aura un vif retentissement dans le milieu spécial où l'on n'a pas toujours eu à se louer de l'hospitalité de l'Olympia.



AUTEUIL, 19 NOVEMBRE — LE PRIX MON TOMERY

I. LE PREMIER SAUT DE LA RIVIÈRE. GUILLAUME MÈNE DEVANT DAME DES PRÉS, PRIMAT ET COQUET II — 2. LE DEUXIÈME SAUT DE LA RIVIÈRE. GUILLAUME PRÉCÈDE IULE, HENRI IV ET PRIMAT — 3. LE SAUT DU BULL-FINCH. LES ALDUDES, HENRI IV, CORNCOB, PRIMAT ET TRIANON III SAUTENT DE CONCERT — 4. L'ARRIVÉE. CORNCOB BAT PRIMAT, LES ALDUDES, HÉRON, HENRI IV ET TRIANON III

“La Crise du Demi-sang français”

Par le Général DUBOIS

(SUITE)

Pour juger la brochure du général Dubois, il faut tenir compte de l'état d'esprit combatif dans lequel elle a été composée. Le souci d'être désagréable aux éleveurs du trotteur et au département qui en est le centre de production, la satisfaction d'une vieille rancune contre le syndicat du demi-sang, ont certainement faussé la vision de l'auteur.

Si l'on fait abstraction de ce côté de l'ouvrage, il se réduit à peu de chose.

Pour remédier à la crise, le général Dubois a élaboré deux projets.

Le premier consiste à contre-balancer l'exagération des courses — cause d'allègement de l'espèce, qu'elles soient au trot ou au galop — en créant des concours de modèle, dont les fonds seraient précisément empruntés aux budgets des sociétés de courses.

Le second, de beaucoup le plus important, consiste à renouveler les conditions des concours de poulinières de façon à entretenir en France 10.000 mères d'une conformation aussi irréprochable que possible et répondant aux différents types de chevaux en usage dans l'armée et le commerce.

Voilà deux propositions qui rallieront de nombreux suffrages. Ce serait œuvre bienfaisante d'améliorer encore le modèle de nos races de demi-sang, tout en leur conservant la qualité qu'elles doivent à l'emploi de reproducteurs passés au crible de l'épreuve publique.

De même, la création d'une pépinière de dix mille juments irréprochables nous remplirait tous d'aise.

Mais ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on a envisagé cette double besogne et il faut croire qu'elle n'est point si facile à mener à bien, puisque en quarante ans d'efforts, les Haras unis aux Remontes ne sont point encore parvenus à contenter le général Dubois. Evidemment, il a dû manquer à ces deux corps, comme aussi aux éleveurs, des lumières spéciales. Jaillissent-elles des soixante pages consacrées par l'auteur à la question? Il ne m'a pas semblé. Je ne dénie point l'opportunité de certaines des mesures proposées. Je ne discuterai même pas le danger de certaines autres. Ce que je reprocherai en bloc au système du général, c'est de pécher par la base.

Le problème est mal posé.

Qu'est-ce que la crise du demi-sang? C'est la mévente causée par les progrès de l'industrie automobile.

Comment y remédier? En créant des débouchés au cheval en question. Je ne vois pas d'autre réponse.

La chose est si évidente qu'elle s'est imposée au général Dubois lui-même. Ce qu'il appelle la crise du demi-sang français, règne du nord au midi sur toute notre production.

Or, dans son travail l'auteur envisage exclusivement le cheval du Nord-Ouest. Il ne consacre que très peu de pages à l'anglo-arabe qu'il déclare un cheval excellent.

Cette haute qualité l'empêche-t-elle de souffrir de la crise, non, n'est-ce pas?

Et c'est une vérité sur laquelle il est puéril d'insister. A quelque degré de perfection que nous amènerons nos races leur diffusion n'en restera pas moins limitée étroitement par les besoins du marché.

Pour obvier à l'insuffisance de chevaux en cas de mobilisation, il ne suffirait pas de transformer par un coup de baguette magique cinquante mille poulinières culturelles en juments de concours. Ce qu'il faudrait c'est assurer la vente de leurs produits à des prix rémunérateurs, et faire que ces produits restent dans le pays pour constituer la réserve des 65.000 animaux nécessaires à l'entretien de nos effectifs de guerre.

Ceci prime et de beaucoup à l'heure présente la transformation de la jumenterie du petit éleveur, œuvre à laquelle conclut l'ouvrage que nous examinons.

On se souvient, n'est-ce pas, de la jument de Roland. La comparaison est de circonstance.

Qu'importe que notre population chevaline soit un résumé de toutes les perfections si on la laisse disparaître? C'est ce qu'elle est en train de faire.

Vous aurez beau exclure des concours, comme le propose l'ancien directeur de la cavalerie, toutes les femelles ayant gagné 5.000 francs en courses, et cela quand même leur modèle serait parfait, quand même il serait prouvé que 5.000 francs de prix ramassés après deux ans d'entraînement laissent encore un déficit appréciable, vous aurez beau cesser de primer toutes les juments affligées de douze printemps, c'est-à-dire au moment où elles sont le meilleur; vous pourrez encore imposer la mesure draconienne et impraticable de faire rembourser au paysan le montant de toutes les primes déjà touchées s'il est amené à vendre sa jument avant l'âge fatidique de douze ans, toutes ces mesures, si elles étaient efficaces, n'arriveraient qu'à augmenter momentanément le nombre des naissances, à provoquer la surproduction et l'acuité de la crise. Elles seraient suivies d'une liquidation générale au bénéfice... de la boucherie.

En résumé, on peut considérer comme inutile et même nuisible tout programme qui n'envisage pas la création de débouchés indispensables à l'élevage du demi-sang.

Ce côté du problème, nous attendions à le voir traiter par l'auteur. A ne pas même en trouver une ébauche nous avons été cruellement déçus. Son importance ne pouvait cependant échapper au général; la difficulté de lui donner une solution satisfaisante le lui a fait passer sous silence.

Car on ne peut considérer que comme une concession d'ordre plus électoral que militaire le palliatif proposé. Donner aux paysans l'étaillon commun qu'ils réclament, paraît-il; peupler nos écuries campagnardes d'un faux cheval de trait, c'est une solution aussi bâtarde que le cheval en question.

Pour le paysan, il ne vaudra jamais un percheron et c'est vers ce dernier qu'il finira par aller; pour l'armée le postier cultural ne vaudra jamais rien.

D'autres innovations plus hardies, sinon d'une application aussi simple, devaient s'imposer à un officier cavalier. Il aurait pu, par exemple, rêver de restituer le goût du cheval de sang chez nos populations rurales en favorisant son emploi.

Quelques facilités accordées aux cavaliers à leur sortie du régiment, comme le dépôt d'un harnachement de réforme, les inciteraient à monter, à dresser les chevaux de remonte. Ceux qui auraient subi un léger dressage pourraient recevoir une prime de majoration.

On pourrait encore obtenir la remise de l'impôt pour tous les animaux considérés par les Commissions de recensement comme aptes au service de la cavalerie; exonérer les voitures légères qui permettraient l'utilisation des chevaux de sang.

En un mot il faudrait permettre, par des encouragements artificiels, au cheval de demi-sang de concurrencer dans les travaux de la ferme le cheval de trait. Les plaines si fertiles de Hongrie ne sont-elles pas mises en valeur avec des chevaux à peine plus volumineux que nos anglo-arabes?

Là est l'avenir; de cette façon seulement on maintiendra dans le Nord-Ouest une population chevaline avancée dans le sang, apte à porter vite et longtemps nos cavaliers. Tout le reste ne sera jamais qu'un compromis.

Ce n'est pas en quelques lignes hâtivement improvisées qu'on peut envisager des questions aussi complexes; nous n'avons pas la prétention de le faire, mais il nous semble que l'ouvrage du général Dubois, fruit de longues réflexions, produit d'une compilation laborieuse, n'aurait pas dû laisser de côté cet aspect de la question chevaline.

A côté des critiques sans indulgence distribuées au monde de l'élevage, l'auteur a bien voulu accorder quelques éloges. Il est notamment un cavalier distingué qu'il a loué avec juste raison, sans le nommer. Nous serons moins discrets, c'est le lieutenant-colonel Blaque-Belair. Comme il est fâcheux qu'en évoquant la fameuse pluie d'or annoncée par cet homme de cheval, le général ne se soit pas souvenu du plaidoyer chaleureux et vibrant que l'écuyer en chef de Saumur consacrait naguère au dieu du sport. *Ludus pro Patria*, ce devrait être la devise de tous nos officiers, de l'humble sous-lieutenant au général empanaché de blanc.

Qu'ils laissent à d'autres le soin de prôner l'étoffe au détriment du sang, le modèle sans souci de la qualité, les concours pour remplacer les épreuves, et qu'ils se contentent d'assurer leurs éperons en demandant du sang, encore du sang, toujours plus de sang chez le cheval qu'ils conduiront à la bataille.

Il restera toujours assez de commerçants avisés pour résister à l'excès dans ce sens.

J. R.

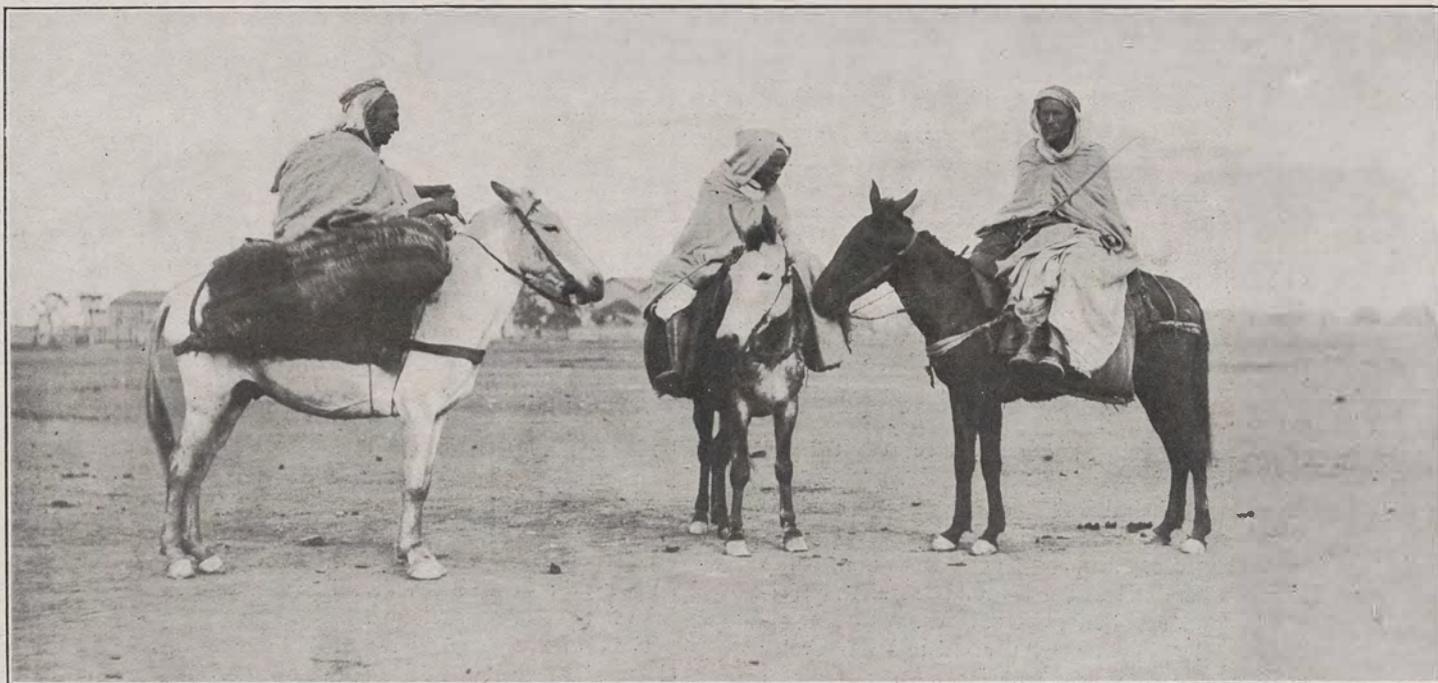


FIG. N° 1 — TUNISIENS ET LEURS MULETS

L'Élevage du Cheval en Tunisie

I

Ce que nous avons trouvé en Tunisie

LORSQUE la France, en 1881, occupa la Tunisie, nos colons rencontrèrent dans la nouvelle Régence non pas une race de chevaux mais une population équine assez misérable et débilitée, offrant des caractères ethniques excessivement confus.

Les meilleurs sujets étaient incontestablement des métis résultant du croisement de deux races coexistant depuis longtemps sur ce même sol : la race numide, berbère ou *barbe* (fig. n° 2), race autochtone, africaine, et la race *arabe* (fig. n° 3), variétés asiatiques importées par les immigrations musulmanes, notamment au XI^e siècle.

On sait que le *barbe* est un cheval à dessus court, bons membres, belle poitrine, tête lourde, parfois busquée, croupe avalée, queue plantée bas.

L'arabe possède une distinction caractéristique avec un dessus parfois mou, des membres grêles mais bien trempés, une tête carrée et expressive, une croupe horizontale avec une queue bien plantée et gracieusement portée.

Malgré les métissages complexes et confus des chevaux tunisiens il était aisé néanmoins de constater plusieurs faits fondamentaux :

1° Plus on allait vers le sud, plus le type arabe prédominait surtout entre Kairouan et la Tripolitaine ;

2° Le format des chevaux pouvait se ramener à deux types : celui des *hauts plateaux*, tassé, près de terre, robuste et bien membré ; celui de la *plaine*, présentant plus de taille et de finesse mais plus décousu.

Comme morphologie le type des *hauts plateaux* se rapprochait le plus du *barbe*. Les régions basses, en effet, plus directement atteintes par les invasions et les occupations plus ou moins longues du pays (Byzantins, Francs, Espagnols et Turcs ayant tous amené et laissé des chevaux) ou même par les apports du commerce, offraient un véritable amalgame de toutes les variétés.

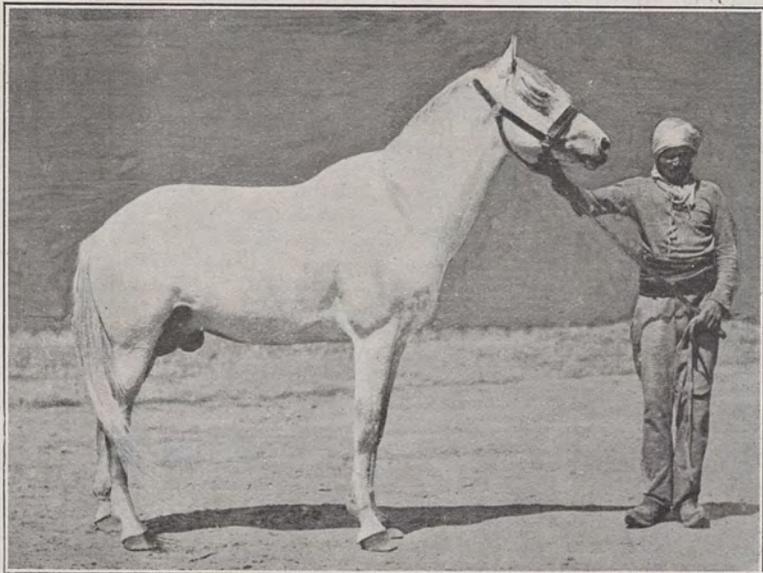


FIG. N° 2 — LE BARBE



FIG. N° 3 — L'ARABE

LES DEUX TYPES DE CHEVAUX EN PRÉSENCE EN TUNISIE

Les tribus berbères des montagnes, reculant devant l'étranger ou réfugiées et cantonnées dans les hauts plateaux, avaient pu conserver le type ancestral du barbe.

Dans quelques tribus du nord-ouest : Mogods, Hédills, Amdouns, Nefzas et Meknas et chez les Malaouins de la presqu'île du cap Bon, cet habitat trop exclusif de la montagne avait même produit ou maintenu une sous-race : le poney. Nous disons maintenu parce que notre conviction est que le poney tunisien a existé de tout temps.

Sur l'ensemble du territoire, le cheval n'était pas uniformément répandu ni employé. Il y avait des centres de production, certaines tribus s'adonnant plus particulièrement à l'élevage. Outre celles que nous venons de citer à propos du poney, on trouvait :

les Gouazines et les Zlass aux environs de Kairouan, les Souassis et les Métellits près d'El Djem, les Neffets à côté de Sfax, les Hammamas de la région phosphatière, les Fraichich et les Madjeurs autour de Thala; les Beni-Zid près de Gabès, les Oudernas de l'extrême sud. Encore faut-il s'entendre sur ce terme d'élevage et différencier ces méthodes des procédés mis en œuvre dans le sud algérien.

Un dicton arabe déclare sans ambages : « Le Marocain est un guerrier ; l'Algérien, un homme ; le Tunisien, une femme. » Donc le Tunisien n'est pas guerrier, par conséquent pas cavalier.

Cette particularité s'explique par la configuration du pays.

Le Berbère de Tunisie n'a pas eu pour l'inciter au pillage et aux grandes chevauchées, le passage des riches caravanes ni l'attraction de la plaine saharienne ouverte aux raids audacieux. C'est pourquoi il est resté pasteur ou est devenu corsaire.

De toute façon il a négligé le cheval qui n'était pas pour lui, comme pour l'indigène algérien, un élément de gloire, de fortune ou même de sécurité. Il en a surtout fait un aide pour l'agriculture, une bête de somme tirant la charrue pendant les labours, servant ensuite à transporter sur son dos les gerbes du champ à l'aire et les sacs de grain de l'aire au gourbi ou au marché.

Les marchés jouent un grand rôle dans la vie du bled. Ils offrent à l'indigène l'occasion de ces trocs, ventes, achats qu'affectionnent les cultivateurs de tous les pays. On les suit avec fidélité. Dans un pays où il

n'existait pas de routes le cheval était un excellent moyen de transport.

Nous avons vu arriver un jour sur le marché de Matem un poulain de deux ans sur le dos duquel il y avait un indigène à califourchon tenant devant lui, en équilibre, une charrue. Dans le « zembil » à

deux poches sur lequel l'homme était assis, on pouvait découvrir, d'un côté un agneau vivant ficelé, de l'autre un gros pot de beurre et la musette contenant l'orge — 1 k. 500 — la ration du cheval. Ainsi chargé, ce poulain avait marché 30 kilomètres dont 20 kilomètres en montagne ; il devait repartir le soir même pour regagner le gîte. On comprend qu'un pareil emploi de jeunes sujets ruine rapidement le rein et les jarrets.

Outre le marché, le cheval

conduit son maître aux pèlerinages, presque aussi fréquents et aussi lointains. Harnaché du barda rustique, vaste dossière faite de paille et de toile à sac, le cheval porte généralement sur son dos le père et le fils aîné, ou la femme si le mari est en veine de galanterie. On

peut voir souvent dans la campagne tunisienne cheminer de ces couples dont le poids réuni atteint le poids du malheureux bidet. Le mari conduit et tient majestueusement les rênes; l'épouse, pour se maintenir à califourchon, saisit son époux à bras le corps.

En pareil équipage, il ne peut être question de trot ni de galop. Et cependant il faut arriver? L'indigène a résolu le problème en adoptant l'*amble*. Dès leur naissance pour ainsi dire, les poulains ne marchent que les membres attachés deux à deux par bipède latéral et c'est ainsi que, sans autre dressage, ils sont forcés d'apprendre cette allure qui physiologiquement les coupe en deux.

La croupe ne s'enlève pas et ne chasse pas la masse en avant, le cheval n'avance que par une torsion de rein qui pousse successivement en avant chaque bipède. Nous attribuons à l'amble la quasi-atrophie ou tout au moins la grande faiblesse de l'arrière-main qu'on remarque presque sans exception chez le cheval indigène, ainsi que l'avalure exagérée de la croupe. Les postérieurs n'allant jamais jusqu'au bout de leur action, les muscles de la cuisse et de la jambe ne peuvent s'étendre à fond.

L'amble est une allure si anti-naturelle que nous avons vu des chevaux montés à la française perdre



FIG. N° 4 — CHEVAL PRÊT POUR LA FANTASIA



FIG. N° 5 — EXERCICE DE FANTASIA — LE CABRER

définitivement en quarante-huit heures cette habitude de toute leur vie. Les plus tenaces mettent huit jours. L'emploi du galop redresse également des croupes trop « en pupitre », mais dans une mesure toujours beaucoup plus restreinte.

L'amble et l'emploi de l'entrave sont la cause principale du déséquilibre physiologique du barbe : arrière-main qui ne s'engage pas, ne pousse pas et dont le mouvement n'est jamais synchronique de celui de l'avant-main.

L'entrave n'est pas employée que pour l'amble ; elle est le mode d'attache préféré par les indigènes soit à l'écurie, soit au pâturage. On peut voir (fig. 6) la jument au pâturage entravée plus court que l'aplomb régulier de ses membres. Son poulain (fig. 7) par une heureuse exception n'a pas d'entraves. Il est attaché par un simple nœud coulant au-dessus du jarret.

Le cheval tunisien ne sert pas uniquement comme animal de transport, il brille aussi à la fantasia (fig. 4) c'est là, on peut le dire, qu'il achève de se tarer. La fantasia qui se pratique dans les tribus à l'occasion d'un grand mariage, d'une fête, ou du passage d'un personnage officiel, est un exercice très pittoresque mais très brutal. Tout concourt à fatiguer et à maltraiter les chevaux, y compris le terrible mors dont il est fait usage. Les exercices de fantasia n'ont qu'un but : montrer la maniabilité du cheval, ou plutôt l'adresse de son cavalier.

Un cavalier parcourt au galop de charge 100 à 150 mètres, le temps de tirer deux coups de fusil ; il s'arrête net, fait une pirouette sur les postérieurs, parcourt à nouveau la même distance et s'arrête net une deuxième fois comme si son cheval « avait les quatre membres coupés », c'est l'expression consacrée.

La bride arabe ne comporte pas de mors de filet, mais uniquement un mors de bride dont les branches sont très longues (fig. 4), dont la gourmette est un morceau de fer rigide simplement incurvé et dont les rênes sont fixées à une martingale. Avec un pareil instrument — nous en avons fait l'expérience — on peut arrêter un cheval en plein galop avec un simple mouvement du petit doigt. Aucune bouche, aussi dure soit-elle, ne résiste à l'étreinte formidable du mors. Dès qu'on touche aux rênes, le cheval tout de suite roue l'encolure et s'encapuchonne. A la moindre pression il s'arrête... au grand détriment de toute la membrure et principalement des jarrets.

D'ailleurs, les jarrets sont mis à l'épreuve par tous les exercices qui composent la fantasia, exercices individuels, chaque cavalier tenant à montrer ses talents. Pirouettes, voltes, cabrer (fig. 5), lancer, demi-tour sur les hanches, sauts de mouton, tout s'obtient par le même procédé : action de main sur le mors et coup d'épéron.

Voici, en somme, ce que le Berbère tunisien a fait du cheval numide : un animal déformé par l'entrave, déséquilibré par l'amble, taré par la fantasia. Il ne le nourrit même pas suffisamment. Le fellah est pauvre, surtout parce qu'il est paresseux et imprévoyant. Ayant peu de grain il en donne peu ou pas du tout à son cheval. Celui-ci mange donc de l'herbe. Mais, en Tunisie, il y a quatre mois sans pâturage, cinq mois dans certaines régions.

Comment se nourrissent les chevaux pendant l'été ? Nous avons eu la curiosité de l'observer. Il y a d'abord le chaume des récoltes. L'indigène ne coupe jamais qu'à moitié les tiges d'orge, de blé ou d'avoine. Chevaux, bœufs et moutons mangent sur place ces résidus. Ils y ajoutent les plantes qui poussent à la bordure des champs : chardons tendres, un peu de sulla et de trèfle sauvages, mauves, tiges de carotte sauvage, moutarde blanche et moutarde jaune, chiendent.

Les chevaux ne meurent pas de faim mais amaigris, le poil hirsute, ils sont dans un état déplorable.

Quelques rares familles de riches propriétaires fonciers possèdent des chevaux bien nourris et soignés. Mais, d'une façon générale, l'indigène riche, en Tunisie, qu'il soit citadin ou campagnard, n'aime pas le cheval. Il lui préfère de beaucoup la mule plus rustique et dont l'amble est plus doux.

Sur le marché le prix des mulets et des mules est toujours supérieur à celui des chevaux. Voici, par exemple, les cours du marché de Tunis (27 mars 1911) : chevaux : 60 à 120 francs ; mules : 90 à 200 fr. Les attelages riches ou les montures de personnages sont presque invariablement composés de mulets. Dans la campagne c'est la même chose (fig. 9).

Paré, mal nourri, peu estimé, telle était la situation du cheval barbe au moment de l'occupation

française. Ne nous en étonnons pas. Il n'y avait ni razzias ni guerre pouvant donner le goût du cheval, pas de haras pour la conservation de beaux modèles, pas de courses pour créer des sélections. L'élevage était sans but, sans direction, il n'existait pour ainsi dire pas.

Ajoutons qu'en 1881, la population chevaline était estimée à 50.000 têtes dont 34.000 juments environ.

II

Ce que nous avons fait.

Remédier à l'élevage défectueux du cheval tunisien, donner un éclat nouveau à la race barbe, déprimée et abâtardie, telle était l'œuvre à entreprendre : œuvre de longue haleine et d'efforts patients.

Courageusement, la France poursuit cette tentative et lentement, étape par étape, la production chevaline tunisienne s'organisait, se perfectionnait, se développait.

Voici, année par année, les stades divers de ce travail de réorganisation :

Création du haras de Sidi-Tabet, 1880 ; Installation du service de la Remonte, 1884 ; Création du service de l'élevage, 1895 ; Création du Stud-Book des barbes et dérivés, 1896 ; Institution des primes à l'élevage, 1896 ; Création de la Commission consultative hippique, 1898 ; Création du Stud-Book des poneys, 1902 ; Décret sur l'exportation des poulains et juments, 1904 ; Décret sur l'emploi des étalons rouleurs et contre la dourine, 1905.

Création des Sociétés de courses à Tunis, Sousse, Kairouan, Souk-el-Arba, Souk-el-Khémis, Le Kef, Sfax.

Création des Concours hippiques : Tunis, Bizerte, Matem.

Création de foires aux chevaux : Kairouan.

A vrai dire, un premier effort avait été tenté sous le règne de



FIG. N° 6 — JUMENT ENTRAVÉE AU PATURAGE



FIG. N° 7 — POULAIN ATTACHÉ PAR LE JARRET DROIT

Mohammed es Sadok par le gouvernement beylical. Nous voulons parler de la création de Sidi-Tabet, réorganisé et perfectionné ensuite par nos soins.

Domaine-haras de Sidi-Tabet. — Un Français, le comte de Sancy, obtenait le 20 juillet 1880 une concession de 5.000 hectares pour installer sur les bords de la Medjerdah, à Sidi-Tabet, à 25 kilomètres de Tunis, un domaine où l'on devait étudier la rénovation ou l'innovation de méthodes d'agriculture et régénérer les races chevaline, ovine et bovine du pays.

M. de Sancy céda ses droits en 1881 à la Société Franco-Africaine qui, conformément à la convention passée, installa un haras composé de 8 étalons et de 40 poulinières. On n'était pas encore exactement fixé sur le choix du sang améliorateur. Cependant le sang anglais qui, dans des pays fort éloignés de son centre origine, tels que le Canada et l'Australie, avait donné de bons résultats, eut d'abord la préférence. Les huit étalons choisis furent : 4 pur sang anglais, 1 anglo-arabe, 1 anglo-normand (car l'agriculture réclamait un gros cheval) et 1 étalon syrien. Les poulinières étaient de races anglaise, française et indigène.

Au bout de 15 ans, il fallut se rendre à l'évidence : les résultats étaient mauvais. On parla du choix défectueux des géniteurs, de papiers truqués, il y eut un procès...

La Direction de l'Agriculture, dont dépendait le service de l'élevage, assigna, en 1895, une autre orientation à Sidi-Tabet : abandonner le sang anglais qui, d'ailleurs, n'avait pas mieux réussi en Algérie, renoncer également aux croisements normands, pour revenir aux races orientales : barbe et arabe, variétés équines adaptées au climat et au sol. Entre les deux méthodes d'amélioration : croisement et sélection, on décidait de choisir la plus sûre mais la plus longue : la sélection.

Dès l'année 1896, Sidi-Tabet ne devait plus faire que les trois types de chevaux suivants : le barbe, l'arabe, l'arabe-barbe.

Disons-le hardiment, il ne faut pas regretter ces quinze années de tâtonnements. Elles ont permis de prendre, après l'expérience acquise, une direction nette et définitive.

La Société Franco-Africaine ayant réclamé contre les charges trop lourdes que constituait, pour son exploitation, l'entretien du nombreux effectif du haras, une nouvelle convention, signée le 2 novembre 1897, réduisit cet effectif à 3 étalons et 40 poulinières. Possédant moins de géniteurs on pouvait les avoir meilleurs. Les

3 étalons étaient 2 barbes et 1 syrien, les poulinières comprenaient : 12 juments de pur sang arabe, 6 arabes-barbes, 22 barbes. Ces juments provenaient soit de Syrie, soit de Tiaret, la jumenterie officielle de l'Algérie.

Quelques années plus tard, le service de la remonte créa à Sidi-Tabet même une station de monte comprenant deux étalons syriens et 1 barbe.

Actuellement les produits de Sidi-Tabet sont bons et témoignent d'un sérieux progrès en élevage.

Le haras de Sidi-Tabet comprend, en effet, 4 étalons syriens et 60 poulinières : 40 de pur sang arabe, 8 arabes-barbes, 12 barbes. Le chiffre des naissances annuelles est en moyenne de 25.

Sidi-Tabet apparaît donc comme la pépinière des géniteurs du nouveau type de cheval africain. Sa transformation en jumenterie officielle analogue à la jumenterie de Tiaret s'impose. Nous en exposons les raisons dans la troisième partie de cette étude.

SERVICE DE LA REMONTE. — Parallèlement à Sidi-Tabet qui ne représentait

qu'un effort limité, le service de la Remonte s'efforçait de répandre progressivement dans toute la Tunisie le sang améliorateur. Créé en 1884, ce service réunit les doubles attributions du service des Haras et de la Remonte de France. Il doit produire et acheter.

Il faut se féliciter de ces doubles pouvoirs qui assurent une parfaite unité de vue et d'efforts. Successivement dirigé par le capitaine Gacher, le commandant Defrance et le commandant Labauve,

ce service a toujours suivi la même orientation en établissant des stations de monte de plus en plus nombreuses, qui couvraient peu à peu tout le territoire de la Tunisie.

En 1885 on recensait 9 stations de monte avec 29 reproducteurs; en 1888, 10 avec 48; en 1890, 11 avec 53; en 1900, 16 avec 72, et enfin, en 1910, 26 avec 120 reproducteurs.

Ces vingt-six stations sont actuellement : Tébourba, Ksar-el-Hadid, Serss, Ksour, Thala, Kasserine, Le Kef, Sidi-bou-Zid, Souassis, El Hamma, Téboursouk, Sbiba, El Agueurba, Ben-Gardane, Sbikha, Sidi-Tabet, Tataouine,

Tadjerouine, Menzel-Témime, Béja, Souk-el-Arba, Kairouan, Pichon, Bou-Thasi, Aïn-Soltane et Bir-Meherga.

Pierre de TRÉVIERES et Jean DARTHEZ.



FIG. N° 8 — INDIGÈNE MONTANT SANS SELLE AVEC UN SIMPLE LICOL EN CORDE



FIG. N° 9 — RICHES INDIGÈNES VISITANT LEUR DOMAINE

(A suivre.)

LES POUDRES DE CHASSE FRANÇAISES

LE *Sport Universel Illustré*, grâce aux efforts de son zélé directeur, s'est fait le journal de tous nos sports favoris. Cet été il a ouvert plusieurs fois ses pages aux causeries cynégétiques pour le plus grand plaisir des fervents de saint Hubert.

Nous sommes tous plus ou moins chasseurs et nous aimons, en fin septembre, à nous reposer des courses, des concours hippiques et des ventes de Deauville, en faisant une cure d'air à travers les guérets, un fusil sur l'épaule, ou, plus paresseux, en attendant, derrière un abri de battue, le passage de nombreux perdreaux.

De toutes les questions d'actualité, la plus faite pour intéresser les nemrods est, sans conteste, la question brûlante des poudres de chasse.

A vrai dire, nous ne nous soucions que fort peu de toutes les balançoires qui nous sont montées à grand coup de réclame d'armuriers de second ordre, pour nous célébrer le mécanisme incomparable d'un fusil qui tue tout seul, la portée mirobolante d'un choke, le forage d'un canon dont on nous explique l'âme à grands renforts d'équations du 3^e degré.

A notre avis, tous les fusils du xx^e siècle, de fabrication soignée, se valent à peu de chose près, à la condition qu'à une crosse renfermant un mécanisme central ou Hamerless de bonne marque, s'ajoute un canon d'acier d'une excellente trempe et bien foré.

Fût-il de Liège, de Saint-Etienne ou de Birmingham, il tuera aussi net, aussi loin que les meilleurs Purdey du monde, pourvu

que la cartouche lui convenant soit judicieusement chargée et que le tireur mette « le bout droit », suivant l'expression triviale consacrée.

Je me souviens, il y a une dizaine d'années, en compagnie du célèbre armurier Guyot, avoir assisté à un essai comparatif à la plaque où furent tirés, avec les mêmes charges et aux mêmes distances, plusieurs fusils anglais, belges et français, appartenant aux plus fins tireurs. Après de minutieux calculs, ce fut un canon fabriqué et foré à Saint-Etienne qui établit le meilleur pourcentage en grains de plomb.

Nos fusils, d'une façon générale, sont donc parfaits et notre atten-

tion doit être attirée avant tout sur la cartouche que nous mettons dans les chambres et sur ce qui en fait la qualité, « la poudre ».

Au mois de juillet dernier, il a paru sur ce sujet, dans le journal *le Chasseur Français*, une polémique fort instructive menée par le vicomte de Poncins, un de nos plus distingués fusils à plombs et à balle, qui a promené pendant de longues années, à travers tous les continents, ses hamerless ou ses express, maniant les uns comme les autres avec une égale maestria.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de relire cette habile étude.

Il existe, hélas ! dans notre doux pays de France, une déplorable manie, née d'un chauvinisme mal placé, qui veut que tout produit français, animal, industriel ou commercial, soit accepté sans contrôle, sans critique, sans étude, et déclaré de prime abord le premier produit du monde en son espèce.

Nous avons et avons toujours eu les meilleurs canons de chasse et de guerre, les meilleurs chevaux, les plus réputés sauteurs, les poudres les plus excellentes — voire même les musées les mieux gardés....

Cette conception exagérée entrave le progrès, tue l'industrie particulière, laisse l'Etat tout à son aise user et abuser de ses monstrueux monopoles et a souvent amené de cruelles catastrophes.

Anathème à qui dira ou recherchera la vérité, critiquera, non pour le plaisir inepte de tout critiquer sans rime ni raison, mais par simple amour de

la vérité et du progrès. Ces chercheurs et ces consciencieux se verront qualifier d'empêcheurs de danser en rond... de snobs.

Snob ! Snobisme ! quelle singulière salade font de ce mot magique un tas de becs de plume qui, en comprenant à peine le sens, ont à l'ultime degré la phobie d'écrire sur une foule de sujets qu'ils n'ont jamais étudiés en dehors de chez eux ou de leur bibliothèque sportive !

Snobisme ! entendons-nous bien. Il y a snob et snob. Le type classique qui fait blanchir son linge à Londres ; le snob des Premières, des villes d'eaux et des salons ; le snob de la vie au grand air qui ne se console pas, au coin de son feu, d'être obligé de s'éreinter à la



UN BEAU TROPHÉE CYNÉGÉTIQUE
MOUFFLON TUÉ EN 1894 PAR M. G. H. GOULD, SUR UN DES PLUS HAUTS SOMMETS
DES MONTAGNES ROCHEUSES

culture de sports qu'il abomine, mais qu'il doit cultiver quand même, par chic, par manie d'imitation; le type si universellement connu qui ne peut que perdre à être une fois de plus dépeint.

Mais n'est point snob, ou alors a cent fois raison de l'être, celui qui, ayant beaucoup couru le monde, a glané de-ci de-là à l'étranger, pour son plaisir à lui, pour sa convenance personnelle, ce qu'il y a rencontré de vraiment bien et, en dépit des rétrogrades ou des envieux, l'a rapporté chez lui pour en user largement.

Point snob non plus qui se commande un veston de tir chez Burberry de Londres ou du boulevard Haussmann, parce que, grâce à la coupe pratique et à la confortable ampleur, il a ses coudées franches; tandis que les trois quarts des tailleurs parisiens lui confectionneraient un maillot étriqué où il ne pourrait mouvoir ses omoplates, encore moins décrocher des faisans Rocheters ou arriver à temps à l'ajustage d'oiseaux bien dans le vent!

Et celui qui va à Dublin ou dans le Leicestershire chercher des hunters ou des sauteurs, parce qu'il les estime plus plaisants à l'œil, plus chevaux de selle de tous les poids que les chevaux français! Est-il encore assez snob celui-là!

Enfin est encore moins snob si possible que tous les autres, celui qui après avoir pratiqué les stands anglais et chassé à l'étranger avec des cartouches exquises, déclare au retour tous nos explosifs de chasse et toute notre cartoucherie exécrables!

Ces snobs sont des sages et je me range sous leur bannière, m'estimant en trop bonne compagnie pour avoir envie de marcher dans d'autres sillons.

Nous allons maintenant, sans parti pris, passer en revue nos poudres de chasse les plus employées et les faire défiler par ordre alphabétique.

Nous ne ferons que reproduire en quelques lignes ce qu'une longue pratique nous a enseigné, et ce qui est l'opinion de nombreux tireurs de notre connaissance, chasseurs ou pigeonniers.

Si nous parlons parfois, au cours de cette étude, des tireurs aux pigeons, c'est que le métier de ces derniers est autant d'avoir l'œil ouvert sur le rendement et la perfection de leurs munitions que sur le guidon et la bande de leurs armes.

Obligés d'écraser leurs oiseaux dans une enceinte petite et à des

distances extrêmes pour la portée d'un fusil, leur occupation constante est de travailler leurs cartouches dans de continuels essais à la plaque, de rechercher les meilleures poudres, les meilleures douilles et bourres, la dose de fulminate qui convient; de s'évertuer à faire donner le maximum de pénétration et de groupement, en supprimant le plus possible le coup fou ou mauvais, hélas! inévitable dans un grand pourcentage.

De la sorte, le pigeonnier, toujours attelé au travail avec son armurier, rend de grands services à son camarade et ami le chasseur.

LA POUDRE R est d'une jolie teinte rosée, c'est tout ce que l'on peut en dire. Personne ne l'utilise, car elle est totalement dépourvue de pénétration. Il n'est pas rare de voir une pièce de gibier blessée par elle s'envoler du carnier après une syncope. Nous n'insistons pas.

LA POUDRE J n° 2 garnissait très régulièrement en plaque dans les premières années de sa fabrication; elle fut longtemps appréciée comme second coup par les tireurs aux pigeons. L'armurier Ducasse, de Bordeaux, grâce aux prouesses du grand tireur M. Henri Journu, s'en fit une superbe réclame.

Mais il fallut bientôt déchanter; elle répandait presque autant de fumée que la poudre noire, tapait à la tête et à l'épaule, fut de plus en plus mal fabriquée et est presque complètement abandonnée aujourd'hui.

LA POUDRE S n° 2 est, à notre avis, une assez bonne poudre; avec un peu plus de soin dans sa fabrication, elle eût facilement égalé la Schultze anglaise à qui elle ressemble. Très agréable à tirer, fumant moins que la J, les pigeonniers s'en servirent longtemps pour leur premier coup.

A la chasse, elle a un grave défaut qui la fait tenir en défaveur; une quantité énorme de ses grains durs et ronds ne comburent pas et empêchent par cela même un fusil tant soit peu bien ajusté de fermer.

Il n'était pas rare avec l'S de voir des tireurs, pestant et sacrant, obligés de démonter leur arme pièce par pièce et d'en retirer les granules pendant un beau passage de perdreaux ou un bouquet de faisans!

(A suivre.)

Comte Louis d'Havrincourt.



UN JOLI COUP DE FUSIL — BISON ABATTU RÉCEMMENT PAR LE RÉPUTÉ CHASSEUR WALTER WINANS

LES PAQUEBOTS GÉANTS

QUATRE ans déjà se sont écoulés depuis la mise en service des paquebots géants de la Compagnie Cunard, *Lusitania* et *Mauretania*, qui fut un événement considérable dans l'histoire de la construction navale et de la navigation, aussi bien par le pas important que ces navires marquaient dans la voie des énormes déplacements que par l'emploi des turbines comme machines motrices. C'était une ère nouvelle qui commençait et l'on se demandait, non sans quelque apparence de raison, si des obstacles matériels ne viendraient pas arrêter les novateurs dans leurs conceptions géniales.

Le succès, on le sait, a couronné les efforts des constructeurs anglais, en ce sens que le *Lusitania* et le *Mauretania* ont répondu aux *desiderata* de la Compagnie Cunard et lui ont donné toute satisfaction, notamment au point de vue de la vitesse et de la réduction de la traversée de l'Atlantique.

Il y eut cependant une ombre au tableau : la consommation excessive de charbon de ces immenses machines, qui dépasse mille tonnes par 24 heures et qui, croyons-nous, n'a pas diminué sensiblement depuis 1907, en dépit des efforts tentés pour obvier à cet inconvénient sérieux. Il est vrai que les deux paquebots en question continuent à dépasser 25 nœuds à chacune de leurs traversées et la majeure partie de leurs passagers apprécie cette vitesse exceptionnelle qui leur permet d'arriver à destination 25 ou 26 heures avant les paquebots similaires.

Comme on pouvait s'y attendre, le succès de la Compagnie Cunard n'a pas laissé ses rivales indifférentes ; et la White Star Line, en particulier, s'est ingénieusement à compenser, dans la mesure du possible, les records de vitesse de ces paquebots-machines qui, en leur qualité de grands mangeurs de charbon, ne sont sans doute pas d'un rendement idéal. En 1908, elle a

commandé aux chantiers Harland et Wolf, de Belfast, pour sa ligne Southampton-Cherbourg-New-York, deux formidables vapeurs, l'*Olympic* et le *Majestic*, dont la vitesse relativement réduite et l'énorme tonnage assurent l'extrême confortable.

Les navires les plus célèbres par leurs dimensions, le *Great-Eastern* et le *Mauretania*, leur sont inférieurs. Le *Great-Eastern* mesurait 52^m30 de moins et pesait 20.600 tonnes de moins ; le *Mauretania*, plus court de 27^m50, pèse 13.000 tonnes de moins. Voici, au surplus, les dimensions de ces gigantesques navires :

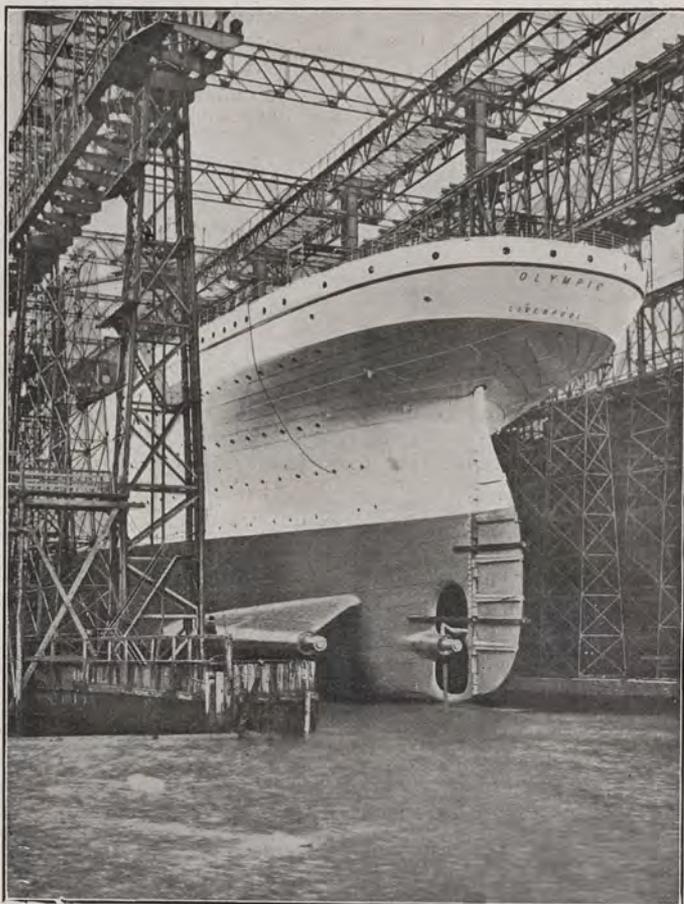
Longueur hors tout	272 ^m 00
Largeur	28 50
Profondeur de la quille au pont ..	22 50
Hauteur de la quille à la dunette ..	32 00
Tirant d'eau	10 60
Tonnage brut	45.000 tx
Vitesse	21 nœuds

La coque est séparée horizontalement en étages par huit ponts dénommés : pont des embarcations, pont-promenade, pont proprement dit, pont des écouteilles, pont du salon, pont supérieur, pont milieu et pont inférieur.

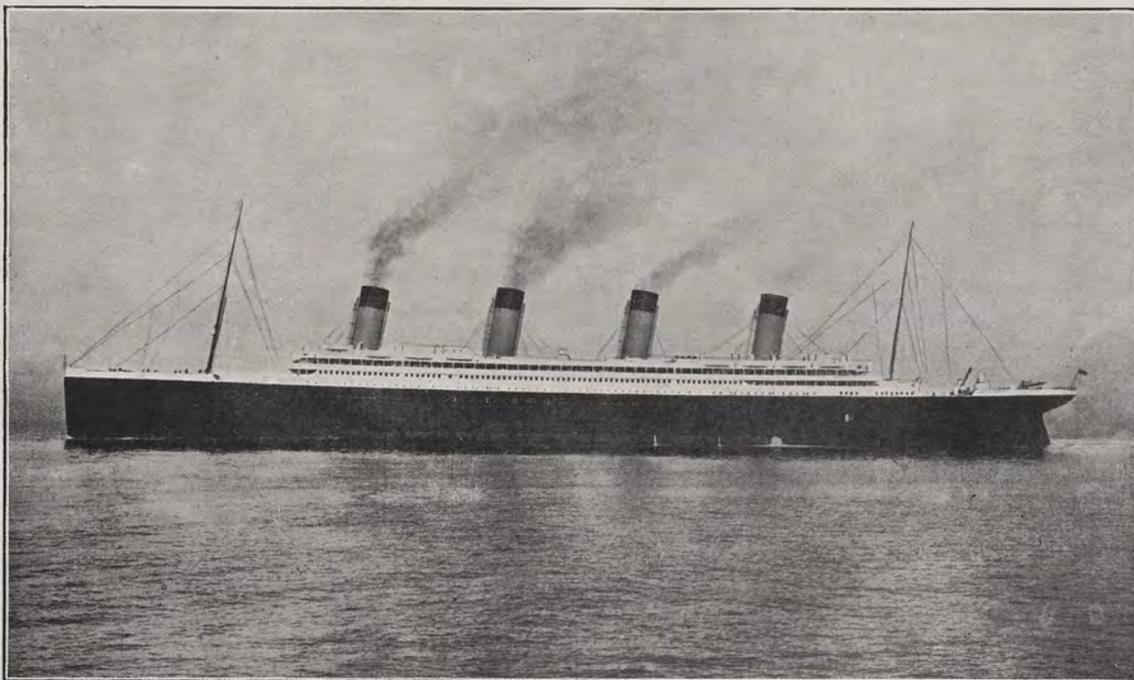
Il faut remarquer qu'au point de vue des dimensions, les Anglais sont beaucoup plus favorisés que nous. Ils possèdent deux ports, Liverpool et Southampton, qui peuvent admettre des bâtiments de très fort tirant d'eau, tandis qu'en France, notre malheureux port du Havre est déjà trop peu profond pour la *Provence*.

La construction de la coque de l'*Olympic* et du *Titanic* présente quelques particularités intéressantes.

Il a fallu, naturellement, employer l'acier à haute résistance et renforcer les liaisons longitudinales par rapport à ce qui se fait ordinairement. La coque résistante ne monte que jusqu'au pont proprement dit ; les murailles et les ponts qui surmontent celui-ci sont de construction plus légère et interrompus par deux joints à expansion pour permettre les déformations par gros temps. Un double fond cellu-



L'OLYMPIC SUR CALE AVANT SON LANCEMENT



L'OLYMPIC AVANT SON PREMIER VOYAGE

laire, d'une part, le pont et le pont des écoutes de l'autre, constituent les membrures de la coque. En raison de la grande largeur du navire, le double fond, formant water-ballast, est subdivisé, dans sa longueur et sa largeur, par trois cloisons longitudinales étanches, afin d'éviter la trop grande agitation de l'eau et les chocs intérieurs qui pourraient en résulter.

Les membrures de la coque, espacées de 90 % au centre, se rapprochent à 45 % aux extrémités et sont constituées par des fers en U de 25 % de hauteur d'âme, renforcées par le travers des machines et des chaudières. Les barrots de pont sont composés de poutres en fer de mêmes dimensions.

Pour donner une idée de l'importance des pièces d'acier coulé employées pour l'étambot, signalons, en passant, que leur ensemble pèse 199 tonnes pour les pièces fixes et 101 tonnes pour le gouvernail. L'axe de ce dernier est en acier à canon et a 58 centimètres de diamètre.

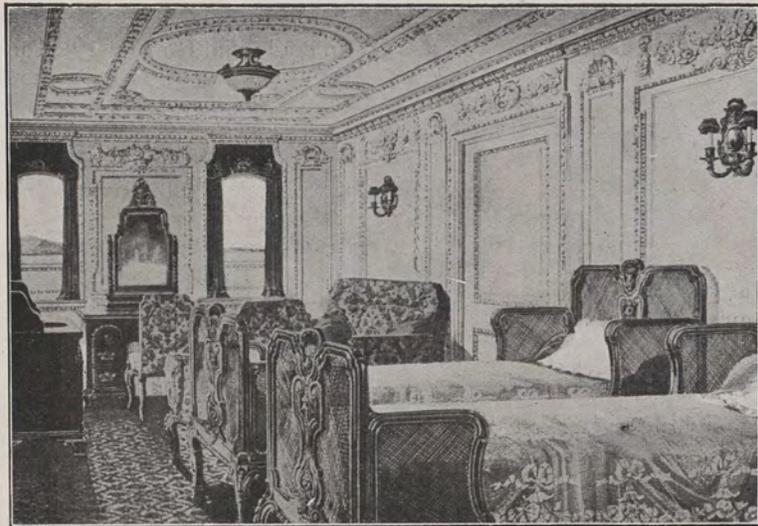
Enfin, pour communiquer dans les compartiments étanches, on a ménagé, dans leurs cloisons, des portes à coulisses que l'on peut manœuvrer soit à la main, soit automatiquement par un flotteur qui les déclanche. Le capitaine est à même également de les ouvrir ou fermer à distance, au moyen d'une commande électrique.

La machinerie de l'*Olympic* est composée de deux machines à piston latérales qui fonctionnent sous condensation et échappent dans une turbine Parsons centrale à basse pression, échappant à son tour au condenseur. Cette disposition est particulièrement

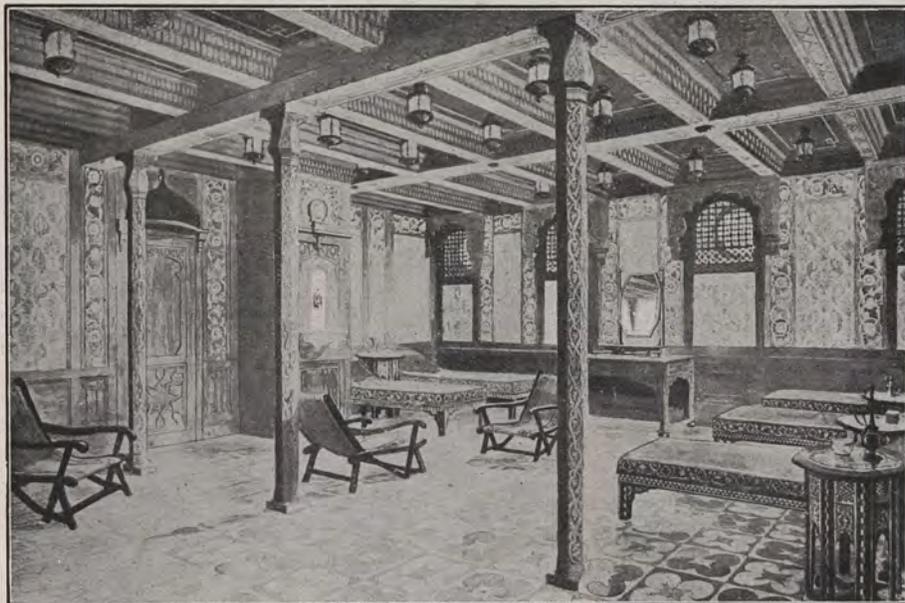
avantageuse, la turbine permettant de pousser très loin la détente et, d'autre part, les machines à pistons utilisant mieux qu'elle la vapeur à haute pression.

La population de l'*Olympic* est naturellement en proportion de ses dimensions et ce n'est pas sans raison que l'on a comparé les immenses bâtiments qui desservent les lignes de New-York à de véritables villes flottantes. L'équipage comprend 860 marins, maîtres d'hôtel, cuisiniers, garçons de service, femmes de chambre, etc., et 10 officiers. Il peut recevoir et loger 735 passagers de première classe, 674 de seconde, 862 de troisième et enfin 164 passagers d'entrepont.

On se fera une idée de la grandeur du navire par ce fait que sur le pont des embarcations, un espace bien dégagé offre aux passagers de première classe une belle promenade mesurant envi-



UNE CABINE DE PREMIÈRE



LA SALLE DES BAINS TURCS



LE GYMNASE ET LA SALLE D'ÉQUITATION

ron 140 mètres de longueur et élevé d'une dizaine de mètres au-dessus de la flottaison.

Les dimensions exceptionnelles de l'*Olympic* ont permis d'y installer, particulièrement pour les premières classes, des salons des plus luxueux. Les premières classes, situées au milieu du navire, occupent cinq des ponts superposés. Trois ascenseurs électriques permettent de passer d'un étage à l'autre et un service très complet de monte-charges assure la manutention des bagages.

Les pièces communes sont : une vaste et magnifique salle à manger de 35 mètres de longueur et occupant toute la largeur du navire ; un grand salon de réception long de 16 mètres, s'étendant également sur toute la largeur du

navire et auquel on accède par un grand escalier vraiment majestueux ; un restaurant par petites tables, un salon de repos, un fumoir, un salon de lecture, un café avec jardin d'hiver. On y a même ajouté, comme nouveauté, un hammam, avec piscine de natation ; une salle de gymnastique et un tennis.

Pour leur usage personnel, les passagers peuvent choisir soit des appartements, au nombre de douze, comprenant chacun trois chambres, une salle de bains, un cabinet de toilette, et deux penderies ; soit quatre appartements plus luxueux encore, composés d'un salon, de deux chambres, deux penderies, une salle de bains et un lavatory. On peut enfin s'y procurer à volonté des chambres avec ou sans salle de bains et à un, deux ou trois lits. On y trouve, en somme, tout le confort et toutes les commodités des meilleurs hôtels de la terre

terme. Les secondes classes sont situées à l'arrière, sur sept ponts et sont desservies par un grand escalier et un ascenseur électrique. Une salle à manger, un vaste fumoir et un salon de lecture en constituent les principales pièces.

Les débuts de la carrière de l'*Olympic* n'ont pas été heureux ; entré en service au mois de juin (il a quitté Southampton le 14 pour accomplir sa première traversée de l'Atlantique), il a été, au mois d'août, abordé dans les eaux du Solent par le travers, par l'étrave d'un croiseur anglais qui lui a fait une brèche d'une vingtaine de mètres de longueur, heureusement au-dessus de la flottaison. Il faisait beau et le navire a pu regagner Southampton sans encombre et y débarquer ses passagers, qui ont dû prendre d'autres lignes pour se rendre à destination ; mais on peut dire qu'il a eu de la chance d'éviter la catastrophe.

Notre page Automobile

TOUT le monde aujourd'hui fait de l'automobile... ou désire en faire. Les amis du cheval, même les plus irréductibles, ont dû laisser une place dans leur remise au véhicule mécanique. C'est qu'on voisine dans un tel rayon aujourd'hui; c'est que les rendez-vous de chasse à courre sont fixés à de telles distances que le meilleur cheval d'attelage est impuissant à remplir le service exigé.

Il est cependant des hésitants! L'automobile coûte si cher! Oui, certes l'automobile est coûteux. Mais surtout pour les tard venus, ceux qui n'ont pas pratiqué le tricycle et la voiturette d'il y a quinze ans; il est ruineux pour ceux qui sont obligés, sans aucune connaissance du sujet, de s'en remettre les yeux fermés à leur chauffeur.

Quand même ce serviteur serait parfaitement honnête et dévoué, quand même il s'efforceraient de prendre les intérêts de son maître, il n'a la plupart du temps ni l'instruction technique, ni le discernement nécessaires.

Quelques notions sur le fonctionnement des voitures modernes ne seront donc pas déplacées dans ce journal.

Elles ne suffiraient pas à alimenter une rubrique. Mais pour les possesseurs de voitures, pour ceux mêmes qui en connaissent parfaitement le fonctionnement théorique et pratique, il n'est pas indifférent de se maintenir au courant des perfectionnements essentiels et aussi des modifications de détail qui ne cessent d'éclorre chez les constructeurs.

Il est une question surtout qui préoccupe l'automobiliste, celle des accessoires. Les pneumatiques, la carrosserie, les pare-brise, les capotes, les avertisseurs, l'éclairage ont une importance capitale. Chaque semaine voit éclore une nouveauté. Est-elle réellement pratique, commode et sûre?

C'est pour examiner tous ces points, répondre à toutes ces questions que nous ouvrons aujourd'hui la page de l'Automobile.

Cette rubrique sera assurée par un technicien des plus avertis, automobiliste fervent, M. Norbert Galliot, qui a su se faire un nom parmi les vulgarisateurs distingués de la pratique automobile.

Il débutera dès le numéro prochain dans nos colonnes et nous fournira régulièrement une chronique hebdomadaire.

N. D. L. R.

*
**

La clientèle riche étant à l'heure actuelle à peu près saturée, le problème s'est posé pour les constructeurs, d'établir en série des véhicules sérieux, mais légers, d'un prix raisonnable et de frais d'entretien peu élevés, véhi-

cules à la portée du plus grand nombre et dont la vulgarisation étendrait à l'infini le marché de l'automobile.

Cette préoccupation du monde industriel s'est traduite, dans la presse spéciale, par des articles nombreux. Elle vient de se cristalliser en un fait, la création par notre confrère l'Auto d'une épreuve nouvelle, le « Tour de France automobile », réservé aux voitures légères et aux voiturettes; épreuve qui démontrera la vitesse et la résistance des véhicules bon marché, et contribuera à les répandre dans la masse en les faisant contempler aux quatre coins du pays.

La randonnée gigantesque sera en effet interrompue par des expositions successives à Lyon, Nice, Marseille, Toulon, Bordeaux et Lille.

En attendant que le public fasse l'accueil qu'elle mérite à cette idée ingénieuse, les constructeurs séduits par ce programme pratique, qui leur permettra de mettre en évidence, en province, les qualités de leurs voitures, répondent avec empressement à l'appel des organisateurs.

Voici la liste des engagements à ce jour :

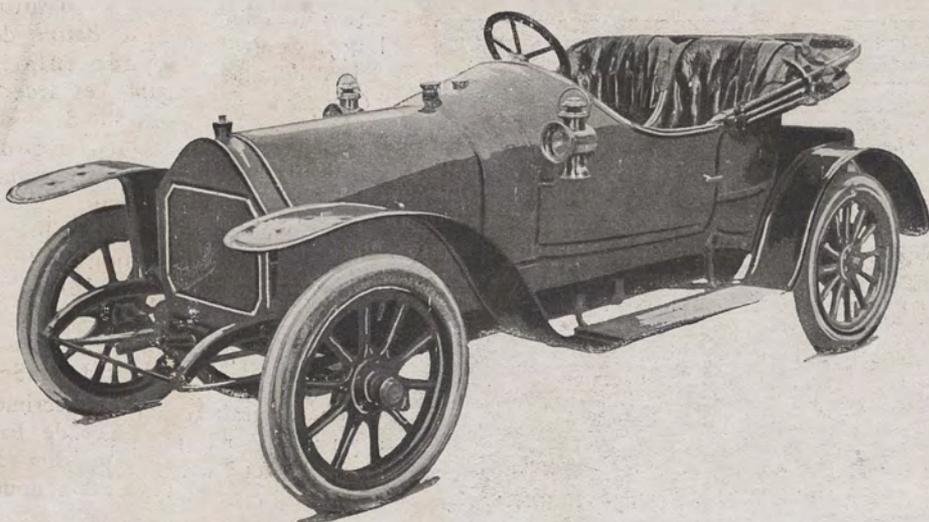
Voitures légères. — 1. Ford (Henri Depasse); 2. Delage (Delage); 3. Ford (Henri Depasse); 4. Ford (Henri Depasse); 5. Barré, de Niort; 6. Barré, de Niort; 7. Barré, de Niort; 8. Hurtu (Duval); 9. Crespelle (Crespelle); 10. Doriot-Flandrin-Parant; 11. Doriot-Flandrin-Parant; 12. Doriot-Flandrin-Parant; 13. Alcyon; 14. Alcyon; 15. Alcyon; 16. Grégoire; 17. Grégoire; 18. Hupmobile.

Voiturettes. — 1. Ronteix (Ronteix); 2. Luxior; 3. Violette.

Il nous paraît intéressant de décrire sommairement, aujourd'hui, une des voitures les plus qualifiées parmi les premières engagées, la voiturette Crespelle. Ce constructeur s'était spécialisé jusqu'ici dans la fabrication des monocylindriques. Sans les délaisser il a sacrifié à la mode toute-puissante et a établi deux modèles de quatre cylindres qui se trouvent résoudre le problème : unir la solidité et la vitesse à



VOITURETTE CRESPELLE DE SPORT



VOITURETTE CRESPELLE DE TOURISME 8 HP

la légèreté. Le moteur à longue course adopté, qu'il ait 65×120 ou 85×160 , donne 23 ou 35 chevaux, permet d'atteindre 60 et 73 kilomètres à l'heure en conservant le maximum de souplesse, permettant la marche à allure lente et les reprises faciles.

Le châssis allongé est étudié pour assurer une stabilité absolue. Les organes sont ceux d'une véritable voiture du type classique et cependant le poids total de la voiturette carrossée à deux places est de moins de 600 kilogrammes, ce qui assure une consommation infime de pneumatique et une dépense de 8 litres d'essence aux 100 kilomètres. Le prix des châssis oscille, suivant les caractéristiques, aux environs de 5.000 francs.

Ce véhicule gréé en course a fait ses preuves en se classant septième sur 87 partants dans le classement au rendement de la dernière course de Gaillon. Il saura tenir sa place dans le Tour de France.

COURSES A PIED

NOTRE CHAMPION JEAN BOUIN RECORDMAN DU MONDE

Pour la première fois un coureur français vient d'inscrire son nom sur la glorieuse liste des records du monde de courses à pied.

Ce bel exploit, qui fera date dans l'histoire de l'athlétisme français, revient à notre incontestable champion pédestre Jean Bouin, dont nous avons déjà, à maintes reprises, relaté en ce journal les sensationnelles victoires, et la performance accomplie en l'occurrence est d'autant plus remarquable que le record du monde qui est actuellement sa propriété, celui de la demi-heure, était vieux de quarante-huit ans.

C'est, en effet, le 11 mai 1863 que le professionnel anglais White parcourait 9 kilomètres 712 en 30 minutes, et depuis cette époque aucun pédestre n'avait pu mettre à son actif un tel exploit.

Bouin, en couvrant, le 16 novembre dernier, dans la demi-heure 9 kilomètres 721, s'est donc approprié un des plus beaux records inscrits sur le palmarès de l'athlétisme.

A la suite de sa victoire sur Bouchard, Bouin avait décidé de s'attaquer aux records du monde.

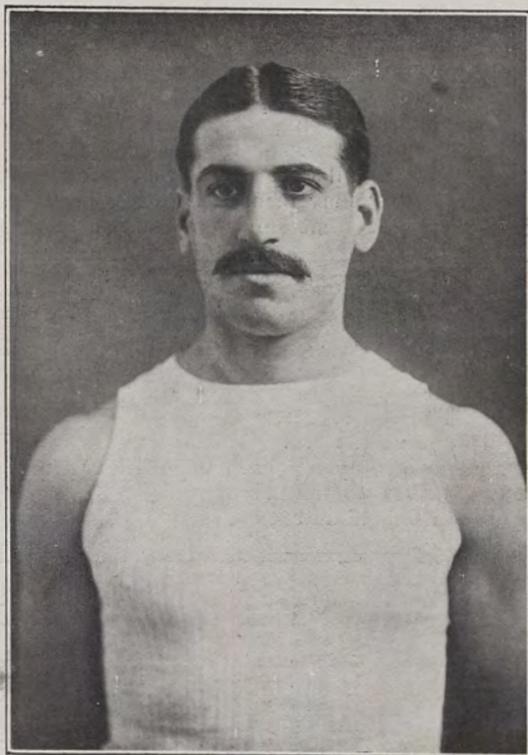
Il venait à Paris et le 16 novembre dernier, malgré le vent et la pluie, il tentait, sur la piste de Colombes, de s'approprier le record de la demi-heure et réussissait, pour son premier essai, pleinement dans sa tentative, couvrant dans les 30 minutes 9 mètres de plus que l'Anglais White.

Le merveilleux athlète qu'est Jean Bouin se classe donc au tout premier rang des coureurs de demi-fond du monde entier et sa merveilleuse performance confirme nos progrès en sports athlétiques, progrès que nous avons déjà mentionnés en ce journal.

Après une évolution, lente mais certaine, le muscle français a affirmé, enfin, ses véritables qualités et nos athlètes se sont classés au tout premier rang.

Notre champion Bouin ne s'en tiendra pas là, du reste, et tentera, dès l'année prochaine, un exploit plus fantastique encore : le record du monde de l'heure, détenu depuis 1899 par le champion pédestre anglais Henry Watkins, avec 18 kil. 878.

Espérons que notre champion réussira dans sa tentative, car le record du monde de l'heure est sans contredit le plus envié des records. G. D.



NOTRE CHAMPION J. BOUIN
RECORDMAN DU MONDE DE LA DEMI-HEURE

ESCRIME

LA SOCIÉTÉ D'ESCRIME A L'ÉPÉE DE PARIS

Le dimanche 19 novembre, la doyenne des Sociétés d'Épée donnait sa seconde réunion.

En effet, la Société d'Escrime à l'Épée de Paris fut fondée le 15 mai 1893. A cette époque la lame triangulaire n'avait pas encore entièrement conquis le monde de l'escrime, et ses détracteurs étaient bien plus nombreux qu'à l'heure actuelle, ce qui augmente le mérite de ceux qui eurent, les premiers, la hardiesse de constituer une société où seule l'épée serait en honneur; ils

en furent récompensés d'ailleurs car, actuellement, la S. E. E. P. compte plus de 350 membres, et est en pleine prospérité; la réunion de ce dimanche en est une preuve absolue, puisque malgré la pluie torrentielle de la matinée, trente tireurs étaient présents sur le terrain!

Douze poules ont été disputées avec animation et entrain.

Beaucoup de jeunes tireurs, dont la combativité est déjà très développée, se mesurèrent avec leurs aînés, et souvent avec succès.

Mais je déplore l'emploi de la pointe d'arrêt à trois branches qui tend de plus en plus à se généraliser, et voici pourquoi.

La pointe d'arrêt à trois branches est absolument illogique et fausse les résultats, parce qu'une épée ne doit avoir qu'une pointe. Elle est dangereuse, n'évite en aucune façon les discussions dans un coup douteux, et dans un coup net elle est superflue. Si cela continue les épéistes en viendront à se servir de la pointe d'arrêt même dans un assaut d'entraînement. C'est abusif.

Parmi les tireurs même les plus forts, bien peu observent la prudence qu'exigerait la logique du duel. Néanmoins, M. Millot, un jeune tireur, s'y conforme, avec habileté; M. André Gaucher a fait de belles armes, ce qui constitue un lourd handicap dans ces

sortes d'épreuves. MM. Hauzeur et Gentil ont réussi de jolis coups, M. R. Paul Faure toujours combatif et le Baron de Eynde infatigable et ardent ont fait de bons assauts. Enfin, M. Fleury gagne sa poule.

Cette brillante réunion qui était présidée par M. Dauchez de Beaubert, président de la Société d'Escrime à l'Épée de Paris comporta 12 poules dont nous donnons plus loin les résultats.

L. TRAPANI.



Hauzeur

Léger

Le juge Ivanovitch M. Dauchez de Beaubert, président de la S. E. E. P.

DURANT UNE POULE DE LA SOCIÉTÉ DE L'ESCRIME A L'ÉPÉE DE PARIS

CHOSSES ET AUTRES



L'administration des Haras vient d'acheter à M. Edmond Blanc Assouan II, fils de Melton et de Cyna (une propre sœur de Cyllène, le père de Cicero et de Lemberg). Assouan II a montré en course de la qualité, notamment en gagnant à deux ans le prix de la Salamandre contre Long Set et Gros Papa, à trois ans, le prix de La Rochette, à quatre ans, le prix Vermout contre Caropolis et en se plaçant second sur les 4.400 mètres du prix La Rochette, à Chantilly, entre La Française et Rire aux Larmes. Avec Sablonnet, Olivier II et Assouan II, l'administration des Haras paraît avoir fait en ces derniers temps trois bonnes acquisitions de chevaux de classe.

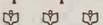


L'arrêté concernant la prime au naisseur de l'étalon national va paraître prochainement.

La prime consistera en 5 0/0 accordés au propriétaire qui a fait saillir la mère.

La prime s'étendra à tous les naisseurs d'étalons nationaux de toutes circonscriptions. Elle ne sera nullement prise sur le prix de vente des étalons, puisqu'elle fait l'objet d'un budget spécial.

L'élevage du demi-sang voit, grâce à l'initiative et à la persévérance de ses dirigeants, sa situation s'améliorer chaque jour et sa prospérité s'affirmer davantage.

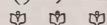


Nous avons donné, dans un de nos derniers numéros, les prix atteints par quelques yearlings lors des récentes ventes de la République Argentine, complétons aujourd'hui cette information en mentionnant les prix auxquels se sont vendus les produits des réputés étalons français Jardy et Val d'Or.

Le Haras Nacional présentait 14 poulains et 6 pouliches de Jardy. Les prix les plus élevés étaient atteints par Beruti (130.000 francs), Irigoyen (125.000 francs), Mathieu (102.500 francs), Darraguera (80.000 francs).

La vente des vingt produits de Jardy atteignait la somme de 1.126.250 francs.

Le Haras San-Jacinto présentait 21 produits de Val d'Or (11 poulains et 10 pouliches) qui produisirent une vente de 623.340 francs, et les prix les plus élevés furent atteints pour une pouliche par Bocace (72.000 fr.), une pouliche par Scotch Heater (53.575 francs) et un poulain par Pâquerette (52.500 francs).



La Société Sportive d'Encouragement vient de clôturer brillamment sa saison de plat. Voici les résultats comparés à ceux des deux années précédentes :

Années	Partants	Recettes aux entrées	Pari mutuel
1909.....	2.426	1.049.675	38.182.280
1910.....	2.394	984.203	38.196.655
1911.....	2.417	1.073.340	41.133.370



Le rapport paru récemment sur l'approvisionnement de Paris renferme des renseignements intéressants sur la consommation de la viande de cheval à Paris, depuis l'année 1897.

Cette consommation s'est accrue progressivement. Après avoir été, en moyenne, de 5.513.000 kil. par an, de 1897 à 1901, et de 10.743.000 kilogrammes de 1902 à 1906, elle atteint son maximum en 1907, soit 14.893.000 kilogr., et elle a légèrement diminué dans les années suivantes, soit 14.485.000 kilogr. en 1908; 14.184.000 kilogr. en 1909 et 13.704.000 kilogr. en 1910. Sur ce dernier total, l'abattoir hippophagique a fourni 12.197.000 kilogr. et il a été introduit 1.507.000 kilogr. de l'extérieur. Le mouvement de l'abattoir hippophagique est résumé comme suit pour les deux dernières années :

	1909	1910
	Têtes	Têtes
Chevaux.....	48.795	48.070
Anes.....	861	870
Mulets.....	305	403
Totaux.....	49.961	49.403

Rendement en viande 12.345.850 k. 12.197.000 kil.

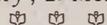
Le rendement moyen par tête ressort à 246 kil. en 1910. Ces chiffres montrent l'importance de la consommation de la viande de cheval, dont l'accroissement

depuis 1897 doit être attribué aux prescriptions du corps médical ainsi qu'aux besoins de la classe laborieuse qui ne peut plus se procurer à cause des prix plus élevés, la viande de boucherie (bœuf, mouton, veau).



Les Poules d'épée disputées organisées dimanche dernier par la Société d'Escrime à l'Épée de Paris, dont nous parlons dans ce numéro, ont donné les résultats suivants :

- 1^{re} Poule. — 1. après barrage, R. Paul Faure;
2. de Heynde.
- 2^e Poule. — 1. après barrage, Pollitzer; 2. Robbe.
- 3^e Poule. — 1. Millot; 2. Gentil.
- 4^e Poule. — 1. après barrage, de Fressanges du Bost;
2. Holden.
- 5^e Poule. — 1. après barrage, Hauzeur; 2. des Parcs.
- 6^e Poule. — 1. Bounaud; 2. Pollitzer,
- 7^e Poule. — 1. après barrage, Léger; 2. Pollitzer.
- 8^e poule. — 1. Testard; 2. *ex aequo*, de Fressanges,
- J. Guibout.
- 9^e Poule. — 1. après barrage, Millot; 2. A. Gaucher.
- 10^e Poule. — 1. Robbe; 2. Henry.
- 11^e Poule. — 1. Roulier; 2. *ex aequo*, Violet, Weil et J. Guibout.
- 12^e Poule. — 1. Fleury; 2. Meillant.



La Chasse des grèves au fusil, par MAURICE DE LA FUYE, qui vient de paraître chez LAVEUR, est un livre qui se recommande à l'attention de tous les amateurs de ce sport si apprécié par les chasseurs du Midi, de l'Algérie et de la Tunisie. C'est à la fois un ouvrage didactique sur les diverses manières de chasser les grèves à l'affût, devant soi, en battue, et très documenté au point de vue ornithologique.

Rempli d'observations intéressantes, anecdotiques, ce traité est très clairement écrit et agréable à lire. Il contient des aperçus généraux et des réflexions humoristiques qu'on ne s'attend pas à y trouver. D'un prix modéré, 3 fr. 50, il doit figurer dans la bibliothèque de tous les chasseurs qui entendent la chasse et qui chassent avec intelligence.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON Rue GLISSON, 52. C^o 352^m. Rev. br. 10.920 fr. M. à p. 140.000 fr. Prêts à cons. A a J^o s' ench. Ch. Not. Paris, 5 Déc. M^o BRECHEUX, not., 21, ar^d d'Italie. T.

Maison Rue TURBIGO, 53, ang. r. Vaucanson C^o : à Paris de 345^m R. br. 44.616 fr. M. à p. : 450.000 fr. Adj. Ch. Not., 12 déc. S'ad. aux not. M^o PHILIPPOT et HUGUENOT, 50, r. La Boétie. N.

PROPTÉ à Paris, 4, r. de Saintonge et 113, r. Vieille-du-Temple. C^o : 859^m. Rev. brut : 27.460 fr. M. à p. : 325.000 fr. Créd. Fonc. Adj. Ch. Not., 19 déc. M^o LABOURET, not., 146, r. Montmartre. N.

ERRATUM : Vente au Palais le 9 décembre 1911, M^o 254, Fg St-Martin. Rev. net : 11.128 fr. M. à p. : 135.000 fr. Terrain, 235, r. Lafayette. Rev. net : 7.500 fr. M. à p. : 115.000 fr. Signé : Demoreuil, avoué. N.

Nos abonnés sont informés qu'ils ont droit gratuitement à quarante lignes de petites annonces par an. Les annonces ne seront insérées qu'une fois. Toute annonce répétée donnera lieu à la perception d'un droit de 1 franc par insertion, payable d'avance, indépendamment du prix des lignes (la première insertion seule étant gratuite).

La Direction fera toujours passer en premier lieu les annonces de cinq lignes; quant à celles non payantes dépassant cinq lignes, elles ne seront insérées que lorsque la place consacrée à la rubrique sera suffisante. Les lignes supplémentaires seront insérées à raison de 75 cent. la ligne et devront être payées d'avance. Si le vendeur ou l'acheteur désire donner son adresse au bureau du journal, il devra envoyer avec son annonce la somme de UN FRANC pour frais de correspondance. Dernier délai pour les petites annonces à paraître dans le numéro de la semaine : Mardi, 10 heures.

Demande à acheter : Trotteur, 1^m64, très hautes actions, bien membré, robe gris fer. — Offre avec photo à M. Auguste Roussy, Villa Augusta, La Tour de Peilz (Suisse). 970

Jument 3/4 sang, baie, 1^m64, bonne action au galop, trotte en moins de 2", se

monte, douce aux chiens; sage; s'attelle parfaitement, peur de rien. Très grand fond.



975 francs avec garantie. A. B., bureau du journal. 955

Pour cause cessation concours, Voltigeur, p. s. anglo-arabe, bai brun, gagnant de très nombreux prix en concours, dont le prix Mornay à Paris cette année. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Ed. Gautier, Melun. 974

Cause auto, à vendre cheval anglo-arabe, hors ligne à la chasse, 1^m61, bai, 12 ans, 450 fr. Cheval, 1^m54, fils trotteur et p. s., 3 ans, sauteur parfait. 2.000 fr. — De Rasilly-Baubigné, Château-Gontier. 977

Pur sang entier bai, 2 ans, grand et fort, sain, net, très membré, papiers, 1.500 fr, cause excès de nombre. — M. Bernard Guy, Dieusie, Rochefort-sur-Loire (M.-et-L.). 980

Jument alezane. 1^m48, 10 ans, douce, peur de rien, bonnes allures, à vendre seule ou attelée tonneau Belvalette caoutchouté, très bon état. — S'adresser L^o de Metz-Noblat, 5, rue Pointin, Amiens. 981

Charmante jument, p. s. anglo-arabe, alezane, très bonne origine, 7 ans, 1^m50,

saine et nette, primée concours de Toulouse, douce, peur de rien, parfaite aux trois allures, vient de chasser, a été montée par une dame, ferait jument de polo, s'attelle, papiers 950 fr. Visible Touraine. — Martineau, 35, avenue Marceau. 982

A vendre : Ganich II. Borroki, Basquisant, chevaux de 4 ans, sains et nets, dressés sur les obstacles, ayant couru avec succès, en plein entraînement. — Capit. de Brignac, Angers. 983

Très belle beagle poil dur, 3 ans, 0^m42 environ, parfaite lièvre, lapin; essai sur place, prix modéré. — Bisquey d'Arraing, 49, Allées de Boutaut, Bordeaux. 957

Magnifique couple loulous de Poméranie (variété naine), importés et primés, d'un blanc neige admirable, fourrure abondante, 18 mois, sujets de 1^{er} ordre. 300 fr. — Hôtel d'Amade, Binche, Belgique. 976

Double phaéton, 16 HP. Unic, capote cuir, pare-brise, tendelet, pneus état neuf 815x105. Mécanisme revu à l'usine. Carrosserie état neuf. Vitesse : 60 kilom. à l'heure en palier. Moyenne : 45 kilom. l'heure. Prix : 3.900 fr. — S'adresser à M. J. Romain, au Journal. 973

On demande capitaux à 3 % pour élevage et commerce de chevaux de selle, on donnerait au prêteur facilité d'essai gratis sur tous les chevaux et achats facultatifs, ou intérêts sur tous les chevaux de concours Hippique et concours selle Paris, Saumur, etc. On donnerait garanties suffisantes selon la somme. — S'adresser Bureau du Journal. 946

On dem. jeune homme av. qq. capit. pr intéresser vente, dressage, entraînement chev. Etablissement magnif. Piste. Bénéf. sûr. Ecole dressage, Morlaix. 975

Jeune homme, 24 ans, sait bien monter à cheval, très amateur, grande habitude des chevaux, désire direction d'élevage, com-

merce de chevaux ou place analogue. — S'adresser au bureau du Journal. 978

A vendre : belle lame sabre japonais, trempe nuage du XVIII^e siècle, signée Fujiwara-Tadakumi. — Faire offre bureau journal. 979

A louer très belle ferme à 5 kil. de Charolles, 43 hectares de prairies, clôtures, très beaux et très vastes bâtiments, conviendrait admirablement pour l'élevage du cheval — Proud'hon, Château de Gouërs, Ségry (Indre). 984

La Corrida

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

PARFUM
POUDRÉ
LOTION
SAVON

18 PLACE VENDÔME
PARIS

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME, PARIS

Le Gérant : P. JEANNIOT.

Société Générale d'Impression, 21, rue Ganneron, Paris
P. MONOD, directeur.

BOITERIES, TARES MOLLES, FLUXIONS DE POITRINE, ANGINES

des CHEVAUX, CHIENS, BÊTES à CORNES
sont RADICALEMENT GUÉRIES par

TOPIQUE DECLIE-MONTET

PRIX : 4 francs, PHARMACIE DES LOMBARDS
50, rue des Lombards, Paris et dans toutes les Pharmacies