

FIGARO ILLUSTRÉ



Jean Béraud

Ayuntamiento de Madrid

A nos lectrices



CONSEILS POUR LA BEAUTÉ DU TEINT. — L'art d'être belle consiste, non pas à se donner une apparence factice, mais à mettre en relief sa beauté naturelle. D'abord il faut rendre au teint tout son éclat au moyen de la Rosée Orkilia, recouverte d'un soupçon de Poudre de riz Orkidée. Les rides, s'il y en a, disparaîtront comme par enchantement et l'on recouvrera « naturellement et sans artifices » son visage de jeune fille. Bien entendu, nous ne parlons que pour celles qui vieillissent. Les autres n'ont pas à recouvrer, mais, ce qui est bien plus facile, à conserver. Ce n'est pas un maquillage, c'est un soin d'hygiène et de coquetterie.

Nous conseillons donc de faire exclusivement usage de la Rosée Orkilia et de la Poudre de riz Orkidée, sont représentées ci-dessus et que nos lectrices pourront se procurer dans toutes les grandes parfumeries France et de l'étranger, ainsi que chez l'inventeur

LENTHÉRIC, 245, Rue Saint-Honoré.

Le gros événement commercial du moment c'est l'Exposition universelle de Chicago. Toutes les nations y figurent. Chacun tient à l'honneur d'y être dignement représenté.

Pour donner une idée des frais considérables faits par les principaux exposants, nous donnons aujourd'hui le dessin des deux monuments qui servent d'entrée à l'Exposition de Fourrures de Monsieur



P. M. GRUNWALDT

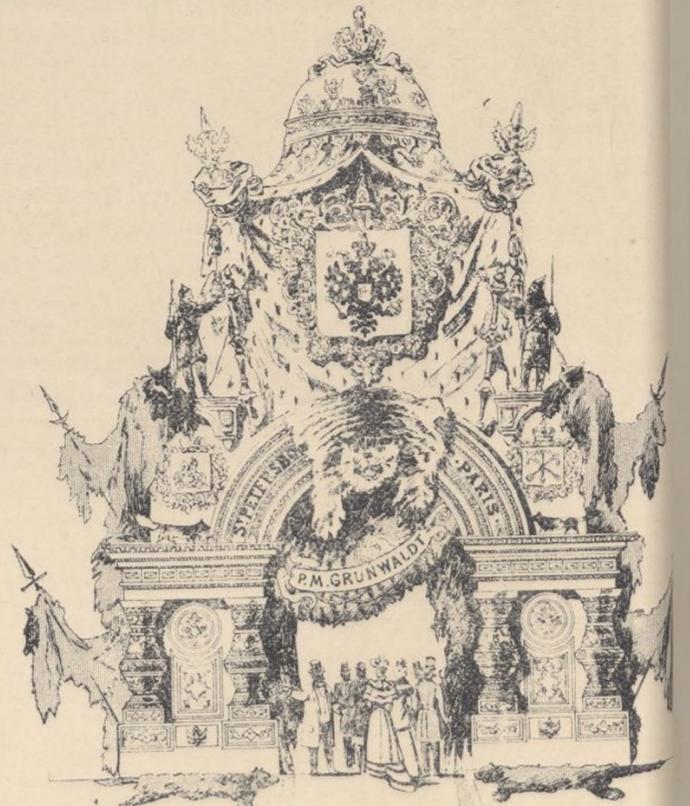
de Saint-Petersbourg

DONT LES MAGASINS DE

PARIS

6, Rue de la Paix

Contiennent les plus belles
fourrures
du monde entier.



PORTES MONUMENTALES de l'Exposition de fourrures de M. P. M. GRUNWALDT, 6, rue de la Paix, PARIS
DANS LA SECTION RUSSE A CHICAGO.

POUDRE de RIZ SPECIALE

Préparée au Bismuth.

Hygiénique, Adhérente,
Invisible.

VELOUTINE FAY

CH. FAY

INVENTEUR

PARIS — 9, rue de la Paix — PARIS

Exiger la Marque : CH. FAY

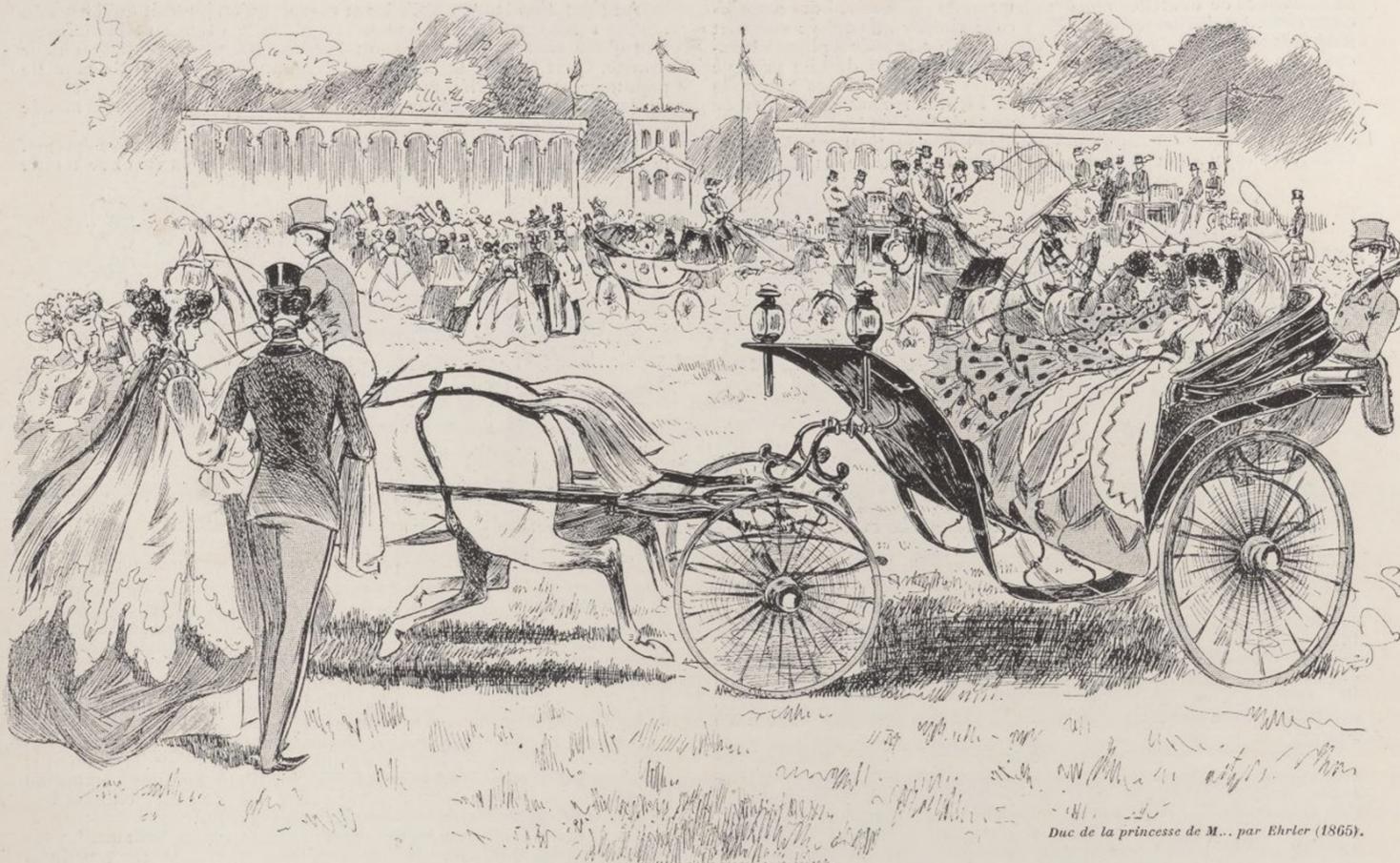


La PATE EPILATOIRE DUSSEY

Détruit les POILS DISGRACIEUX sur le visage des dames, sans aucun inconvénient pour la peau, même la plus délicate. 50 ANS de SUCCÈS, de Hautes Récompenses aux Expositions, les Brevets de Fournisseur de Familles régnantes et des Milliers d'Attestations garantissent l'efficacité et l'innocuité absolue de cette préparation (20 fr. la boîte pour le menton et les joues; 1/2 boîte : 10 fr., spécial pour une légère moustache. F. m.). — Le PILON fait disparaître toute trace de poils follets sur les bras auxquels il communique une blancheur éblouissante. DUSSEY, Inventeur, 4, Rue Jean-Jacques Rousseau, Paris, ET PRINCIPAUX COIFFEURS.

FIGARO ILLUSTRÉ

MAI 1893



Duc de la princesse de M... par Ehrler (1865).

Les Courses. Hier et Aujourd'hui.

LORSQUE feu le duc de Morny demanda la création du Grand Prix de cent mille francs, il ne songeait certainement pas que cette institution deviendrait un jour une seconde édition des maisons de jeux abolies en France.

M. de Morny, à qui la politique laissait quelques loisirs, s'occupait avec ardeur de Sport. Membre influent du Jockey-Club, possédant une écurie de courses, il consacrait à l'élevage et à l'entraînement du cheval tout le temps qu'il avait libre.

En 1860, frappé du progrès de notre élevage de pur-sang, il se demanda pourquoi la France ne disputerait pas à l'Angleterre une supériorité jusqu'alors incontestée. Il voulut qu'un prix important fût fondé pour mettre l'élite de la production française en présence des meilleurs chevaux anglais, et comparer ainsi les résultats obtenus par les éleveurs des deux pays.

Il se heurta d'abord contre une difficulté en apparence insurmontable. Les statuts de la Société d'encouragement s'opposaient à ce que la moindre somme fût accordée en prix à un cheval né à l'étranger. Mais, pour lui, un obstacle n'était qu'un aiguillon qui le poussait à vouloir passer outre. L'argent que refusait le règlement de la Société, l'argent que le Jockey-Club, sollicité par lui, déclara ne pouvoir prendre dans sa caisse, il le demanda au Conseil municipal.

Il lui fallait un chiffre rond : cent mille francs !... A cette proposition, nos édiles s'effarouchèrent. Mais le duc opiniâtre leur fit valoir les bénéfices que cette grande fête internationale donnerait à la ville de Paris. Toilettes des femmes, dépenses de voitures, séjour des étrangers, etc., etc. Bref, le Conseil, après une entente avec les Compagnies de Chemin de fer qui, elles aussi, comprirent que le Grand Prix leur occasionnerait un trafic considérable, le Conseil, disons-nous, vota les cent mille francs.

Le premier Grand Prix de 1863 fut gagné par un cheval anglais *The Ranger*, battant *La Touques*, champion français.

Cela fit beaucoup crier et peu s'en fallut qu'on ne renoncât à recommencer l'épreuve. On prétendait que nous ne gagnerions jamais. La victoire de *Vermouth*, à M. Delamarre, contre le fameux *Blair-Athol* que l'on croyait invincible, rassura les timides. Le succès de *Gladiator* en 1865 fut pour les partisans du Grand Prix un nouvel et triomphant argument.

D'ailleurs la Cour impériale et toute l'aristocratie avaient accepté avec enthousiasme cette création. Le rendez-vous hippique du Bois de Boulogne était coté comme réunion du suprême chic mondain.

Les chroniqueurs du temps nous en retracent les splendeurs : sur l'avenue du Bois, — alors avenue de l'Impératrice, — au départ, la suite des luxueux équipages, marchant sur deux et trois files de front. D'abord le véritable attelage aristocratique français, la grande Daumont, avec ses postillons en livrée sobre ou éclatante selon les goûts des maîtres, les valets de pied derrière la capote, bras croisés, les

deux hommes de suite sur des chevaux de même robe que les quatre chevaux de trait. Puis le huit-ressorts, la reine des voitures de promenade. Le mail-coach, chevaux de timon très près et absolument sous le fouet du gentleman qui conduit presque debout. Le dog-cart, commode et pratique. Le cabriolet en tandem, encore une fantaisie destinée à faire ressortir le talent du gentleman-cocher. Le panier, mignonne voiture, traînée par deux jolis poneys dociles à la main de l'élégante qui, elle aussi, tient à faire voir qu'elle sait tenir les rênes. Le duc, très élégant en demi-daumont, mais qui exige, pour être chic, des purs-sang indiscutables... Tout le Paris aristocratique, luxueux et mondain est là, luttant d'élégances et de somptuosités...

Que de toilettes à admirer ! C'est un véritable concours. Dans la tribune impériale voici l'Empereur, l'Impératrice, la princesse Mathilde, la princesse Murat, le roi Ferdinand de Portugal, le duc de Brabant, le prince d'Orange...

Dans la tribune du Jockey-Club, M. Georges Payne, lord Strathmore, lord Sount-Vincent, lord Charles Martyn, MM. Henry Saville, Bowes, Cooper, Bastard, lord Coventry, lord Getland, lord Orfort, lord Durham, lord et lady Winchelsea, le duc de Hamilton, le marquis de Herfort, etc., etc.

Les toilettes sont merveilleuses.



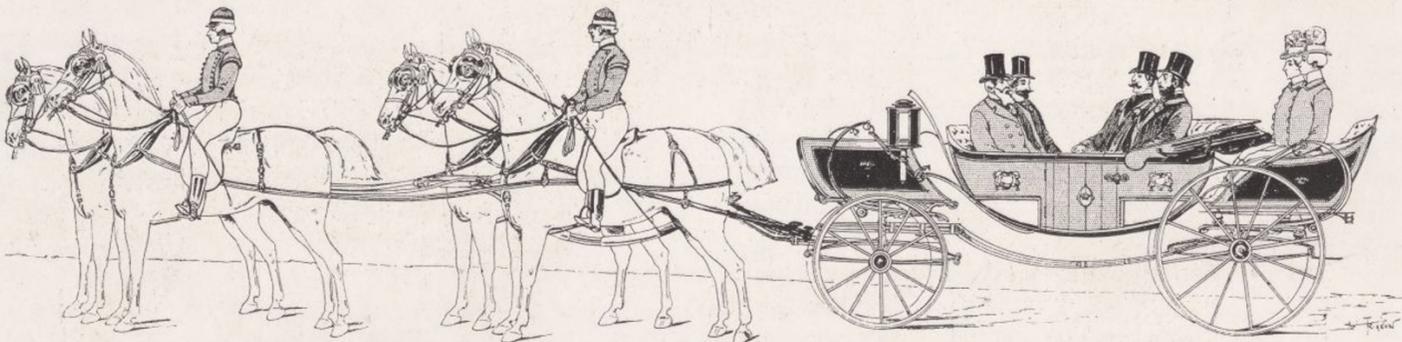
Phaéton de Napoléon III, par Ehrler (1867).

L'Impératrice Eugénie, alors à l'apogée de sa gloire et de sa beauté, porte une robe avec veste de popeline blanche, garnie de brandebourgs, ganse et boutons vert émeraude, chapeau de tulle blanc à touffes d'herbes pailletées de rose.

La duchesse de Persigny : robe en gaze de Chambéry garnie de rubans verts. La comtesse de Béarn : robe et veste alpaça blanc, ornée

de larges galons et petits glands de paille. Capote de tulle à torsades de paille. La princesse de Sagan : robe et casaque mohair blanc rehaussées de franges yack. Capote blanche à grosses roses. Madame de Pourtalès : robe et veste de taffetas blanc. Longue ceinture azuline. Chapeau blanc et bleu. La princesse Poniatowska : robe de taffetas gris ardoisé ornée de biais violets, grande rotonde de guipure noire ; capote violette à ruche de deux tons. Madame Swertowska : robe gris perle. Châle de Chantilly. Petite capote mauve. La marquise de Talhouët : robe de soie chinée, violette, noire et blanche. Mantelet de soie brodé de dentelles noires ; chapeau de paille garni des nuances de la robe. La duchesse de Maillé : robe mohair gris acier ; mantelet noir et blanc, garni de dentelles. Chapeau de crin noir à plumes blanches. La duchesse de Mouchy : robe de faille bleu de ciel presque entièrement garnie de point d'Angleterre. Plumes bleues Lamballe dans ses cheveux blonds. La générale Fleury, ravissante toilette de taffetas chiné vert d'eau et blanc. Coiffure de feuilles légères.

Sur la pelouse où les dames du demi-monde tiennent réception dans leurs voitures comme dans un salon, le spectacle est également



Daumont du Khédive Ismail Pacha, par Bail. Harnais de Clément, père. (1867)

de l'Empire. Des lourds et massifs carrosses de l'ancien régime, les Ehrler, les Binder, les Belvalette, les Bail, les Million-Guiet avaient fait d'adorables, pratiques et douces voitures de promenade et de cérémonie, aussi luxueuses, aussi aristocratiques que les anciennes, tout en étant cent fois plus confortables et plus gracieuses à l'œil. Gabriel Clément, le père de notre sellier en vogue actuel, avait approprié le harnais au goût raffiné du jour. Enfin, sous l'impulsion du général Fleury, écuyer de l'Empereur et grand maître du haras, et du duc de Morny, les plus beaux chevaux du monde étaient en France.

L'Empereur — à tout seigneur, tout honneur — avait dans ses écuries quatre cents chevaux, plus une centaine à la réserve de la Porte-Jaune. Comme chevaux de gala, pour les cérémonies officielles, il avait des Hanovriens de 1^m76 à 1^m80, marchant très haut, taille qu'il serait presque impossible de retrouver aujourd'hui. Comme équipages de ville, sa calèche et sa berline ; huit Daumont pour le service de l'Empereur et de l'Impératrice, quatre pour celui du Prince impérial toutes voitures de son carrossier Ehrler, rue de Ponthieu, dont le successeur est aujourd'hui Jeantaud.

Il y avait dix attelages de poste, composés de sept chevaux chacun : deux chevaux d'éclairiers, quatre de trait, un pour le piqueur.

Les chevaux de poste étaient mi-partie hollandais et normands. Vingt de ces chevaux furent présentés par Ménage au concours hippique, où ils furent l'objet de l'admiration générale.

Les chevaux de gala étaient hanovriens, comme on l'a vu plus haut. Quant aux chevaux de ville, ils étaient normands. Les chevaux de selle étaient anglais.

Les trois chevaux de selle favoris de Napoléon III, étaient tous trois alezans. Ils se nommaient *Philip*, *Buckingham* et *Ajax*. C'est ce dernier qui servit de monture à l'empereur à Solferino. Plus tard on l'envoya prendre ses invalides à Villeneuve-l'Étang... L'histoire raconte qu'il y mourut. La légende maligne prétend qu'il fut vendu en sous-main...

Pour le service du phaéton dans lequel Napoléon III aimait à sortir le soir et qu'il conduisait lui-même avec une véritable maîtrise — quatre chevaux étaient réservés : *Santana*, *Sivry*, *Plum-Bog* et *X...*

Un exemple qui peut donner une idée de la valeur des équipages de l'Empereur. Après le 4 septembre, un cheval, *Jean-Bart*, a été vendu 5,000 francs et revendu 11,000 francs quelques jours plus tard.

Le « maître » donnant l'exemple, les deux aristocraties, l'ancienne ralliée et la nouvelle, le suivaient. Le luxe battait son plein.

Le comte de Damas ne sortait qu'avec quatre ou six chevaux conduits par Duchauffour. Sa livrée verte (couleur du roi Henri V, dont il était écuyer) avec capes à la française, faisait sensation.

Le comte Volleski, le marquis Aguado avaient, après l'Empereur, les plus beaux équipages de Paris. Le

marquis de Noailles faisait conduire par son cocher Tournois, dit *Petitpas*, quatre chevaux bais attelés en tandem, qui attiraient tous les regards. La Daumont du comte de Lagrange avait pour postillons les deux frères Hawes, dont l'un fait courir aujourd'hui... Les attelages de poste et la Daumont du marquis de Querieu et spécialement sa voiture à housse, pour laquelle le père Sem, le cocher du marquis, avait acheté au célèbre et fastueux lord Pembroke les deux chevaux *Château-Margaux* et *Solferino*, pour la bagatelle de 45,000 francs, faisaient l'admiration de tous les vrais amateurs.

Nous citerons enfin le beau tandem du comte Pourtalès, la Daumont de la princesse de Metternich, les équipages de la comtesse

adorable et chatoyant. Voici les deux sœurs Dela... en jupes courtes et casaque gris-perle, brodées de fleurs des champs, en bosse sur toutes les coutures. Chapeaux « Hérissons » Louis XV emmêlés de fleurs des champs. Ombrelles tout en bleuets et coquelicots.

Mademoiselle de G..., une vraie rose elle-même, sous la grosse rose épanouie qui lui sert de chapeau. Mantelet et retroussis Watteau bleu — du bleu azuré de ses yeux.

Madame M..., robe rayée blanc et noir, coiffure rouge feu. Aspect diabolique...

Au fond d'un landau d'Ehrler si correct qu'on jurerait qu'il est « du monde » deux manches de rayure algérienne orange et blanc, sortant d'une soubreveste richement brodée. Grands repentirs couleur orange. C'est C. P..., la célèbre « professionnal » autour de laquelle papillonnent tant d'élégants, du plus jeune au plus vieux.

Au retour, plus grande lutte encore qu'au départ. Car tout le monde alors se trouvait réuni.

Et le coup d'œil en valait réellement la peine, car, à aucune époque, le luxe des équipages n'a été plus grand que dans la seconde moitié

Suckowska, qui devint plus tard marquise de Noailles, les Daumont du marquis de Louvencourt, du prince d'Hénin, du duc de Morny, du duc de La Rochefoucauld, du comte de Juigné, du comte de Mercy-Argenteau à la livrée bleue et jaune, le mail du comte de Lamberty, les voitures à housse (chose presque oubliée aujourd'hui !) de l'ambassadeur d'Angleterre, du comte de Solms, du comte du Waresquiel, du comte de Puységur, du duc de Grammont, du duc d'Uzès, du duc de la Trémoille, du comte Duchatel, du duc de Luynes, de la comtesse de La Chesneraye, du comte Puyparlier...

Voulant renchérir, un écuyer de l'Empereur, le marquis de Riancourt avait eu l'idée de faire copier un des carrosses de Trianon et le faisait conduire en Daumont par des postillons habillés comme au Grand Siècle... Cette fantaisie n'eut pas le don de plaire en haut lieu et le marquis dut revenir aux traditions modernes.

Du côté du demi-monde, le luxe n'était pas moins brillant. La célèbre madame Musard avait une demi-Daumont dont les postillons vêtus d'une livrée violet, montaient des chevaux noirs d'une allure admirable. Cora Pearl avait monté son écurie et la menait avec une autorité qui faisait dire aux mauvaises langues qu'elle avait dû être élevée par un palefrenier. Adèle Courtois, Anna Delion, Caroline Hassé, Caroline Letessier, la Barucci, célèbre par l'affaire du baccara, avaient toutes leur voiture conduite à la Daumont et leur livrée particulière qui pouvait rivaliser de chic et de tenue avec celles des plus vieilles maisons du faubourg Saint-Germain. Lady Hare, l'une des « amies » de l'Empereur, pour qui furent construites les écuries du château de Beaugard, frisait par ses couleurs la livrée impériale. Madame Lejeune fit mieux. Elle la prit carrément. Un jour, sa Daumont sortit, précédée par deux éclairiers en vert et or, avec un chasseur à cheval à la portière gauche et deux garçons d'attelage suivant également à cheval. Comme elle avait une certaine ressemblance avec l'Impératrice, tous les sergents de ville qui virent arriver cet équipage place de la Concorde, se précipitèrent, firent faire place et enfin firent lever les chaînes de l'Arc de Triomphe, afin que la souveraine pût passer... Elle alla ainsi jusqu'à l'entrée du Bois...

On juge du tapage que fit cette aventure. Aussi, à partir de ce moment fut-il expressément défendu de prendre une livrée qui, même approximativement, rappelât celle de l'Empereur.

Plus audacieuse encore était Cari Walter, plus connue sous le nom de Poly Sittles. Rien de correct comme son poney-chaise tout noir, trainé par deux cobs noirs, avec cocher, valet de pied et hommes d'attelage en livrée noire. Elle-même le conduisait tout de noir vêtue et les passants admiraient la dignité de celle qu'ils prenaient pour quelque grande dame.

Ce luxe des équipages ne fit que croître d'année en année. Il était à son apogée en 1867, au moment de l'Exposition universelle. À l'exemple de son oncle qui avait offert jadis à l'acteur Talma un parterre de rois pour l'ap-

plaudir, Napoléon III offrait aux Parisiens le spectacle d'une réunion de tous les souverains.

Dans sa tribune, au Grand Prix, il avait à ses côtés l'empereur Alexandre II, czar de toutes les Russies et ses deux fils, le grand-duc héritier, aujourd'hui Alexandre III et Wladimir ; le Roi et la Reine des Belges, le prince royal de Prusse, la grande-duchesse Marie de Russie, le prince Louis de Hesse, le Taicoun, le duc de Luchtemberg, le prince Dolgorouki, le prince Gortschakoff, le prince Bariatowski et toute la série des généraux, colonels, majors et capitaines étrangers, tous de famille princière ou ducale, barons, comtes, marquis, margraves, etc., qui formaient la suite des hôtes royaux. *Fervacques*, qui



Voiture de l'Ambassade de Turquie, par Bail. Harnais de Clément, père. (1867)

gagna le Grand Prix cette année-là, eut comme Talma une salve d'applaudissements qu'on ne peut pas souvent avoir.

En la fatale année 1870, le Grand Prix fut couru le 14 juin au milieu de splendeurs éblouissantes. Ce fut le Prince impérial qui, entrant le premier dans sa Daumont, eut les prémices des hurrahs enthousiastes du public. Ces hurrahs redoublèrent lorsqu'on vit l'héritier du trône descendre de la tribune pour aller offrir la main à sa mère qui arrivait un peu en retard avec l'Empereur. L'Impératrice portait ce jour-là une ravissante toilette havane très clair avec plume noire au chapeau. C'était le fameux chapeau forme amazone, créé par madame Lebel-Stritter, et qui est resté légendaire dans cette maison, toujours existante, rue Saint-Honoré. Le prince avait lui aussi une cravate

rayée noire et blanche... Curieuse coïncidence! les couleurs de la Prusse à laquelle on allait déclarer la guerre trois semaines plus tard et qui devait faire crouler la dynastie impériale!

En 1871, pas de Grand Prix, on le comprend. Mais l'année suivante, on se dit qu'on s'est assez courbé sous le poids de nos désastres et qu'il est temps de montrer que la France n'est pas aussi morte que pourraient le croire les étrangers.

On se galvanise pour rendre la fête aussi convenable que possible. Ce sont maintenant M. et Mme Thiers qui occupent la tribune d'honneur. Autour du Président, se trouvent le prince et la princesse Orloff, le maréchal Mac-Mahon, le général de Cissey, le général Ladmirault, M. Victor Lefranc, M. de Rémusat, M. et Madame Léon



Say, Madame Jules Simon, le duc et la duchesse de Galliera, Mademoiselle Dosne, M. Horace de Choiseul, les généraux Vinoy, Appert, Clinchant, Douay, M. Teisserenc de Bort et le préfet de police M. Léon Renault...

Ce n'est pas tout à fait les splendeurs de l'époque impériale. Au retour, nous ne remarquons guère, en fait d'équipages, que ceux du duc de Montpensier, de Madame de Gortschakoff, de M. Gustave de Rothschild, Emile de Girardin, de la baronne de Poilly, de la princesse Troubetzkoï, de M. Rouland, l'ancien ministre, de MM. Hubert Debrousse, Benoist Champy, de la comtesse de Pourtalès, du comte Aguado, du vicomte de Turenne, de MM. Erazzu, Jacques Sterne, de Moltke (du Danemark), enfin les deux mail-coachs conduits par MM. Bischoffsheim et Troubetzkoï... Quant à M. Gambetta, il est venu et reparti en simple fiacre.

Les quelques voitures de maître ou de remise qui complètent le cortège sont celles de Mesdames Sessi, Blanche Pierson, Bianca, Demay, Sarah Bernhardt, Sarolta, Beaugrand, Montaubry et Hortense Schneider...

Avec le maréchal de Mac-Mahon, le luxe reprend un peu. En 1874, nous rencontrons dans les tribunes Madame la princesse de Metternich, Madame de Ganay, Madame de Merlemont, la comtesse d'Evry, la baronne Finot, Madame de Montesquiou-Fézensac, Madame de Montgomery, Madame de Rothschild, la vicomtesse Martel. Puis beaucoup d'étrangères; Mesdames Cahen d'Anvers, l'une en toilette faille bleue avec mantelet garni de dentelles russes et un chapeau de paille de riz orné d'une couronne de pâquerettes et de myosotis, l'autre en robe de crêpe de Chine et faille marron, avec chapeau de paille de riz orné de plumes. Du côté des hommes, tous les représentants des cercles parisiens.

Dans la tribune présidentielle, le maréchal de Mac-Mahon, ayant à ses côtés la maréchale en robe de taffetas gros grain bleu avec tunique de dentelle noire, et suivi de tous les ministres, de MM. Buffet, Léon Renault, du préfet de la Seine, de l'ambassadeur de Turquie, du chevalier Nigra.

Au retour, la file des équipages s'est un peu augmentée. Elle est tout à fait complète quelques années plus tard, lorsque le maréchal reçoit, à l'occasion de l'Exposition de 1878, un certain nombre de visiteurs de haute marque.

C'est en calèches attelées à la Daumont que le maréchal, le shah de Perse, le duc d'Aoste et la Reine d'Espagne se font conduire à Longchamps. En Daumont également Madame la comtesse de Flandre, le duc de Hamilton, le prince Soltkyoff. Les mail-coachs sont plus nombreux et aussi les autres voitures de gala... Encore deux ou trois années et le défilé sera redevenu ce qu'il était jadis.

Mais, au maréchal de Mac-Mahon succède M. Grévy. La note change. Le nouveau Président est un homme modeste. Il a une bonne voiture bourgeoise et c'est en simples fiacres que le suivent la plupart

de ses invités... Et le comble, c'est que ces fiacres on leur fait les honneurs de l'enceinte réservée, avec protection de la police et de la garde, alors qu'on repousse l'équipage princier qui n'est pas de la suite du chef de l'Etat!...

C'est rebuter encore davantage l'aristocratie déjà fort peu encline à se rallier... Ne comptons plus sur le chatoiement des landaus, des huit-ressorts, des calèches armoriées... Même ceux et celles qui, par leur situation sont forcés de venir au Grand Prix, s'y feront conduire en simple victoria ou en coupé. Le seul luxe que pourront se permettre les jeunes, c'est le Buggy, correctement attelé par Gabriel Clément, que construisent si bien les frères Bail, et que vous voyez crânement conduit par la petite femme dessinée par Vallet.

Quant aux grandes voitures à housse, on les laissera sous la remise. On ne les sortira que dans les grandes occasions, pour un enterrement de marque ou pour un grand mariage, lorsqu'on saura qu'on est entre soi, entre gens de son monde sans crainte de mélange de froissements.

On a revu les grands équipages d'antan, en 1880, pour le mariage du prince Roland Bonaparte avec Mademoiselle Marie Blanc; en 1889, pour le mariage du prince de Luynes avec Mademoiselle Simone d'Uzès, le défilé des voitures a reparu aussi brillant que sous l'Empire. Dans le cortège de ce dernier mariage, on ne comptait pas moins de quarante-trois équipages à housse et à huit-ressorts. Il y avait longtemps qu'on n'avait vu pareil spectacle.

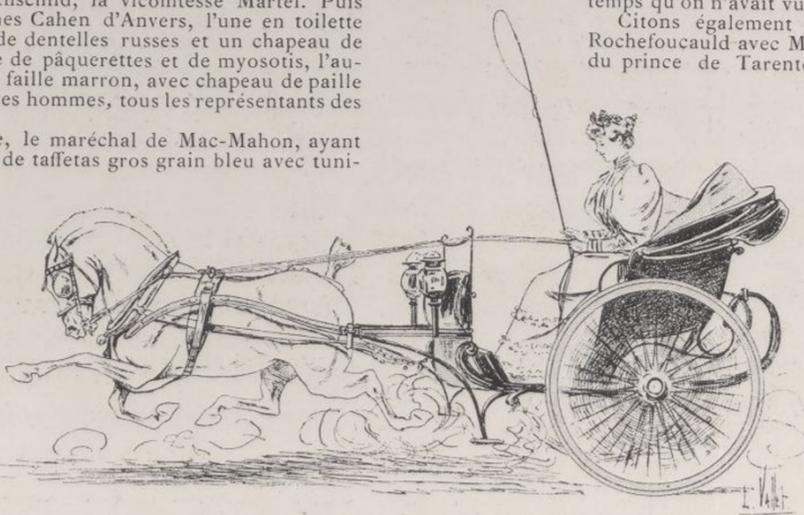
Citons également les mariages du duc de La Rochefoucauld avec Mademoiselle de la Trémouille, du prince de Tarente avec Mademoiselle Pillet-Will, et à Dampierre, du duc d'Ayen avec Mademoiselle Simone de Luynes.

A part cela, plus d'équipages.

Pourquoi donc?

Nous avons pourtant encore des carrossiers successeurs de ceux qui étaient célèbres sous l'Empire et qui n'ont pas démerité. Nous en trouvons la preuve dans les publications spéciales pour la carrosserie: « Le Guide du Carrossier », fondées en 1858 par Brice Thomas, et dirigées aujourd'hui par Louis Dupont, son neveu et successeur. Alfred Belvalette et C^{ie}, Bail jeune

frères, Gabriel Clément fils; Guiet, à qui tout le coaching commande ses voitures, de préférence à l'Angleterre, et Ehrler, l'ancien carrossier de l'Empereur, représenté aujourd'hui par M. Jeantaud qui n'a fait que donner à la maison fondée par son prédécesseur une impulsion de progrès toujours croissant. C'est M. Jeantaud qui a construit ces voitures à vapeur, précurseurs de la voiture électrique, à qui appartient l'avenir. Ne faisant aucun bruit, sans fumée, sans odeur, sans poussière, la voiture électrique sera dans quelques années la véritable voiture du high-life.





Mais pour qui travaille-t-on aujourd'hui? A part quelques vieilles familles qui sortent encore de temps en temps dans leurs

calèches à huit ressorts, pour la finance, les grands industriels, le haut commerce. Les seuls équipages qu'on voit dans Paris sont ceux des Rothschild, des Bamberger, des Goldsmith, des Chauchard, des Hottinguer, des Soubeyran, des Bischoffsheim, des Kahn, des Lebaudy, des Say, des Ménier, des Holtzer, des Mallet et des Jaluzot.

Et encore ne les voit-on que dans quelques réunions choisies. Au Concours hippique, par exemple, ou dans quelques courses spéciales; à la réunion d'Auteuil, pour la grande course de haies, dont nous donnons ici les portraits de deux des héros les plus populaires, la jument *Saïda* et le jockey Boon — parce qu'elle a lieu le mercredi et que tout le monde n'y peut pas aller.

Aujourd'hui le luxe se borne, pour les femmes, à exhiber les jolies toilettes, dont Redfern a le monopole et les coquets petits chapeaux de la maison Lebel-Stritter. Pour les hommes, Auld-Reekie, le grand tailleur écossais de la rue des Capucines, établi à Paris depuis un quart de siècle, crée, chaque saison, avec ses merveilleuses étoffes qui ne craignent ni la pluie ni la poussière, des costumes aussi pratiques

qu'élegants, tel son Tropical-Worsted, en gris bleu, marron foncé, etc., adopté cette année par tous les sportmen.

Mais ce qui empêche surtout la sortie des équipages, c'est cette promiscuité avec les fiacres, les tapissières, les locatis de toute sorte, dont le voisinage est compromettant et dangereux, car les automédonn jaloux et « rigolos » ne se gênent pas pour fourrer le nez de leur rossinante dans la capote d'un landau ou pour érailler du bout de leur brancard un panneau dont le vernissage a coûté des semaines de travail.

A Hyde-Park, en Angleterre, la promenade de Rotten-Row est réservée aux voitures de maître. Les fiacres n'y peuvent entrer. Sans vouloir faire du rigorisme, ne pourrait-on avoir dans Paris quelques endroits sélects où la même prohibition existerait?

Ce serait la réapparition des voitures élégantes et aussi des toilettes, de tout ce luxe contre lequel le peuple crie, mais qui le fait vivre, car dans la toilette d'une mondaine, il y a quelquefois le pain de dix familles. Qu'on ne l'empêche donc pas de se produire. C'est une question, non pas seulement d'aristocratie, mais réellement d'humanité.

C. DUHAMEL.

A nos Abonnés

A partir du 12 mai, les bureaux du FIGARO ILLUSTRÉ sont transférés 24, boulevard des Capucines, Maison Boussod, Valadon et C^{ie}.

Nos Abonnés de Paris reçoivent, avec le présent fascicule, une carte d'invitation qui leur permettra de visiter les nouvelles Galeries de la Maison Boussod, Valadon et C^{ie}.

Les Abonnés des départements et de l'étranger qui se trouveront à Paris à ce moment, pourront réclamer une invitation chez M. G. Hazard, 8, rue de Provence.

SOMMAIRE DU FASCICULE DE MAI

FAC-SIMILES DE TABLEAUX HORS TEXTE :

Une Panique, par RICHARD GOUBIE.

Danseuse de Cirque, par FRANÇOIS FLAMENG.

En route pour La Marche (double prime), par HARRY FINNEY.

Les Courses. Hier et aujourd'hui, par C. DUHAMEL; illustrations de L. VALLET, TRINQUIER et ROUAULT.

L'Art de faire courir, par A. DE SAINT-ALBIN; illustrations par photographies directes, d'après nature et en couleurs.

Le Coaching, par CAREL DU HAM; illustrations en couleurs de HARRY FINNEY.

Les Courses en France (1651-1814), par FRÉDÉRIC MASSON et GEORGES BERTIN; illustrations de MOREAU LE JEUNE, CARLE VERNET et SWEEBACH.

Rallye-Paper, par L. VALLET; illustrations en couleurs de L. VALLET.

COUVERTURE :

En Buggy à Longchamps, par JEAN BÉRAUD.

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Excursion à la Fontaine-de-Vaucluse et dans l'Ardèche en visitant Avignon, Nîmes, le Pont-du-Gard, Alais, du 20 au 31 mai 1893.

ITINÉRAIRE : Paris, Avignon, l'Isle-sur-Sorgue, la Fontaine-de-Vaucluse, Avignon, Nîmes, Pont-du-Gard, Nîmes, Alais, Saint-Paul-le-Jeune, Bois de Patolive, Berrias, Vallon, Descente de l'Ardèche, Pont-Saint-Esprit, Paris.

Billets à prix réduits combinés avec le concours de l'Agence des Voyages Economiques comprenant le transport en chemin de fer, en voiture, le logement et la nourriture, etc., etc.

Prix de l'excursion complète : 1^{re} classe, 240 fr. 40 (timbre non compris).

Le nombre des places est limité.

Les billets d'excursion (coupons de chemin de fer, de voiture, d'hôtel, etc., etc.) seront délivrés du 5 au 16 mai 1893 inclusivement aux bureaux de l'Agence des Voyages Economiques, rue Auber, 10, et rue du Faubourg-Montmartre, 17,

à Paris. — On peut se procurer des renseignements et des prospectus : à la gare de Paris P.-L.-M. et dans les bureaux-succursales de la Compagnie à Paris, et au bureau général des billets de chemins de fer de l'Hôtel Terminus de la gare de Paris-Saint-Lazare (General Ticket Office).

LE FIGARO-SALON DE 1893 PAR CHARLES YRIARTE

Plus de 100 Reproductions en Phototypogravure

auxquelles viennent s'ajouter cette année SIX GRANDES PRIMES DOUBLES EN COULEURS du format 42x62 des principales œuvres de l'Exposition de la Société des Artistes Français (Champs-Élysées) et de la Société Nationale des Beaux-Arts (Champ de Mars).

En vente chez tous les Libraires et à l'Hôtel du « Figaro »

PRIX DU FASCICULE : 11 FRANCS

Souscription aux six fascicules : franco, 13 fr. 50

Le premier fascicule (Champs-Élysées), contenant comme grande prime FRÈRES D'ARMES, de Grolleron, est en vente partout.

ABONNEMENTS AU FIGARO ILLUSTRÉ

PARIS ET DÉPARTEMENTS : UN AN, 36 FR. — SIX MOIS, 18 FR. 50.

ÉTRANGER, Union postale : UN AN, 42 FR. — SIX MOIS, 21 FR. 50.

Les demandes d'abonnements, accompagnées de leur montant en mandats postaux ou valeurs à vue sur Paris, doivent être adressées indifféremment à l'Administrateur du *Figaro*, 26, rue Drouot, ou à M. GUSTAVE HAZARD, concessionnaire de la vente, 8, rue de Provence.

Le Directeur-Gérant : RENÉ VALADON.

Imprimerie chromotypographique Boussod, Valadon et C^{ie}, Asnières.

RICHARD GOUBIE



[Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.]

Copyright by Boussod, Valadon & Cie, 1893.

UNE PANIQUE

Ayuntamiento de Madrid



PROMENADE DES CHEVAUX A LA CROIX-SAINT-OUEN (FORÊT DE COMPIEGNE).

L'Art de faire Courir

PAR A. DE SAINT-ALBIN



PASSAGE.

ON m'a bien souvent consulté sur ce point délicat : quel est le meilleur moyen de faire courir ? J'ai toujours répondu quelque chose, mais en y réfléchissant ensuite, ce quelque chose m'a paru incomplet de telle sorte que j'en suis à me demander sérieusement s'il sera jamais possible de tomber d'accord sur la meilleure méthode de pratiquer le plus ruineux des sports.

A défaut d'une solution parfaite, je trouve dans mes archives deux lettres qui me paraissent instructives pour les débutants, l'une est adressée par le duc Fred de Nevers au baron Subtil, un vétérinaire

du turf, l'autre est la réponse du baron Subtil au jeune duc Fred de Nevers.

LE DUC FRED DE NEVERS
AU BARON SUBTIL

« Monsieur et cher baron,

« Avant tout, je tiens à vous remercier sincèrement de l'appui que vous venez de me prêter pour assurer ma réception au Jockey-Club. Je sais que sans le zèle de quelques amis de ma mère qui ont chauffé le vote vers cinq heures, le succès de mon élection devenait douteux. J'avais cependant deux parrains que tous les autres candidats m'enviaient : vous et le marquis ; je ne pouvais être mieux présenté et le trac me prenait quand même au moment décisif. J'avais eu certainement de l'émotion pour mon bachot ; mais

c'était une toute autre affaire ; au lieu de mes camarades de bachot, c'était tout Paris qui avait l'œil sur moi. Et puis, vous l'avouerez-je, entre la Sorbonne et le Jockey, il y a une nuance et une rude nuance. On dit que le diplôme universitaire mène à tout : c'est possible pour ceux qui ont besoin d'embrasser une carrière, mais l'autre diplôme, le diplôme d'homme chic mène à embrasser les plus jolies femmes de Paris. A ce titre, je le trouve infiniment plus désirable. Laissez-moi, mon cher professeur..., allons bon ! voilà la Sorbonne qui me retrotte par la cervelle — il est vrai que j'en suis si près — mon cher baron, veux-je dire, laissez-moi vous rappeler par quelles transes j'ai passé. Je récapitulais dans ma tête les noms de tous ceux qui allaient voter pour moi, et je me figurais qu'ils avaient tous un grief. A celui-ci, un vieux qui ne badine pas avec la politesse, j'avais négligé de me faire présenter un soir de bal chez madame de Bonnelles ; devant celui-là, un abonné de l'Opéra, j'avais contesté la Mauri ; à cet autre, j'avais pris une petite danseuse. En réfléchissant, le total de mes bonnes fortunes ne pouvait pas correspondre au nombre de boules noires dont je me croyais menacé.

« On a l'oreille fine dans ces moments-là, je m'entendais faire des reproches sur mon lancement dans la grande vie : les uns disaient que j'étais trop fêtard et que j'étais entouré de plusieurs parasites attachés à ma fortune avec l'intention de me la faire manger plus vite. J'étais en outre très inquiet de ce que l'on penserait de mon goût bien connu pour le sport. Un jeune homme très sport, était-ce là un titre favorable ?

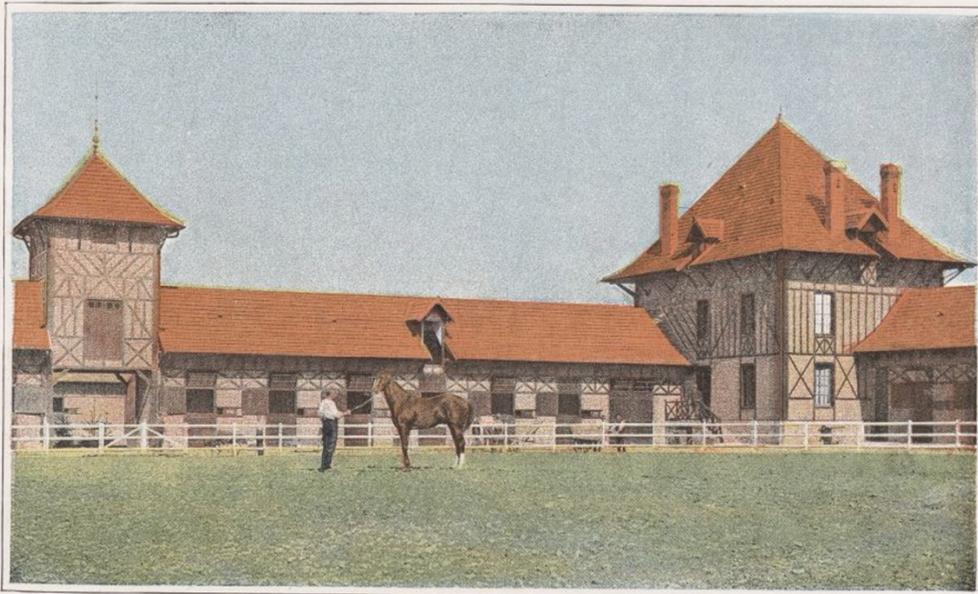
« Il paraît que rien de ce que je redoutais ne m'a été très nuisible puisque me voici des vôtres et que je vais pouvoir occuper ma place dans le salon spécial où il n'est parlé que d'écuries. Moi ça me passionne, ces conversations-là. Chantilly, La Morlaye, la Croix-Saint-Ouen, comment tel animal a galopé, comment il a été essayé avec tel autre, ce qu'a pensé l'entraîneur ou ce qu'a dit le jockey. C'est autrement intéressant que les cancans de boudoirs, les histoires de femmes ! Tenez ! quand Delamarre ouvre la bouche, je passerais des heures à l'entendre et à l'écouter comme un oracle ; ça ne m'étonne pas qu'on l'ait surnommé l'académicien, en voilà un qui saurait faire l'éducation d'un jeune. Seulement il a parfois un peu de raideur qui m'intimide. Un type qui me fait

tordre, par exemple, c'est le petit baron, qui veut le singer en tout, qui prend ses allures, sa démarche, sa coupe de vêtements, mais qui ne prend que ça.

« Mais je m'aperçois que je me laisse aller à des plaisanteries d'un goût contestable et comme je tiens à rester bien avec tout le monde, je mets vite une sourdine à mes velléités de raillerie. Vous ne vous figurez pas, mon cher baron, quel prix j'attacherais à être bien guidé à mes débuts. Je ne sais rien de plus sot que la fatuité

d'un jeune qui croit tout savoir de naissance et qui ne s'attache pas avant tout à profiter de la grande expérience de ceux qui l'ont précédé dans la carrière et qui ont réussi.

« Posséder une écurie de course, gagner de beaux prix comme le Grand-Prix de Paris, le prix du Jockey-Club, le prix de Diane, il me semble qu'il n'y a rien de plus beau pour un jeune homme. On dira ce qu'on voudra, mais je vois des gens qui ne sont pas du Jockey, qui ne gagnent que des prix ordinaires avec des chevaux



LE HARAS DE JARDY PRES VAUCRESSON, A M. EDMOND BLANG.

ordinaires; ça ne fait rien, ils sont au mieux avec la crème des femmes du monde. Elle n'est pas insensible à un bon tuyau, la crème des femmes du monde.

« Etre l'heureux propriétaire d'un favori dans une course importante, c'est déjà du bonheur, tout le monde vous entoure, vous cajole, vous fête, pour savoir... si le crack a bien dormi.

« Vous allez trouver, mon cher baron, que je vous dis un tas de bêtises, mais il faut me pardonner, je suis encore presque un enfant et je débite des enfantillages. Ma mère me disait encore, hier soir, si tu veux faire la folie de te lancer dans les courses, d'avoir des chevaux à toi, ce dont je ne veux pas trop te détourner parce que je sens que cela ne servirait à rien — elle est si bonne, ma pauvre maman! — écoute bien le baron, on le cite comme un des seuls qui aient gagné de l'argent dans ce métier-là.

« Un métier! peut-on appeler ça un métier! Moi je dis que c'est de l'art et du grand art. Gagner de l'argent, mon ambition ne va pas jusque-là, mais j'avoue que je ne serais pas fâché d'en perdre le moins possible, rien que pour montrer à la duchesse que je suis raisonnable dans la façon de me ruiner; je suis sûr que ça la tirerait d'inquiétude. J'avais d'abord pensé à une écurie de steeple. C'est dans les steeple que vous avez si bien réussi. Bob m'en détourne et il paraît que vous-même vous vous en détachez un peu. Les steeple, c'était bon au temps jadis, à ce que m'assurent des sportsmen bien pensants. Mais aujourd'hui la classe des propriétaires est devenue très drôle, c'est mêlé à ne plus s'y reconnaître. On entre en lice avec des charbonniers, des bookmakers, des marchands de chevaux et des croupiers de cercle. Ça ne va plus.

« Et les chevaux ont tant d'occasions de courir, que le risque des accidents est doublé. C'est effrayant ce qu'un gros capital d'animaux est démoli à la fin d'une saison. Certaines écuries d'obstacles deviennent de vraies infirmeries et c'est plutôt un vétérinaire qu'un entraîneur qu'il est nécessaire d'attacher à son établissement. J'ai l'âme sensible, je suis tendre aux bêtes et le cœur me bat quand je vois les chevaux des autres faire le panache à un obstacle. Imaginez ce que se serait si c'étaient les miens qui fissent la culbute! je courrais à l'anévrisme. J'aime mieux goûter au plat. Je vous dirai que je ne suis pas tout à fait novice en fait d'origines. Je suis, faut-il m'en vanter, beaucoup plus ferré sur la généalogie des *Dollar*, des *Vermout* et des *Saxifrage* que sur celle des Mérovingiens et des Carolingiens. De treize à quinze ans, je paraissais chétif, on se demandait si je vivrais et les médecins avaient recommandé à ma mère de ne pas trop me pousser. Comme j'étais au courant de ce qu'avaient dit les médecins, j'en profitais pour faire mettre régulièrement à la porte tous les répétiteurs qui essayaient de cultiver ma jeune intelligence en la bourrant des mille et une choses rasantes qu'invente l'Université.

« Qu'est-ce que ça pouvait me fiche, le mot est peut-être un peu gros employé en dehors du whist, que Pépin le Bref ait rossé les barbares? Tout ce que je savais à peu près de mon Histoire de France, c'était que Dagobert, dont le nom m'est resté familier parce qu'il éveille celui de culotte, avait été le dernier Mérovingien précédant les rois fainéants, ainsi nommés sans doute parce qu'ils s'occupaient trop de sport. Ma dernière victime préceptoriale fut un brave méridional qui, m'ayant posé cette question géographique: « L'Australie est-elle plate ou montagneuse? » reçut de moi cette réponse irrespectueuse: Je ne suis pas bien fixé pour l'Australie, mais pour Anna Judic, je sais qu'elle est plutôt montagneuse.

« Le précepteur se plaignit à la duchesse qui n'hésita pas à le congédier en lui signifiant qu'il n'avait pas besoin de me casser la tête. C'est de ce moment que date l'entrée de mon cher et bien-aimé Cornillion. Quelle pâte d'homme! Et sa femme, madame Cornillion, comme elle faisait bien répéter les élèves de son mari, *en son absence*. Aussi le ciel a béni leurs efforts. Cornillion est maintenant bookmaker au pesage et sa femme tient le livre. Ce n'est pas Cornillion qui m'eût donné la migraine en me questionnant sur le caractère de Jean le Bon, question qui est une simple colle, puisque ce fils de Philippe, surnommé Jean le Bon ou le Brave, était une espèce de canaille, dépensier, dit l'histoire, et violent.

« Cornillion avait trop de tact pour me demander toutes ces bêtises-là, dont on ne parle jamais dans le monde, mais il me faisait un cours passionnant sur les origines de *Gladiateur* et de *Fille-de-l'Air*, en remontant à leurs ancêtres. Quand je pense qu'on vous bassine avec la légende de Romulus. A quoi ça sert-il? celle de *Gladiateur* est autrement utile. L'élevage tout entier tient là-dedans. Le comte de Lagrange avait à Dangu une jument nommée *Miss Gladiator* qui paraissait si vieille et si usée, qu'il avait ordonné de la lâcher dans une prairie pour la laisser manger par les loups. Un jour que le fameux étalon *Monarque* était de bonne humeur, n'ayant pas de jument excitante à lui donner pour faire la fête, le chef du haras lui offrit *Miss Gladiator*. *Gladiateur*, fruit de ces amours de hasard, gagna le Derby d'Epsom et fut la gloire du turf français.

« Si je pouvais un jour mettre la main sur un *Gladiateur*! Je sais bien que c'est un rêve que tous les propriétaires ont caressé depuis lors et qui ne se réalisera pas pour moi. Cependant on peut toujours espérer!

« Voici ce que tous les malins me conseillent et c'est là-dessus que je vous consulte. Il paraît qu'avant tout il faut monter un élevage, louer ou acheter une soixantaine d'hectares de bons herbages en Normandie, choisir vingt ou trente bonnes poulinières, se payer un étalon de toute première origine comme *Energy*, par

exemple, qui a produit des poulains à tout casser : *Révérènd, Rueil, Marly*. Il vaut mieux se résoudre au début à délier les cordons de sa bourse que de lésiner sur le prix des poulinières et de l'étalon. Le beau n'est jamais trop payé.

« Il me semble que trente belles poulinières pourraient me donner une quinzaine de poulains forts, distingués, ayant du sang et des membres irréprochables ; en un mot, des *chevaux de course*.

« Je voudrais faire construire au milieu de mon haras un joli cottage où j'irais très souvent m'installer pour surveiller mes hommes et m'assurer qu'ils nourrissent bien mes chevaux.

Bob m'assure que c'est très important et que les poulains qui n'ont pas tout ce qui leur faut dans leur enfance fondent comme du beurre dès qu'on les envoie à l'entraînement.

« En fait d'entraîneur, je m'attacherai à en trouver un très soigneux et très honnête et je lui demanderai d'essayer mes chevaux le plus promptement possible pour ne pas garder de non valeurs et ne montrer sur le turf que le dessus du panier. Bob prétend toujours, et il a l'air

de s'y connaître, théoriquement tout au moins, que c'est une grande faute de s'encombrer d'animaux, il dit que les mauvais chevaux mangent l'argent des bons et tiennent inutilement de la place : un entraîneur, c'est comme un maître de pension, moins il a d'élèves, plus il a le temps de s'occuper des bons.

« Sur quinze poulains — suivez bien mon calcul — ce serait bien le diable que je n'en eusse pas six tout à fait irréprochables, je procèderais à une épuration immédiate. Ne conservant que ceux-là, j'enverrais immédiatement tout le reste, le fretin, chez Chéri ou au Tattersall. Car j'oubliais de vous dire que je ne tiens pas le moins du monde à courir des handicaps ou des prix à réclamer. C'est de la trop petite bière pour mon ambition. Je ne vise que les gros lots, les courses classiques comme vous les appelez, Derby, Grand Prix, Prix de Diane et les Poules. Il n'y a que ça qui vous pose un éleveur ! Après, que me reste-t-il à faire ? Trouver un entraîneur, dénicher un jockey — oiseaux rares, mais qu'il est indispensable de choisir avec soin. Si Bayard était encore de ce monde, c'est lui qu'il faudrait prendre, sans peur et sans reproche.

« Je voudrais un entraîneur dans le genre de celui de Delamarre, ou de Say, ou de Berteux, il paraît que ce sont d'excellents serviteurs très dévoués à leur maître et incapables de leur attirer un désagrément d'aucune sorte. Comme je suis trop jeune pour avoir la prétention d'entraîner moi-même, je veux un homme sûr à qui je puisse laisser complètement la bride sur le cou sans me mêler de donner des conseils qui ne seraient qu'un embarras pour lui.

« Quant au bon jockey disponible, il me semble qu'à force d'en casser et d'en user chez nous sans jamais en renouveler la race, il est devenu une espèce de merle blanc et que je ferai pas mal de me résigner d'avance à prendre ce que je trouverai, quitte à faire venir d'Angleterre une « fine cravache » quand j'aurai à mettre en ligne un dada qui en vaille la peine.

« Tel est, monsieur et cher baron, l'ensemble de mes projets sur lequel j'appelle votre attention et particulièrement vos critiques, persuadé que vous ne refuserez pas à un novice les conseils

précieux qui lui sont indispensables pour guider ses pas dans ce labyrinthe qui s'appelle le turf. Envoyez-moi le fil conducteur, sans cela je serai dévoré.

« Croyez, monsieur et cher baron, aux vifs sentiments d'affection et de dévouement de votre jeune ami.

« FRED DE NEVERS. »

LE BARON SUBTIL
AU DUC FRED DE NEVERS

« Mon cher jeune ami,

« Comptez sur moi en tout et pour tout, aussi bien je vous ai préservé des boules noires qui vous menaçaient au Jockey, aussi bien je suis disposé à écarter de la piste de nos champs de course les ronces qui pourraient se dresser sous vos pas. Le sport et le ciel m'ont conservé, bien conservé, parait-il ; je me réjouis que ce soit pour mettre mon expérience au service de ceux qui se lancent dans la carrière la plus intéressante, mais en même temps la plus aride que je sache.

« Que de joies vous attendent, mais

aussi que de déboires !... Je supporte personnellement, depuis quelque temps, ce qu'on est convenu d'appeler la mauvaise fortune, la passe inverse, dirait simplement un habitué de Monte-Carlo. Eh bien ! je vous assure qu'on n'en meurt pas. Il faut une certaine force de caractère, un rude estomac, en style de joueur, et tenez j'en profite pour vous dire que les deux qualités de l'homme qui fait courir sont la sagesse et l'estomac.

« La sagesse, j'entends par là une sorte de prudence consistant à ne pas monter un établissement d'élevage dont les frais soient assez considérables pour être forcé d'enrayer. Il faut proportionner ses dépenses à ses ressources de façon à *durer* quoi qu'il arrive. Si vous n'y tenez pas absolument, évitez les associations ; elles mènent fatalement aux liquidations et une liquidation peut se produire juste au moment où l'affaire ne demanderait qu'à bien tourner.

« Dans les associations, tout est très joli quand tout va bien, c'est la joie sans mélange quand de beaux poulains gagnent de beaux prix ; on ne songe alors qu'à des félicitations mutuelles ; on se couvre de fleurs. Le vent vient à changer, il emporte la bonne harmonie, on parle des fautes commises, des ordres mal donnés, du parti que l'on eût pu tirer de tel autre cheval en l'employant autrement ; on discute l'intelligence de l'entraîneur ou la probité du jockey. Tout est rompu et tout est à rompre.

« Parmi les associations qui ont duré, on peut citer l'écurie Lagrange. Elle était menée par un autoritaire terrible qui ne

prenait jamais l'avis de ses participants tant il les considérait comme des quantités négligeables. Il avait soin de les tenir à l'écart des moindres événements qui se passaient, c'est à peine s'il daignait leur montrer les chevaux à l'écurie et encore il le faisait de si mauvaise grâce qu'il les dégoûtait de ce genre de distraction. Quant aux chances qu'ils pouvaient avoir dans les courses, il ne leur en soufflait pas mot. C'étaient de vrais martyrs que ces associés-là et il fallait vraiment qu'ils eussent de la patience pour continuer à se laisser traiter de la sorte, ils ressemblaient aux dieux de l'Olympe tremblants devant Jupiter.



YEARLINGS A LA CHATAIGNERAIE, A M. EDMOND BLANC.



POULINIÈRE ET POULAIN AU HARAS DE JARDY.

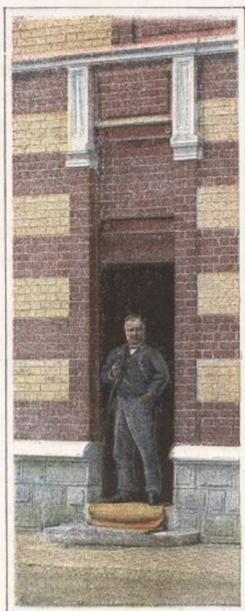
« Ce n'est pas à Lagrange qu'un associé eût pu se permettre de dire : « Si vous aviez fait ceci ! si vous aviez fait cela ! » il eût été bien reçu ! Quand l'associé pariait — l'écurie ayant la plupart du temps deux chevaux dans la course — il était invariablement sur le mauvais. Les fumisteries du comte ne s'arrêtaient pas là ; un jour qu'un associé, plus audacieux que les autres, avait manifesté l'envie bien légitime, puisqu'il avait une part du cheval, de voir le favori du Derby dans son box — je crois me rappeler que c'était *Albion*. — Lagrange lui fit les honneurs de cette visite et le pria d'admirer le bel état du crack l'avant-veille de la bataille qu'il devait gagner. L'autre admira, s'extasia et remercia.

« Quel jobard ! disait le comte après cette visite ; il ne s'est pas aperçu que je lui en avais montré un autre ! »

« La seule association d'écurie de course qui ait bien marché et qui marche bien puisqu'elle dure encore, est celle que dirige Henri Delamarre. C'est que Delamarre est un directeur exceptionnel, autoritaire lui aussi, mais il n'a pas ces façons de suzerain du propriétaire de *Gladiateur* ; il dirige en fin connaisseur, en homme de cheval, en vrai sportsman, secondé par un entraîneur qui fut son Dugesclin. Avec un homme comme Carter, une écurie de course ne peut être que triomphante, aussi Delamarre a-t-il reconnu qu'il avait une bonne part des succès.

« Sans un bon entraîneur, le meilleur élevage est compromis, de même que sans un bon capitaine, les meilleures troupes ne sauraient être menées à la victoire. C'est de cela qu'un jeune propriétaire comme vous doit surtout se pénétrer ; nous allons parler des jockeys tout à l'heure. Ce qu'il y a eu d'admirable chez un serviteur comme Carter, c'est la vaillance qu'il a toujours mise au service de ses maîtres. De cette vaillance, il faut tirer l'enseignement dont je vous parlais tout à l'heure, l'art de durer.

« J'ai toujours vu Carter apporter le même soin à l'entraînement des chevaux médiocres qu'à celui des poulains qui paraissent destinés à fournir la meilleure carrière. Comme les bons joueurs de whist, quand il avait mauvais jeu, c'est-à-dire quand le lot de yearlings qu'on lui envoyait au dressage avait l'air très inférieur, loin de manifester du découragement, il en prenait son parti et rangeant ses cartes aussi soigneusement que s'il avait eu presque tous les atouts en mains, il mettait son amour-propre à ne pas perdre une levée.



RICHARD CARTER, ENTRAINEUR DE M. H. SAY, A COMPIÈGNE.

« Aussi sa joie a-t-elle été légitime quand Delamarre lui a offert, en 1889, un objet d'art en argent posé sur les fers de trois de ses principaux vainqueurs : *Vermout*, *Boiard* et *Vasistas*. Sur un cartouche étaient gravés ces simples mots : *estime* et *gratitude*. Essayez, mon cher jeune ami, de discerner parmi les jeunes un serviteur trempé comme Carter, gardez-le quarante ans à votre service et je vous promets bien que vous aurez une écurie qui ne vous causera point de déboires.

« A propos de l'écurie Delamarre, que je vous cite comme une des mieux menées de France et qui pense bientôt célébrer ses noces d'argent, je me rappelle une circonstance qui ne manquera pas de vous intéresser.

« En dépit de la bonne direction donnée à l'élevage et à l'entraînement, Delamarre et ses amis, ses associés étaient tous plutôt ses amis, se sentaient pris d'un tel découragement, la déveine était

si nettement accusée, qu'ils décidèrent de passer la main. C'était en 1863 et un peu avant la réunion de Caen, qui avait lieu au mois d'août ; il était arrêté que les chevaux seraient mis en vente.

« Ce fut une belle jument nommée *Conquête*, par *Faugh-a-Ballagh*, qui désensorcela la société. Elle débuta par un succès à Caen dans le prix principal, puis eut une bonne série en province qu'elle compléta par une brillante victoire dans le Saint-Léger de Baden-Baden. Et voyez comme il faut peu de chose pour changer les destinées d'une écurie de course : sans *Conquête*, on vendait et l'on vendait juste l'année qui précède la victoire de *Bois-Roussel* dans le prix du Jockey-Club et de *Vermout* dans le Grand-Prix de Paris. C'eût été à s'arracher les cheveux !

« Voilà pourquoi j'insiste sur ce point important. Il faut pouvoir durer. Supporter les vaches maigres pour attendre les vaches grasses. Je veux encore à ce propos vous citer l'opinion du doyen de nos éleveurs, qui dernièrement atteignait sa quatre-vingt-septième année, faisant courir encore et *retenant des saillies* pour ses juments. C'est beau cela ! Interrogez ce vieux sportsman qui a conservé la fraîcheur de sa mémoire au point de parler encore des juments qu'il a achetées les premières et qui forment le fond d'un des élevages les plus appréciés du monde. Que vous dira Lupin ?

« Il vous dira que pendant ses trente premières, il y était de sa poche. Jusqu'en 1870, son

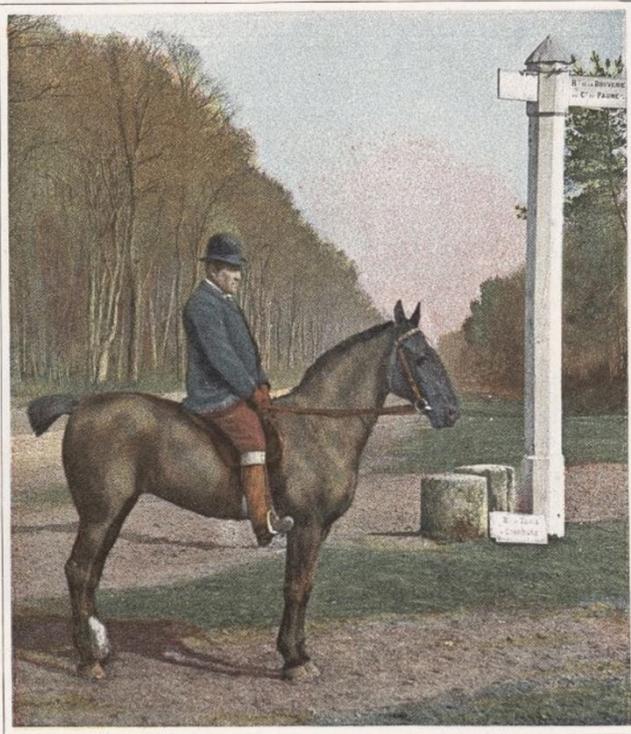
affaire hippique se soldait par un déficit, mais depuis il s'est rattrapé, bien rattrapé et tout compte fait, il estime qu'il a pu joindre les deux bouts. Il ajoutera qu'il s'est beaucoup amusé et que ceux qui prétendent que les émotions du turf abrègent l'existence des hommes, n'ont qu'à consulter son acte de naissance pour se convaincre que la règle n'est pas absolue. Quatre-vingt-sept ans !... En tout cas ce sont des émotions qui tuent lentement.

« Mais je bavarde, je bavarde et j'oublie ma leçon. Vous n'allez pas tarder à vous écrier, mon cher étudiant : « Conspuez le baron ! »

« Où faut-il élever ? Les Normands vous affirmeront que c'est en Normandie, les gens de Tarbes vous soutiendront que c'est dans la montagne. Moi je vous réponds simplement : partout, pourvu que le pays soit sain, pas humide et que vos poulinières aient beaucoup d'air et beaucoup d'espace. On a élevé des vainqueurs du Derby dans la cour de leur écurie. On a fait des animaux merveilleux à Vauresson et à la Celle-Saint-Cloud, où il y a peu d'herbe, on a produit des chevaux hors ligne à Victot où les pâturages donnent des bœufs gras. Je ne vous conseille pas de bâtir des boxes de luxe dans votre haras, des constructions saines et un peu rustiques comme à Dangu sont très suffisantes.

« Ce qui est important, comme vous le dites vous-même, c'est de veiller au grain, c'est-à-dire à ce que l'avoine des chevaux ne passe pas dans la poche des hommes. Vous souvenez-vous de l'histoire des fauves du Jardin des Plantes : on les vit tout à coup dépérir d'une façon inquiétante et cependant il était certain qu'une quantité considérable de kilos de viande crue leur était destinée à chaque repas. Comment, avec une si bonne nourriture, ne profitaient-ils pas ? C'est que c'était leur gardien qui profitait à leur place, distribuant en beefsteacks aux habitants du quartier tout ce qui était destiné à passer par l'œsophage de ses pensionnaires. On découvrit la fraude, le gardien fut mis en cage à son tour et les fauves furent heureux.

« Comme installations de haras, il y a une certaine variété. J'aime assez celle de Berteux où les poulains ont leur habitation dans leurs prairies respectives. La même installation existe à la Celle-Saint-Cloud et il est bon de s'inspirer de ce qui obtient du succès. Et maintenant, quand vous aurez préparé le haras, il s'agira de le peupler. Les poulinières, d'abord ; vous les prendrez où vous pourrez et surtout quand vous les rencontrerez. Je ne vous recommande pas plus de chercher en France qu'en Angleterre ;



CARTER, ENTRAINEUR DE M. EDMOND BLANG, A LA CROIX-SAINT-OUEN.

il y en a de bonnes dans les deux pays, seulement elles sont rares.

« Ne vous pressez pas et surtout n'imitiez pas un singulier amateur de peinture qui avait commencé par acheter tout ce qu'il rencontrait dans les ventes et s'était fait rapidement une collection de croûtes non moins nombreuse que variée.

« Nous avons aussi l'exemple d'un jeune propriétaire-éleveur qui s'est encombré de poulinières au point de ne savoir où les mettre ; il en a de toutes les paroisses et les résultats qu'il a obtenus jusqu'à ce jour en essayant de remplacer la qualité par la quantité, ne sont pas faits pour l'engager beaucoup à persister dans la voie où il s'est imprudemment engagé. Je connais le raisonnement de ceux qui collectionnent à tort et à travers, il n'y a pas de variante, prendre au hasard tout ce qu'on rencontre sur son chemin avec l'intention d'épurer ensuite. L'épuration, à mon sens, consiste alors à tout vendre, car il n'y a rien de bon à garder. C'est une ménagerie où l'on ne peut montrer des ours.

« Des éleveurs de vieille roche comme Lupin, Schickler, Delamarre ou Berteux, des jeunes comme Edmond Blanc ou Henry Say, qui n'en sont plus à faire leur apprentissage et qui ont ce qu'on appelle un bel élevage, vous diront bien que ce n'est pas l'œuvre d'un jour. Il faut des années pour créer un bon haras et encore il s'agit de ne point mettre à faux le pied dans l'étrier.

« Achetez des juments, mais croyez en mon expérience dont vous paraissez faire un certain cas, n'achetez que quand il vous semble qu'il y a une perle disponible et cette perle, payez-la à sa valeur. Le jour où vous aurez votre collection complète, où vous pourrez montrer un ensemble de poulinières hors ligne, comme à Martinvast, à la Celle-Saint-Cloud ou à Cheffeville, ce jour-là vous n'aurez plus qu'à attendre vos naissances en priant les fées de veiller sur la paille de vos poulains et de leur prodiguer toutes les qualités requises pour gagner de beaux prix, le fond, la vitesse et le courage. Après cela, votre opération deviendra des plus simples, consistant à combler les vides qui se produiront par suite de décès dans les rangs de vos pondeuses.

« Il est certain que les bonnes poulinières ne courent pas les chemins et qu'il est d'autant plus difficile de s'en procurer que ceux qui en possèdent refusent de s'en séparer à prix d'or. On a quelquefois la chance de pouvoir en acheter au décès d'un grand éleveur. Lagrange avait acheté un haras tout monté, celui d'Alexandre Aumont. Il n'a pas eu longtemps à attendre pour bien récolter. Il y a quelques mois à peine, M. Camille Blanc, par suite de circonstances particulières, a pu acheter en un lot toutes les poulinières de Lonray.

« Mais ces aubaines-là sont rares, alors il faut aller tout tranquillement et patienter jusqu'à ce qu'un ami sûr vous signale une bonne occasion en Angleterre, ou que votre coup d'œil vous permette d'en découvrir une en France. Ça se trouve en furetant beaucoup, en *bouquinant*. Il n'est pas impossible de mettre la main sur une bonne pouliche dans un prix à réclamer genre *Cour d'Amour*, *Brocatelle*, *Galette*, on s'amuse à profiter de sa carrière en gagnant des prix avant de l'envoyer au haras. Ce que je rechercherais le moins, ce sont les juments très illustres ayant beaucoup navigué, elles sont en général trop fatiguées pour que la maternité leur réussisse. Je m'attacherais de préférence à des juments ayant

montré du cœur et de l'endurance sur toutes les distances comme *Galette*.

« Ce qui est amusant, c'est de ramener d'Angleterre une poulinière comme *Frolicsome* pleine de *Frontin* qui vous gagne le Derby et le Grand Prix de Paris et l'année suivante une poulinière comme *See-Saw*, pleine de *Little-Duck*, qui vous gagne encore le Derby et le Grand Prix de Paris. C'est un coup de chance comme d'acheter *Plaisanterie* 800 francs au Tattersall.

« Une bonne occasion c'était *Capitale*, placée je ne sais trop pourquoi dans une vente de réforme de Delamarre, elle avait à peine couru, c'était une belle bête de très bon sang. Aumont a eu le flair de l'acheter, elle lui a donné *Claudia*, qui n'est certes pas à dédaigner.

« Passons à l'étalon. Le recrutement de l'étalon est encore plus difficile que celui des poulinières et il est bon de noter que si vous avez la main malheureuse avec deux ou trois juments sur six, vous avez la chance de vous rattraper avec les trois autres, tandis qu'un mau-

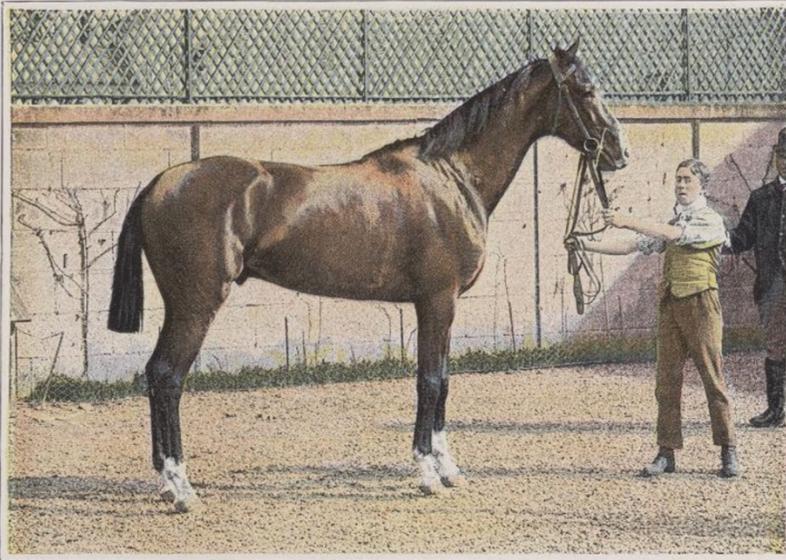
vais étalon vous empoisonne votre élevage sur toute la ligne. Tout ce que vous pouvez faire en choisissant le père de vos futurs poulains, c'est d'exiger une origine irréprochable. Rien ne prouve, si vous l'achetez en Angleterre, que votre étalon s'acclimatera bien en France. Rien ne prouve encore qu'il soit un étalon prolifique. Prenez *Archiduc*, qui fut un des meilleurs chevaux de Chamant, toutes les juments lui allaient à première vue, on eût pu lui en donner soixante par saison ; on lui compte une descendance des plus nombreuses, pas un seul bon poulain par exemple. Voyez *Tristan*, avec une quinzaine de juments on pouvait le mettre sur les dents, d'autant qu'il n'y mordait que du bout des lèvres et que le repos de son box lui parut toujours préférable aux hennissements du sexe faible qui l'attiraient au dehors. Même différence en Angleterre entre *Ayrshire* et *Saint-Simon*, *Saint-Simon* tout feu tout flamme, *Ayrshire* tout à fait pôle nord.

« Ces qualités et ces défauts ne sont pas écrits sur les naseaux d'un cheval. Ça ne se voit qu'après, c'est pour cela que je trouve très malin le système de Berteux. Il n'achète pas ; il loue un étalon et quand il est sûr que cet étalon réussit bien dans son haras, il l'achète et ne craint pas de le payer un bon prix. C'est ainsi qu'il a procédé pour *King-Lud* et c'est ainsi qu'il procédera encore quand il s'agira de donner un successeur à *King-Lud* devenu mûr.

« Un bon étalon est toujours d'un gros prix et dam' donner un gros prix à l'aveuglette !... C'est pour cela que l'administration des haras est toujours réservée quand on lui parle d'acheter un étalon de premier ordre sur les fonds qui lui tombent du ciel... du pari mutuel, veux-je dire. Un étalon de premier ordre, il faut le payer au poids de l'or et les inspecteurs ont toujours peur des reproches qu'on peut leur adresser en cas d'insuccès. Pour me résumer, les étalons ça se paye très cher et on n'est pas dedans !

« Une douzaine de bonnes poulinières, un étalon de choix, ainsi monté on peut partir pour la guerre. Il ne vous est pas interdit, avant que les poulains naissent, de vous exercer en réclamant deux ou trois poulains que vous confiez à un jeune entraîneur et qui vous donneront les moyens d'essayer ses qualités.

« Je suis de votre avis, j'aimerais des hommes comme ceux de



TOURNESOL, CHEZ WEBB, ENTRAINEUR A CHANTILLY.



COMMANDEUR, A M. EDMOND BLANC (LA CROIX-SAINT-OUEN).

Delamarre, de Say ou de Berteux. J'en connais encore d'autres bons, mais ils ne sont pas à prendre, d'abord parce que vous ne voudriez pas les enlever à leurs maîtres et puis parce qu'ils n'auraient aucune intention de les quitter. Si les bons serveurs sont rares, les bonnes places ne sont pas communes et méritent qu'on ait de l'attachement pour elles.

« Quand vous aurez choisi parmi les jockeys devenus trop lourds ou les premiers garçons intelligents le lieutenant qui doit monter chez vous au grade de colonel, laissez-le bien se débrouiller et n'essayez pas de collaborer avec lui, cela ne servirait qu'à paralyser ses moyens, en lui ôtant toute espèce d'initiative et vous seriez fort en peine d'apprécier ses services.

« Étudiez-le au point de vue de ses fréquentations, il y a aux courses une collection d'individus qui composent ce qu'on appelle la « bande noire ». Je ne sais pas si cette bande est aussi noire qu'on le prétend, mais il est parfaitement inutile de la voir rôder autour des garçons qu'on emploie. Un paysan aux allures de braconnier qui traverse le bois, même sans mauvaises intentions, doit toujours mettre en éveil la vigilance des gardes.

« Quand vous aurez à lui confier vos jeunes poulains, vos yearlings, à votre entraîneur, voyez s'il s'occupe soigneusement de leur dressage. Du dressage dépend beaucoup la carrière d'un cheval de course. Il y a des écuries où tous les animaux sont doux et ont bon caractère : il y en a d'autres où ils sont presque sauvages.

« Vous avez, mon cher ami, une idée excellente, c'est votre idée d'épuration de bonne heure. Rien de mieux si c'était réalisable, on lâcherait aux enchères tout ce qu'on a de douteux pour ne garder que la crème. Quel jeu dangereux ! Vous verrez comme les poulains changent parfois, vous risquez de perdre le meilleur sujet de votre élevage qui tournera à merveille et viendra vous battre ensuite dans les prix importants. Lagrange craignait ça comme le feu. Les associés disaient tout bas qu'il s'encombraient de chevaux, mais il s'en moquait ; il ne pensait qu'à l'agacement que lui eût causé une fausse manœuvre de ce genre.

« C'est que les camarades n'oublient pas de venir à chaque succès du cheval réformé vous verser la petite goutte de poison : « Dites donc, vous devez rudement le regretter votre cheval ! »

Quand Maurice Ephrussi s'est débarrassé un peu légèrement de *Malgache* et surtout de *Galette*, il a dû entendre quelquefois cette phrase-là. Mais tenez ! même chez Delamarre, où cependant on n'agit pas à la légère, de pareilles erreurs se sont produites : on a perdu *Fil-en-Quatre* qui a très bien tourné et récemment encore *Brocatelle*, qu'il n'eût pas fallu vendre si vite.

« L'épuration a ses grands dangers, ce qui fait que je vous engage un peu à rabattre de vos espérances. Un directeur voulant n'engager que des étoiles, ça se comprend, mais les étoiles, où sont-elles les étoiles ? — sur le turf on les appelle

des cracks. Avec des cracks on ne court que les grands prix et comme vous y semblez décidé par avance, on dédaigne les handicaps. C'est donc si facile à gagner un handicap ? Rayez cette pensée de votre programme et méditez la fable du héron : on est parfois heureux et fier de cueillir un simple prix à réclamer.

« Je ne veux pas trop vous ôter d'illusions, mais je dois vous signaler les dangers, et je n'en connais pas de plus grave

que de croire à la parfaite régularité des essais. Les essais dans les allées ou sur les champs d'entraînement il n'y a rien de mieux pour se mettre le doigt dans l'œil.

« Quand on essaye, ce qui doit arriver le plus rarement possible, — j'admets qu'on essaye ses deux ans — il faut employer des jockeys. Dans un galop sérieux où un propriétaire tient à prendre la mesure de ses chevaux, qu'il se garde de mettre en selle un garçon d'écurie. Ceux qui essayent avec des lads ou avec un mélange de jockeys et de lads, feraient mieux de laisser leurs poulains en repos ; ils leurs épargneraient une fatigue inutile et ne risqueraient pas de se former une opinion complè-

tement fautive dans leurs engagements ou leurs paris.

« Pour faire un essai sincère, ne vous en tenez pas seulement à des jockeys, mais à des jockeys sérieux, des jockeys qui mettent de côté toute espèce d'amour-propre et ne s'amuse pas à monter de la même façon que dans une course. Saisissez bien cela, c'est d'une plus grande importance que vous ne pouvez vous l'imaginer.

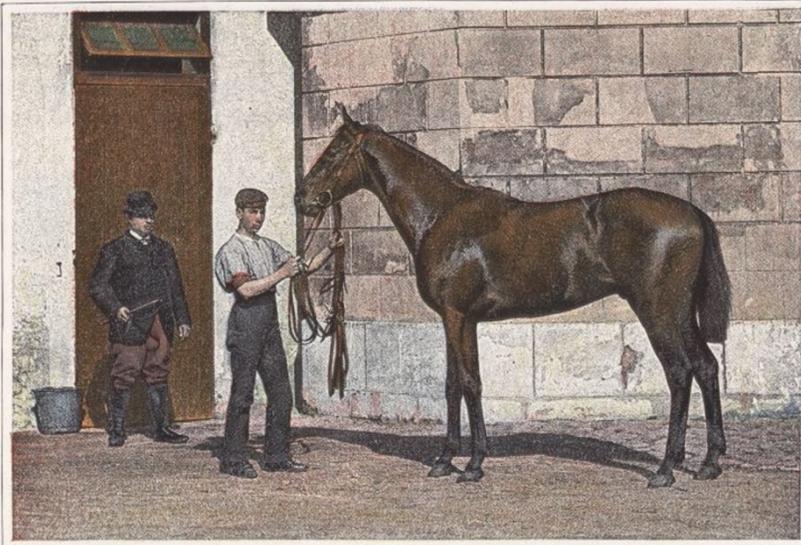
« Dans une course un jockey doit s'efforcer d'être plus rusé que ses adversaires, essayer de voler le départ, de prendre de bons tournants, de donner en un mot tous les avantages possibles à son cheval. — Dans un essai ce n'est pas cela, il est indispensable qu'un cheval ne soit pas monté plus habilement qu'un autre. — Un essai a besoin d'être sincère et c'est une faute grave de la part d'un jockey de profession d'y faire une malice pour en profiter ensuite dans une course.

« Il n'y a que les essais en course publique qui signifient quelque chose.

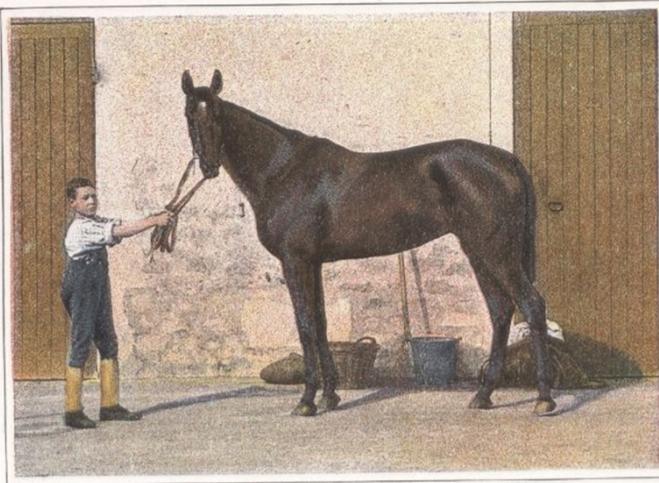
« Puisque nous parlons jockeys, laissez-moi louer beaucoup votre projet d'en choisir un très bon — Vous réussirez ainsi à souhait à la condition que vous mettiez la main dessus. — En fait de jockeys aujourd'hui, il faut se contenter de ce que l'on a et l'on n'a pas grand'chose.

« A votre place je n'engagerais personne, je vivrais aux dépens des autres. Ça vous coûte les yeux de la tête les services assurés d'un jockey, il faut lui garantir des appointements de ministre. Pur enfantillage que cette histoire de première monte — c'est souvent ceux qui ont les montes suivantes qui sont les mieux servis. — Voyez-vous, mon jeune ami, il en est un peu des jockeys comme des cocottes beaucoup plus agréables pour leurs amis de passage que pour leur ententeur. N'avez pas en France de jockey attiré — quand vous ferez courir un bon cheval, les propositions de montes ne vous manqueront pas et il y aura concurrence parmi les jockeys entretenus par vos confrères, pour se rendre libres et porter vos couleurs.

« Et comme vous le dites, l'Angleterre n'est pas loin, la Manche est vite traversée et moyennant un prix, salé par exemple, vous aurez, le cas échéant, l'auxiliaire d'une de ces cravaches !... Il y a vraiment des jours où l'on ne regrette pas son argent. Quand Fred Archer est venu monter *Fra Diavolo* à Chantilly et le *Bulletin* à Longchamps, ce ne sont pas les chevaux qui ont gagné c'est lui !... C.-J. Lefèvre me parlait il n'y a pas bien longtemps de la façon dont Fordham l'avait battu en montant *Foxhall* dans le Grand Prix contre *Tristan* monté par Archer. Oh ! la belle arrivée, je m'en



RAGOTSKY, CHEZ WEBB, ENTRAINEUR A CHANTILLY.



LA ROSALBA, CHEZ WEBB, ENTRAINEUR A CHANTILLY.

souviens encore, c'était de l'art, du grand art poussé jusqu'à ses extrêmes limites. Lefèvre avait un poulain qui certes n'était pas bon, Comte Alfred, Fordham trouvait moyen de gagner une course avec lui en battant un champ de plus de vingt concurrents. Comment l'avait-il électrisé au point de le faire sortir du peloton pour le mener à la victoire. On se le demande encore. Cela tenait de la sorcellerie. Et en fait de poids légers peut-on rêver meilleur, plus adroit, plus gentil que le petit Bradford, un petit bonhomme pas plus haut que ça, grand comme ma botte, mais montant mieux que tout ce que nous connaissons ici.

« Que me reste-t-il à vous conseiller, mon cher ami, — ah! j'y pense, ne vous mettez pas martel en tête pour vous expliquer vos défaites quand vous en essuiez — ne vous alarmez pas des changements de forme qui sont inhérents à la nature animale, les chevaux ne sont pas des tramways électriques — n'exigez pas que les vôtres fassent sur les hippodromes le métier de juif errant, quand ils vous indiqueront qu'ils en ont assez, arrêtez-les, laissez-les en repos, vous les retrouverez plus vite et vous éviterez bien des inégalités dans leur manière de courir. Fermez l'oreille aux potins du cercle et détournez-vous de ceux qui cherchent à vous y mettre la puce en insinuant que vous êtes volé. Je vous assure que les propriétaires de chevaux de course sont bien moins volés qu'un vain peuple ne le pense. Il n'y a pas le quart des soupçons colportés par la foule qui soient justifiés.

« Pour finir. Parierez-vous, ne pariez-vous pas?... Il est plus sport de ne pas parier et je crois aussi qu'un propriétaire trouve son avantage à ne courir que les prix — ne pas parier c'est un

agacement de moins. — Je vous engage en tout cas, ayant une écurie, à ne pas parier sur les chevaux des autres, vous aurez assez d'occasions de pointer sur les vôtres.

« A mon sens et pour éviter bien des mécomptes un propriétaire qui parie sur ses chevaux doit se fixer une somme à mettre sur eux toutes les fois qu'ils courent, aussi bien quand il se croit une chance que lorsqu'il ne s'en croit pas. A cela on objectera logiquement que ce n'est vraiment pas la peine d'avoir une écurie à soi pour n'être pas mieux renseigné que sur l'écurie d'un autre. Mais je répondrai qu'il ne se passe pas de journée sans qu'après la victoire d'un cheval parti à une bonne cote dans une course

importante, on entende dire au pesage : « Croirez-vous ça, l'écurie n'avait pas un louis dessus! »

« Le propriétaire en ce cas passe pour un serin qui ne sait pas mener sa barque, en admettant que les serins puissent se livrer à la navigation. Il est plus simple, comme je je vous l'indique, de ne jamais parier ou de parier toujours. En pariant toujours on est à peu près sûr de maintenir les fonds de sa bourse de jeu et l'on évite le ridicule d'avoir l'air d'un marié qui n'est pas de la noce.

« Sur ce, mon cher jeune ami, croyant vous avoir tout dit ou presque tout dit, avant vos débuts, je me réserve de vous crier casse-cou s'il y a lieu quand vous serez aux prises avec les difficultés du turf et je prie le hasard qu'il vous ait en sa sainte garde!

« Votre bien dévoué :
« BARON SUBTIL »

Pour copie conforme :
A. DE SAINT-ALBIN.



LAGRANGE, A M. EDMOND BLANC (LA CROIX-SAINT-OUEN).



FOUSI YAMA, CHEZ WEBB, A CHANTILLY.

Pedigrees, Performances

ET GRANDS ENGAGEMENTS DES PRINCIPAUX CRACKS DE L'ANNÉE

		CHARLES VII (Page 88.)	
CHARLES VII (1890)	Atlantic	Thormanby . . .	Melbourne ou Windhound.
		Hurricane . . .	Alice Hawthorn.
	Agnes Sorel . . .	King Tom . . .	Wild Dayrell.
		Miss Agnes . . .	Midia.

16 octobre 1892. Paris. 1^{er} prix d'automne. 1,600 m.

Grands engagements : Prix du Nabob, Paris; Poule d'Essai des Poulains, Paris; prix Daru, Paris; Grande Poule des Produits, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; Grand Saint-Léger, Caen; prix du Jubilé, Baden-Baden; Prix Royal-Oak, Paris.

		FOUSI YAMA (Page 87.)	
FOUSI YAMA (1890)	Atlantic	Thormanby . . .	Melbourne ou Windhound.
		Hurricane . . .	Alice Hawthorn.
	Little Sister . . .	Hermit	Wild Dayrell.
		Mistress Wood .	Midia.

14 août 1892. Deauville. Prix de Villers. 900 m.

23 octobre. Chantilly. Prix de la Salamandre 1,400 m.

Grands engagements : Prix du Nabob, Paris; Poule d'essai des Poulains, Paris; prix Daru, Paris; Grande Poule des Produits, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; prix de Seine-et-Marne, Paris; Prix Royal-Oak, Paris.

COMMANDEUR (Page 85.)

COMMANDEUR (1890)	Energy	{	Sterling	Oxford.
			Cherry Duchess	Whisper.
	Princ ^{ess} Catherine.	{	Prince Charlie	The Duke.
			Catherine	Mirella.

1^{er} août 1892. Vincennes. 1^{re} poule des Poulains 1,000 m.
 2 août 1892. Maisons-Laffitte. Omnium de 2 ans 1,100 m.
 4 septembre 1892. Paris. 1^{er} Criterium 1,000 m.
 30 sept. 1892. Maisons-Laffitte. Criterium de Maisons-Laffitte 1,400 m.

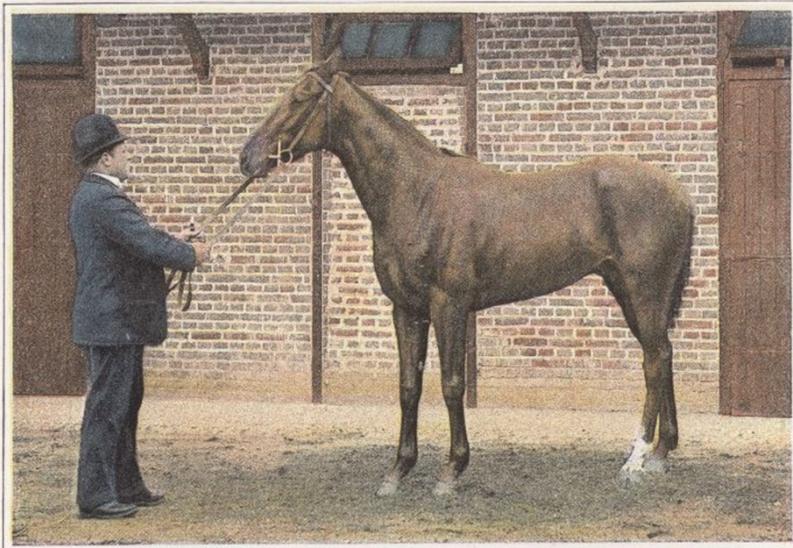
Grands engagements : Poule d'Essai des Poulains, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; prix Royal-Oak, Paris.

MARLY (Page 88.)

MARLY (1890)	Energy	{	Sterling	Oxford.
			Cherry Duchess	Whisper.
	Modest Martha	{	Holy Friar	The Duke.
			Mangosteen	Mirella.

15 août 1892. Deauville. Prix de deux ans 1,200 m.
 4 septembre 1892. Paris. Prix La Rochette 1,000 m.
 25 septembre 1892. Paris. Grand Criterium 1,600 m.

Grands engagements : Prix du Nabob, Paris; Poule d'Essai des Poulains, Paris; prix Daru, Paris; Grande Poule des Produits, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; prix Royal-Oak, Paris.



MARLY, A. M. EDMOND BLANC (LA CROIX-SAINT-OUEN).

LAGRANGE (Page 87.)

LAGRANGE (1890)	Energy	{	Sterling	Oxford.
			Cherry Duchess	Whisper.
	La Noue	{	Le Petit Caporal	The Duke.
			Gertrude	Mirella.

7 août 1892. Caen. Prix du premier pas 900 m.
 31 août 1892. Dieppe. Grand prix de Dieppe 1,200 m.

Grands engagements : Prix du Nabob, Paris; prix Greffulhe, Paris; Poule d'Essai des Poulains, Paris; Grande Poule des Produits, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; prix Royal-Oak, Paris.

LA ROSALBA (Page 86.)

LA ROSALBA (1890)	Atlantic	{	Thormanby	Melbourne ou Windhound.
			Hurricane	Alice Hawthorn.
	Escarboucle	{	Doncaster	Wild Dayrell.
			Gem of Gems	Midia.

2 octobre 1892. Paris. Prix de Passy 1,000 m.

Grands engagements : Prix Greffulhe, Paris; Poule d'Essai, Paris; Grande Poule des Produits, Paris; Prix de Diane, Chantilly; Grand Prix de Paris; Prix Royal-Oak, Paris.

RAGOTSKY (Page 86.)

RAGOTSKY (1890)	Perplexe	{	Vermout	The Nabob.
			Péripétie	Vermeille.
	Czardas	{	Kisber	Sting.
			Lady of Mercia	Péronnelle.

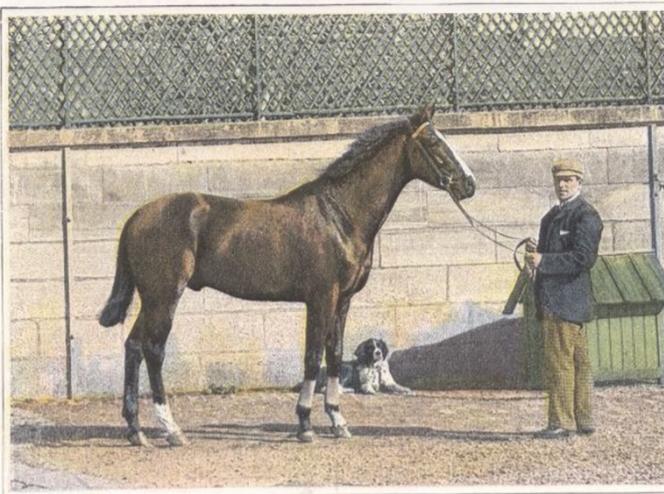
18 septembre 1892. Paris. Prix de Sablonville 1,000 m.

Grands engagements : Poule d'Essai des Poulains, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; Grand Saint-Léger de Caen; prix Royal-Oak, Paris.

TOURNESOL (Page 85.)

TOURNESOL (1890)	Le Destrier	{	Flageolet	Plutus.
			La Dheune	La Favorite.
	Perplexité	{	Perplexe	Black Eyes.
			King Tom Mare	Furie.

Grands Engagements : Prix Greffulhe, Paris; Poule d'Essai des Poulains, Paris; Grande Poule des Produits, Paris; prix du Jockey-Club, Chantilly; Grand Prix de Paris; Prix de Seine-et-Marne, Paris; prix Royal-Oak, Paris; prix du Cadran 1894, Paris.



CHARLES VII, CHEZ WEBB, A CHANTILLY.



UN LUNCH AU RELAIS.

LE COACHING

PAR CAREL DU HAM



EMBARQUEMENT

Le coaching n'est point, comme la vélocipédie, un sport d'institution récente. Touchant à l'aristocratie, il a une histoire qui date déjà de près d'un siècle. Dès 1807, nous trouvons en Angleterre une société dont les membres se réunissaient pour conduire ensemble leurs coaches privés.

Il y avait quatre réunions par an. Deux au Black Dog, près de Hounslow, et deux au White Hart, à Bensington. La société, tirant son nom de ce dernier endroit, s'appelait Bensington Driving Club et avait pour chiffre BDC.

Les membres du BDC ne pouvant pas dépasser le nombre de 25, une autre société se forma bientôt sous le nom de Four horse Club.

En 1850, ces deux cercles avaient disparu et sir Henry Peyton restait

seul à se montrer dans Hyde Park avec son Coach jaune attelé de chevaux gris. Mais, dès 1856, le goût du Coaching revient à la mode et nous avons successivement le Four in Hand Driving Club et le Coaching Club dont fait partie le Prince de Galles qui se montre aux réunions sur le coach de lord Charles Beresford.

L'Amérique, imitant l'Angleterre, a créé en 1875, son Coaching Club, qui débuta par six coaches construits en Angleterre et qui, maintenant, en a une vingtaine dont deux qui ne sont pas les moins élégants ont été demandés à la carrosserie parisienne.

A Paris, c'est en 1882 seulement qu'a été formée la première

réunion de ce sport aristocratique, le Riding and Coaching Club qui a pu montrer jusqu'à vingt coaches à la fois à Marly, au Parc de La Marche et à Saint-Germain. Ce cercle s'est dissous au bout de quelques années. Il a été remplacé, en 1886, par les Guides, dont les membres portaient la jaquette bleu foncé avec boutons noirs incrustés de trois G blancs.

Jusqu'à ce moment, le coaching en France n'avait servi qu'à des réunions privées auxquelles prenaient part exclusivement les membres des cercles et quelques invités. A la fin de 1890, à l'imitation de l'Angleterre, on a inauguré les coaches publics.

Cette innovation a vivement étonné le public parisien. C'était une chose tout à fait nouvelle, en effet, et fort originale que ces voitures de grand luxe conduites par des gentlemen et mises à la disposition des voyageurs. Ce n'était point une spéculation, car le service était monté avec un tel confort que la recette de chaque voyage atteignait à peine le quart de la dépense. Les associés de cette curieuse entreprise étaient, du reste, dans une situation de fortune qui leur permettait cette coûteuse fantaisie. C'était M. James Gordon Bennett, propriétaire du *New York Herald*, M. William Tiffany, ancien attaché à la Légation des Etats-Unis, M. Ridgway, dont l'écurie de courses est bien connue, enfin, un Français, M. le baron Lejeune.

Deux services étaient établis, allant l'un de Paris à Poissy, l'autre de Paris à Rambouillet. Tour à tour, chacun de ces messieurs conduisait la voiture à l'aller et au retour, faisant ainsi une route de 60 à 80 kilomètres dans la journée. Ce qui ajoute encore à l'originalité de la chose, c'est que, pour cela, il leur avait fallu subir l'examen de cochers professionnels et être munis du livret délivré par la Préfecture de police.

Les voitures spécialement construites pour ce service avaient été copiées exactement sur celles qui, avant les chemins de fer, transportaient les voyageurs sur ces deux routes. On y avait apporté, comme modifications seulement, les améliorations du luxe et du confort de la carrosserie moderne.

Depuis, ces services ont été repris chaque année sur des routes différentes, soit aux environs de Paris, soit aux stations balnéaires.

En été, nous avons maintenant :

The Magnet (Howlett), faisant le service entre Paris et Versailles par Saint-Cloud, Porte-Jaune, Vaucresson et Rocquencourt. Retour par les bois de Fausse-Repose, Montretout et Suresnes, — du 1^{er} mai à septembre.

The Crescent, service du *Herald* (avenue de l'Opéra) à Cernay-

la-Ville, par Saint-Cloud, Versailles, Toussus-le-Noble, Chevreuse et Dampierre.

The Comet, de Paris à Poissy par Suresnes, Bougival et Saint-Germain.

The Evening-Star, service de nuit de Paris à Saint-Germain, de 6 heures du soir à minuit, par Suresnes et Bougival.

The Meteor, service de Paris à Maisons-Laffitte par Suresnes, Bougival et Saint-Germain.

The Telegraph, à M. le vicomte Charles de La Rochefoucauld,

a fait également, pendant quelques semaines, le service de nuit de Paris à Saint-Germain.

En dehors de ces coaches qui appartiennent à la Réunion-Coach dont nous avons parlé plus haut et qui a été fondée par MM. Gordon-Bennett, Tiffany, Ridgway et le baron Lejeune, il y a encore *The Old Times* à M. le comte Jean de Madre qui, pendant toute la saison d'été, a fait le service de Paris à Fontainebleau par Sèvres, Bellevue, Igny, Longjumeau, Essonnes, Beau-lieu, Melun et Bois-le-Roi.



L'INONDATION.

En province, nous avons *l'Eclair*, appartenant à M. Robinot, qui fait le service de Saint-Malo à Saint-Jacut-de-la-Mer, station balnéaire importante des Côtes-du-Nord.

Et *The Champion*, à M. le comte Jametel, qui fait le service de Fontainebleau à Moret.

Enfin, l'hiver, MM. Gordon-Bennett et Tiffany allant passer la saison dans le Midi, expédient par train spécial à Nice leurs deux coaches *The Meteor* et *The Comet*, avec les attelages et les hommes de service. Le train spécial n'est pas de trop, car il y a soixante chevaux pour le double service de Nice à Monte-Carlo et de Nice à Cannes. Le premier a pour itinéraire la pittoresque route de la Corniche dont toutes les beautés sont appréciées du haut d'un coach bien mieux que de toute autre voiture. Le second a pour relais le Var, Cagne, Val-Claret, Antibes et Golfe-Juan. C'est également un adorable voyage.

Pendant la saison d'hiver 1884-1885, MM. Ridgway, Morgan et Padelford avaient monté un coach public qui fit d'abord la route de Lourdes, celle d'Oloron et finalement entreprit le service de Biarritz. *The Rocket* (La fusée) partait du Cercle anglais de Pau trois fois par semaine à dix heures du matin et arrivait à six heures du soir à l'hôtel d'Angleterre à Biarritz par Artix, Orthez, Puyoo, Peyrehorade, Biaudos et Saint-Etienne. On accomplissait ainsi 117 kilomètres en huit heures, y compris quarante minutes pour déjeuner. C'était un train soutenu de seize kilomètres à l'heure. Ce service a été abandonné, mais tout fait espérer qu'il va être repris.

En dehors des services publics les coaches ont fait quelquefois de grands voyages. M. Broquin a accompli avec une diligence le trajet de Paris à Luchon et retour. M. Max Lebaudy, celui de Paris à Bordeaux, enfin madame Pelouze a fait de très longues excursions dans le Midi et jusqu'en Italie avec un mail conduit par Jules Samson et trainé par les fameux chevaux arabes dont l'Empereur du Maroc avait fait cadeau à M. le président Grévy.

On s'est demandé quel plaisir pouvaient trouver des gens riches et bien élevés à faire ainsi le métier de conducteur si difficile et si fatigant. C'est précisément cette difficulté et cette fatigue que ces Messieurs ont cherchées. C'est une obligation qu'ils s'im-

posent vis-à-vis d'eux-mêmes et qui les distrait de leurs labeurs et de leurs occupations mondaines. Il faut dire, du reste, que l'art des grandes guides est un sport attachant au possible. Du haut d'un coach, la vue est tout autre que du fond d'une voiture basse ou du coupé d'un chemin de fer. On a vanté bien souvent les plaisirs des voyages de jadis en diligence. On jouissait du paysage, on s'amusait de mille et mille péripéties qu'on n'a plus aujourd'hui. Le voyage en coach a ramené tout cela, mais avec des conditions de confort que n'avait pas la diligence de jadis. En outre, on est toujours certain dans ces voyages où la société est, en quelque sorte, choisie, de ne pas trouver la promiscuité souvent désagréable du wagon banal et ouvert à tous. Les petits accidents mêmes auxquels on est exposé ont leur agrément, témoin l'aventure du *Champion* qui faisant il y a un an, le service de Fontainebleau à Moret, s'est trouvé surpris par une crue subite du Loing. Les chevaux avaient de l'eau jusqu'au poitrail, les cousins flottaient à l'intérieur de la voiture. Il a fallu qu'on vint chercher en bateau les dames qui jetaient des cris de frayeur. Une fois allégé, le mail a pu franchir la passe et les jolies voyageuses ont repris leurs places, le cœur encore agité, mais tout heureuses de l'émotion qu'elles avaient eue. Quels récits à faire au retour !...

Le coach n'est point comme le vulgaire pourrait le croire, une lourde et massive voiture. Le poids d'un coach tout complet avec timon, volée de rechange, coffre d'impériale, coffres à glaces, frein et sabot est, en moyenne, de 1,200 kilos.

Avec son chargement complet, quatorze personnes à 75 kilos chacune, nous arrivons au poids total de 2,350 kilos.

A partager entre quatre chevaux, cela fait donc 587 kilos par cheval.

Un petit omnibus de campagne à six places d'intérieur pèse 900 kilos avec frein seulement. Avec quatre voyageurs d'impériale et le cocher, cela fait onze personnes à 75 kilos, soit 825 kilos qui mettent le poids total à 1,725. Donc chacun des deux chevaux traîne 862 kilos. Enfin un coupé à deux places, pèse de 5 à 600 kilos, ce qui, avec le cocher et les deux voyageurs, donne de 7 à 800. Nous ne parlons pas des coupés trois quarts où le cheval, et pour la voiture et pour les voyageurs, a à tirer un poids bien supérieur.

Comme on le voit, le cheval de coach est de beaucoup le mieux partagé, d'autant plus qu'il n'a à supporter que le quart du frottement des roues, tandis que le cheval de coupé, par exemple, l'endosse à lui tout seul.

Aujourd'hui, du reste, la fabrication française est arrivée, pour le coach comme pour toute autre voiture d'ailleurs, à une supériorité incontestable. Le temps n'est plus où, sortant dans Paris avec une voiture fabriquée aux Champs-Élysées, on disait, pour

avoir l'air plus « chic », qu'on l'avait fait venir de Londres. Au contraire, nous connaissons certaines maisons, comme par exemple la maison Guiet, qui se voient journellement commander des voitures par les Anglais et les Américains.

Pour les coaches surtout, cette maison s'est fait une véritable spécialité, et tous ceux qui circulent soit aux environs de Paris, soit au Bois et sur les champs de courses, sortent de ses ateliers.

Pour donner une idée de l'importance que le coaching a prise



LE CHEVAL DE RENFORT.

à Paris, voici, autant que nous pouvons nous en souvenir, les coaches de construction la plus récente :

D'abord, à tout seigneur tout honneur, *C'est mon plaisir*, le coach de M. le vicomte Charles de La Rochefoucauld, que nous représentons sur la grande gravure hors texte et qui est la reconstitution exacte de la *Royal Mail* de Londres.

L'Eclair, à M. Robinot.

Grenade-Gironde, à M. de Carayon-Latour.

Le Caprice, au marquis du Bourg.

L'Indépendance, à M. F. Hitchcock.

Le Hanneton, à M. Spoelberch.

The Herald, à M. Tiffany.

The Sirius, à M. Gordon Bennett.

The Rocket, à M. Ridgway.

Colombia, à M. Higgins.

Rapid, à M. F.-S. Tailer.

Lightning, au même.

The Quicksilver, à M. Brook.

The Meadowbrook, à M. Warburton.

A tous ces coaches, sortant des ateliers de la maison Guiet et Cie, il faut ajouter ceux du prince Constantin Radziwill, comte d'Yanville, comte de Madre, duc de La Rochefoucauld, Max Lebaudy, Ballentine, Wanamaker, baron Lejeune, etc.

On a pu remarquer, au courant de cet article, que tous les coaches portent un nom propre. C'est en effet un usage adopté dans le coaching de baptiser la voiture de même qu'on baptise le navire dans le yachting. C'est un prétexte à réunion, à fête. On nomme le parrain et la marraine. Celle-ci brise une bouteille de champagne sur la roue gauche de devant en prononçant le nom qu'on donne à la voiture et en lui souhaitant toutes les prospérités désirables. La cérémonie se continue par un lunch et une promenade.

Il y a aussi la réception qui consiste à soumettre le coach à des épreuves sérieuses de solidité et de vitesse. Pour *C'est mon plaisir*, par exemple, les essais ont été faits par l'équipage de M. Henry Ridgway, avec l'assistance comme juges, de MM. Munroë, les banquiers. Le parcours a été la piste de Longchamps, l'avenue des Acacias, l'avenue du Bois et l'avenue Marceau. On a obtenu au galop une vitesse de un kilomètre en deux minutes.

Le procès-verbal a fait les plus grands éloges du constructeur.

Il ne faudrait pas croire qu'on se place dans un coach comme on veut et sans règle aucune. Certaines places sont réservées. Ainsi, la place d'honneur est à côté du coussin des guides. Les dames se placent sur le devant autant que faire se peut.

Il y a une toilette spéciale pour le coaching. Nous ne parlons pas seulement des gentlemen-cochers qui ont une tenue particulière, chapeau gris-castor demi-hauteur, jaquette et gilet gris-de-fer, boutons aux initiales du cercle ou du club dont on fait partie (témoin le B. D. C. et les G. G. G. — Grandes Guides). Mais les dames aussi doivent avoir un costume approprié. A ce sujet, nous ne pouvions mieux faire que de demander avis à Redfern qui s'est fait, pour les costumes de sport féminin, une supériorité incontestée. Voici ce que nous a répondu l'oracle qui a d'ailleurs bien voulu donner au peintre, M. Harry Finney, les indications nécessaires pour sa planche hors texte.

Etant donné qu'on a à faire de longues excursions en plein air, il est prudent d'adopter des étoffes chaudes et ne prenant pas l'eau facilement. Comme type nous avons les Box-Cloth et Covert-Coating. Pour assurer la liberté des mouvements et pour qu'une fois assise on soit bien couverte, le pardessus-jaquette doit être peu ajusté et très ample du bas.

Pour les petites parties de plaisir, toutes les fantaisies sont permises. Mais toujours il faut avoir des tissus ne prenant pas la poussière. Comme pèlerine, des soies changeantes, des couleurs gaies. Enfin, ce qui est absolument indispensable, toujours emporter un imperméable en tissu de soie caoutchouté, grande fantaisie, qui garantira d'une ondée inopportune.

De même que Redfern a la plus grande réputation pour les vêtements, de même, pour les chapeaux, la palme appartient à Lebel-Stritter. Les délicieux petits chapeaux qui coiffent les femmes que vous voyez sur la planche hors texte sont des modèles copiés sur ceux de Lebel-Stritter. Ils sont ravissants et à la dernière mode, mais cette maison a en réserve bien d'autres modèles de petites toques, tricorues, etc., spéciaux pour les voyages et la voiture.

Quelques conseils pour ceux qui commencent le coaching. Contrairement à ce qu'ils pourraient supposer, il ne faut pas choisir un coach trop léger. Le chargement étant surtout en haut, la voiture doit avoir un certain poids par elle-même pour être bien

équilibrée. On pourra, du reste, se fier pour cela à la maison Guiet et Cie, dont les coaches sont aujourd'hui arrivés à une perfection que tous les vrais gentlemen se plaisent à reconnaître.

Il faut toujours avoir six chevaux par voiture afin qu'il y ait constamment un timonier et un cheval de volée au repos.

On peut mettre sur un coach des chevaux de toutes tailles, mais les chevaux les plus grands doivent être sous main, c'est-à-dire à droite, juste l'inverse d'une poste montée.

Nous n'entreprendrons pas d'enseigner la façon de conduire. Ceux qui voudraient avoir la théorie des diverses façons de con-

duire à quatre, la trouveront très savamment détaillée dans un ouvrage spécial : *Les Grandes Guides*, par Donatien Levesque, ouvrage dans lequel nous avons, pour cet article, puisé d'intéressants renseignements. Mais le mieux, comme on le dit dans ce livre, est d'avoir un bon professeur et de beaucoup pratiquer. Le menage est comme le dessin, la peinture, la musique, le billard et l'escrime, il ne peut bien s'apprendre que par la pratique.

De même, il est nécessaire d'apprendre à bien manier son fouet. Comme exercice préparatoire, on conseille de s'asseoir sur une table ou un tabouret très élevé et, après avoir planté à bonne



DOG-CART EN DEMI-POSTE, A L'ANGLAISE.

distance un bâtonnet fendu dans lequel est insérée une carte à jouer, s'exercer à enlever cette carte avec la pointe du fouet. Quelques leçons d'un maître feront le reste.

La trompette qui fait l'étonnement des badauds a une grande utilité. Il existe un petit manuel des sonneries réglementaires pour le *Départ*, *Rangez-vous*, *A droite*, *A gauche*, *Ralentissez*, *Arrêtez*, *Préparez le relai*, *l'Arrivée*, etc... Bien que ces sonneries ne soient pas connues des voituriers qu'on rencontre, ce qui est regrettable, elles n'en sont pas moins très utiles pour prévenir de l'arrivée du coach.

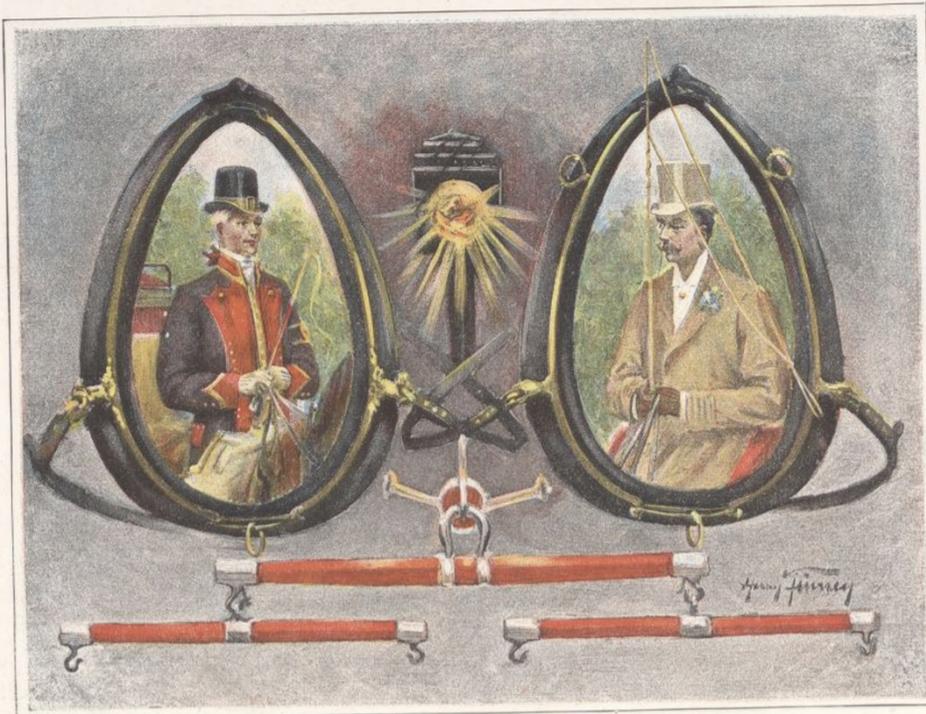
La trompette est le grand succès du *guard*. Son autre succès, c'est son costume qui a été copié sur les vieilles estampes anglai-

ses du commencement du siècle. Il représente, en effet, l'ancien garde, chargé de surveiller la malle-poste de jadis. Aujourd'hui, il ne surveille plus rien, mais il est le factotum indispensable du coach et des voyageurs auxquels il rend en route mille services inappréciables.

En terminant signalons aux sportsmen une innovation due à Guiet et adoptée par MM. le baron Lejeune, Robinot et le comte de Madre, et qui consiste, pour un rendez-vous de chasse, par exemple, à se faire conduire en dog-cart à quatre roues, attelé en demi-poste à l'anglaise. C'est la contre-partie et le complément du coaching.

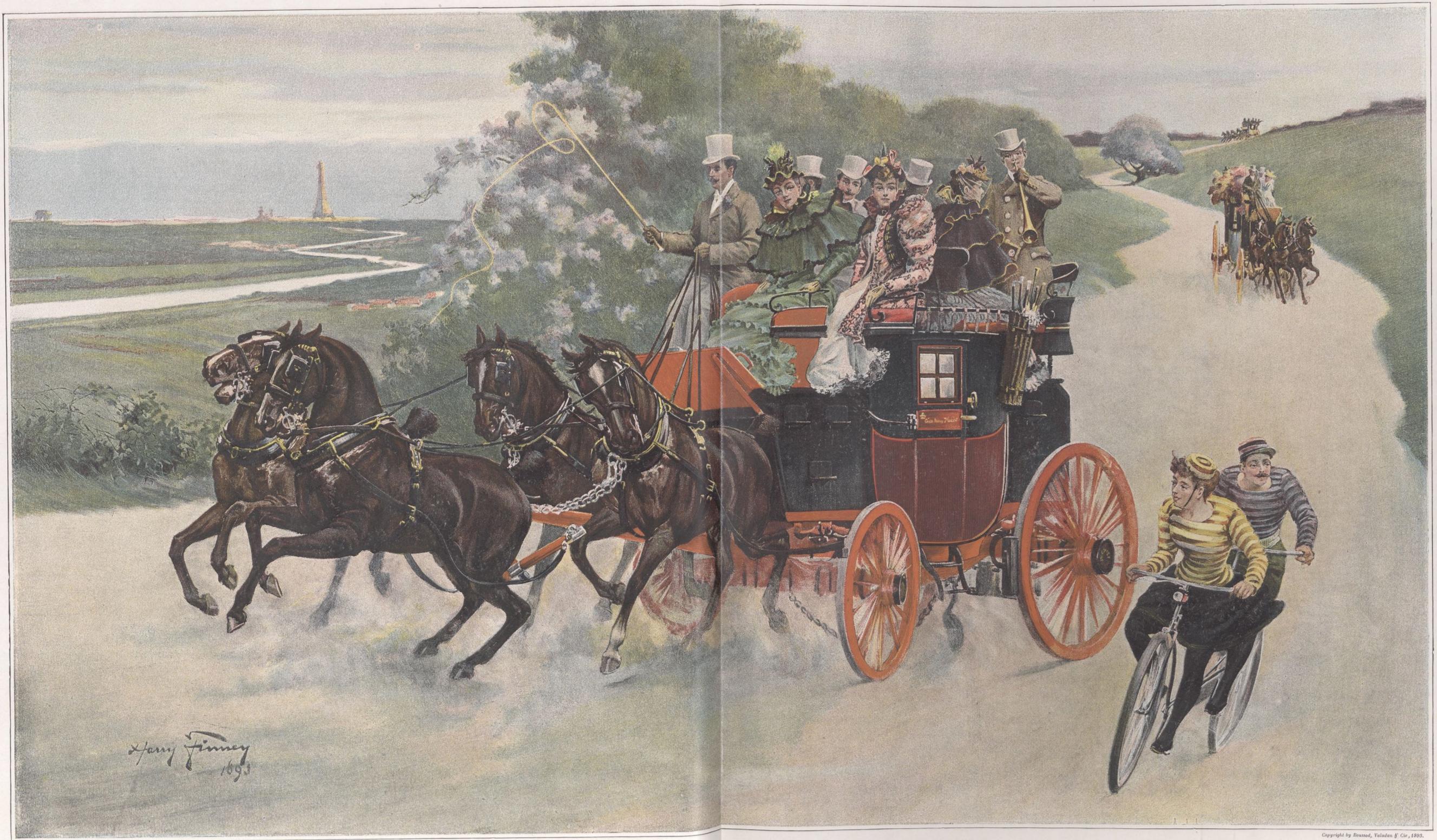
(Illustrations de Harry Finney).

CAREL DU HAM.



ANCIEN ET NOUVEAU STYLE.

HARRY FINNEY



[Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.]

Copyright by Deussed, Valdeno & Cie, 1893.

EN ROUTE POUR « LA MARCHE »

« C'EST MON PLAISIR » Coach par Guiet et Cie, à M. LE V^{te} C. DE LA ROCHEFOUCAULD

Ayuntamiento de Madrid



Les Courses en France, 1651-1814

PAR FRÉDÉRIC MASSON ET GEORGES BERTIN

LE 15 mai 1651, toute la Cour de Sa Majesté très Chrétienne s'était portée au Bois de Boulogne pour assister à la solution du grand débat élevé entre le Prince d'Harcourt, de la maison de Lorraine, et son cousin le duc de Joyeuse. Il s'agissait d'une course de vitesse entre deux chevaux nourris au village de Boulogne « ainsi qu'on nourrit les chevaux de courses en Angleterre : c'est-à-dire pendant trois semaines ou un mois, au lieu d'avoine, de féverolles et de pain fait avec de l'anis ; les deux derniers jours, d'œufs frais au nombre de deux ou trois cents. » Le point de départ et d'arrivée était la Barrière de la Muette avec un grand circuit vers Saint-Cloud et, au retour, vers le château de Madrid.

Le prince d'Harcourt, qui montait lui-même, était vêtu d'un habit gris très étroit et fait exprès, et coiffé d'un bonnet juste dans lequel ses cheveux étaient rentrés. Il portait dans ses poches trois livres de plomb. Son adversaire n'était pas le duc de Joyeuse, mais le sieur Le Plessis du Vernet, maître d'Académie — le même, semble-t-il, que Saint-Simon appelle le premier homme de cheval de son siècle. Jusqu'au tournant de Madrid les deux cavaliers allèrent également et sans avantage. Mais là, Le Plessis prit le devant et arrivant à cent pas devant l'autre à la Barrière de la Muette, gagna le pari.

C'est ici sans doute la première mention qu'on ait rencontrée d'une course faite en France suivant les modes qui étaient usités en Angleterre depuis 1154, c'est-à-dire avec des chevaux entraînés et nourris à dessein, des cavaliers ayant un costume particulier, un juge chargé de décider du vainqueur : en germe toutes les conventions qui aujourd'hui régissent ces exercices.

A dater de 1651, il est possible d'établir une suite, de prouver que ce goût a trouvé constamment des adeptes et de devancer ainsi de plus d'un siècle la date qu'on assigne d'ordinaire à l'institution, en France, des courses à l'anglaise.

C'est le 28 novembre 1670, dans le Bois de Boulogne, un pari de trois mille pistoles entre monsieur le Grand (le grand écuyer) et le maréchal de Bellefond. « Ils courent, dit madame de Sévigné, sur des chevaux vites comme des éclairs. » Le 16 juillet 1679, c'est devant Leurs Majestés une course dans la garenne de Saint-Germain,

depuis le pont du Pecq jusqu'à une maison nommée La Borde, entre un cheval de MM. de Vendôme et un cheval de M. de Francine, le fils, maître d'hôtel de Leurs Majestés. Francine, vêtu d'un petit habit de taffetas couleur de citron, arrive premier de cinquante pas, battant l'Anglais qui monte pour M. de Vendôme. En septembre 1681, à Fontainebleau, autour du canal, course entre M. de la Vallée, montant un cheval de M. le Grand Écuyer et un petit Anglais, officier de l'Écurie, montant un cheval de Monseigneur le Dauphin.

Il ne s'agit encore jusqu'ici que de paris, mais voici en mars 1683 des courses officielles, avec prix du Roi, au milieu de la plaine d'Achères près de Saint-Germain, on a construit un amphithéâtre pour la Cour. Des poteaux dressés de distance en distance, marquent « le circuit de la course ». Un drapeau est planté sur le but. Sept chevaux anglais se présentent : deux au duc de Montmouth, un à M. le Grand Prieur de France, un à M. Howard, « seigneur anglais », un à M. Feilleton, et le septième à un cabaretier anglais. « Comme le champ est ouvert pour disputer le prix, il est permis à tout le monde d'entrer en lice. » Ce prix est de mille louis d'or — soit 24000 livres et plus de 240000 francs d'aujourd'hui. — Les juges, les ducs de Luxembourg, d'Aumont et de Gramont, pour donner le signal du départ, ont un drapeau. Le vainqueur de la troisième

course, un cheval noir appartenant au duc de Montmouth, emporte le prix. « On plante un drapeau devant lui pour marque de sa victoire. » Le Roi offre à M. Howard, qui est venu exprès en France pour la course, un présent d'une valeur de 10000 livres.

Après ce glorieux précédent du prix de Paris, il faut s'interrompre pendant près d'un siècle. Il faut arriver sous Louis XV, jusqu'au 25 février 1766, pour trouver une course entre chevaux anglais et français : — c'est le comte de Lauraguais qui, le matin de son mariage avec mademoiselle de Lowendahl, perd mille louis contre milord Forbes, sur un champ de huit milles et demi.

Dix ans plus tard, au début du règne de Louis XVI, en 1775 et surtout en 1776, les courses prennent une importance. La jeune Reine Marie-Antoinette les patronne et y entraîne toute la jeune Cour. « Elle a pris un goût extraordinaire à ce genre de spectacle



et n'en manque aucune. » On débute, en mars 1775, par des paris à la plaine des Sablons; en 1776, des courses réglées ont lieu chaque semaine, le mardi, au bois de Boulogne. Une estrade a été bâtie pour la Reine et autour de cette estrade s'agitent et parient tous les jeunes gens élégants. Ils font cortège à leurs chefs de file, le comte d'Artois et le duc d'Orléans et, en négligé, en bottes et en chenille, sans garder nulle trace du costume de Cour, ils vont et viennent, de la Reine aux jockeys, affairés, gesticulant, ayant perdu toute tenue. Le Bois de Boulogne ne suffit pas, il y a des courses au Luxembourg, mais ce n'est rien, le printemps, près des réunions d'automne. On fait des courses, à la fois à la plaine des Sablons où le 6 novembre, *Teucer*, par *Northumberland* et *Snip*, au marquis de Conflans, gagne un pari de 2500 livres contre *Comus*, par *Otho* et *Crab* au comte d'Artois. Le 7, le 8, le 9, le 10, tantôt match entre cheval arabe et cheval anglais, tantôt poule entre chevaux français et cheval anglais. Les premières écuries qu'on voit paraître sont celles, d'abord du comte d'Artois et du duc de Chartres, puis du marquis de Conflans, de M. Fitzgérald, du prince de Guéméné, du duc de Lauzun, de M. de Champreux, du prince de Nassau, de M. Nathaniel Parker-Forth, du duc de Fitz James, de M. Lunn, du prince d'Hénin, de M. Woodward, puis du comte de Lauraguais, du marquis de Voyer, de M. de Verceil, du marquis de Champenetz. Les couleurs du comte d'Artois sont vert pomme galonné de rose, du duc de Chartres noir galonné de rose, du marquis de Conflans rose galonné de noir, du duc de Fitz-James bleu et chamois, du comte de Lauraguais rouge, du marquis de Voyer puce, de M. de Verceil jaune, du marquis de Champenetz bleu; à Fontainebleau aux courses du 13 novembre, le comte d'Artois a payé 1700 louis le cheval qui doit porter ses couleurs *King-Pippin* par *Turf* et *Cygnét*. Le duc de Chartres n'a pas payé un moindre prix son champion *Glow-Worm*, un produit de l'immortel *Eclipse*. Les paris sont ouverts et le notaire Clos-Dufresnoy a déjà 3800 louis de consignés, compris le petit écu que Louis XVI risque sur *King-Pippin*. Le grand jour arrive. Dans le pavillon de la Reine une grande table est servie, couverte d'une ample collation, au pillage d'une troupe de jeunes gens indignement vêtus qui font un bruit à ne pas s'entendre. Le comte d'Artois court du haut en bas, se désolant quand il perd, se livrant à des joies pitoyables quand il gagne, s'élançant dans la foule du peuple pour aller encourager « ses postillons ou jaquets » et présente à la Reine celui qui a gagné une course. Mais c'est le jockey de *Glow-Worm* qu'il présente, car *King-Pippin* est outrageusement battu.

Le goût des courses est si bien entré dans une certaine classe de la société qu'un auteur dramatique, Laus de Boissy, s'empresse d'y accrocher une pièce et d'en emprunter son titre : *La Course ou les Jockeys*, comédie en un acte, qui ne donne point d'ailleurs un seul détail curieux sur les jockeys d'il y a cent ans.

En 1777 la fureur continue. En mars et avril, courses presque chaque semaine à Vincennes; en octobre, courses à la plaine des Sablons et à Fontainebleau. Le favori du comte d'Artois, c'est, cette année, *Comus* qui le 20 mars gagne un pari de 200 louis, contre *Nip* au marquis de Conflans et qui, le 13 novembre à

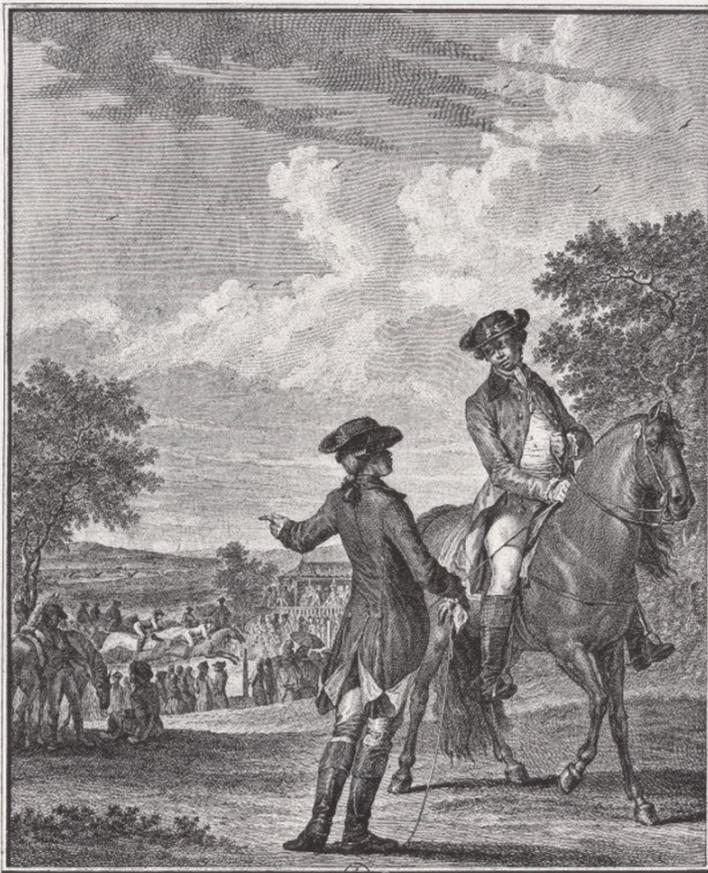
Fontainebleau, bat *Mousquetaire* à M. Nathaniel Parker-Forth.

Les courses de chevaux dans le voyage de Fontainebleau ne paraissent plus suffire à l'amusement de la Reine. Avant qu'elles commencent il y a un grand déjeuner et, après les chevaux, on fait courir les ânes du pays : le prix est un chardon d'or et une bourse de cent écus. Une seule course est relatée en 1778, une seule aussi en 1779. Toujours les mêmes écuries et les mêmes parieurs, et que ses chevaux gagnent ou perdent, M. le comte d'Artois paye toujours. On parle de différences énormes : dans une seule course des paris de 6 et de 7000 louis. Le public commence à se lasser et à moins d'un attrait particulier, les courtisans eux-mêmes ne viennent plus. En 1780, à la course du mois de mai où des paris étaient pourtant des plus considérables, presque personne : « Combien de bêtes ? » disait-on. — Vingt-quatre bêtes » répondait-on et c'était compris les chevaux, les jockeys et les parieurs.

Malgré la défaveur où semblent tomber les courses particulières, l'influence de certains grands seigneurs détermine Louis XVI à instituer des courses officielles. Les courses telles qu'elles sont instituées offrent un but pratique et par des côtés différents des courses anglaises. On a jugé qu'on a, en France, un nombre suffisant d'étalons et que ce qu'il importe d'attirer c'est de ces juments de tête dont les Anglais sont bien plus jaloux que de leurs chevaux, car leur sang est beaucoup plus ancien, ayant été rigoureusement conservé de mères en mères depuis le règne d'Elisabeth, tandis que des deux étalons fameux, l'un *The Darley Arabian* n'a été importé d'Alep qu'en 1714, et l'autre *The Godolphin Arabian*, trouvé à Paris même où il traînait une charrette, n'a été employé aux saillies au haras de Gog Magog que vers 1734. *The Godolphin Arabian*, un barbe dont la généalogie était absolument inconnue et dont la race était douteuse, n'en a pas moins été avec *The Darley Arabian* l'ancêtre de tous les coureurs les plus célèbres.

On réserve donc les prix du Roi fixés chacun à cent louis, aux juments françaises et étrangères, et le règlement signé Bertin, imprimé à l'imprimerie Royale en 1780, détermine soigneusement la police des courses, les manières dont les juments doivent être présentées, dont leur généalogie doit être établie, fixe les entrées à 24 livres par jument et détermine les poids. Les juments étrangères reçoivent une surcharge de quatre livres. Certains prix du Roi — qu'on qualifiera plus tard de plateaux du Roi; selon l'usage anglais les prix en Angleterre, après avoir été une clochette d'argent, consistent depuis Charles II en une aiguière ou coupe d'argent avec son plateau, d'une valeur de cent livres sterling — certains prix, donc, sont réservés aux juments françaises, montées par des Français. Un commissaire nommé par le Roi pour présider aux courses, le marquis de Conflans, décide tous les cas de disqualification et distribue les certificats aux vainqueurs.

C'est sous ce régime que furent courues dans le parc du château de Vincennes, à partir de 1781, les courses de printemps. Les premières eurent lieu le 2 avril 1781. Outre les prix du Roi on y disputait des paris particuliers, les moindres de 500 louis. Ainsi, à Vincennes le 15 avril 1782, en dehors des trois prix du Roi, le premier de cent louis pour juments françaises prenant quatre ans, le deuxième de cent louis pour juments étrangères



prenant quatre ans, le troisième de cent louis pour juments françaises prenant cinq ans, toutes courses de 2000 et de 1500 toises, la troisième seule avec reprises, se courait une poule de

vingt-cinq louis pour chevaux ou juments françaises de tout âge, qui réunissait neuf souscripteurs. La réunion durait quatre jours. Le deuxième et le troisième jour se courent quatre autres prix de



PRÉPARATIFS D'UNE POULE ENTRE CINQ CHEVAUX DE COURSE.

FIVE RACERS PREPARING TO START.

100 et de 150 louis; enfin, le quatrième jour, les juments ayant gagné les prix précédents se disputent un prix de 200 louis. Il est gagné le vendredi 26 avril par *Helen*, jument anglaise de cinq ans, par *Conductor*, appartenant au duc de Chartres.

Même disposition en 1783, du 12 au 26 avril; la victoire reste à la dernière course de 200 louis à *Lapwing*, jument française de quatre ans, par *Pyrois* et *Brillianta*, appartenant au duc de Chartres.

Il semblerait que désormais l'institution est fondée et qu'elle doit fonctionner sans interruption. Mais à partir de 1783, la Reine s'en est dégoûtée et bien que les prix du Roi continuent à être disputés au moins jusqu'en 1790, ce n'est, en quelque façon, que par hasard qu'on l'apprend et il faut quelque accident comme celui qui faillit arriver au prince Joseph de Monaco, à la réunion d'octobre 90 à Vincennes, pour que les journaux y fassent allusion. Le prince ayant un cheval impétueux et méchant, avait, paraît-il, prié très vivement un citoyen de se ranger. La foule prit parti pour le citoyen et manqua pendre le prince.

C'est fini pour un temps de l'anglomanie et des courses à l'anglaise. « Elles n'ont produit d'autres effets que l'exportation d'une quantité immense de notre numéraire chez l'étranger et un mépris marqué pour nos meilleures et nos plus belles races de chevaux. » Mais, aux modes anglaises, que patronnaient les femmes à la mode et les gentilshommes élégants, les pions et les robins, devenus les maîtres, vont tenter de substituer les modes antiques. On veut modeler le Gouvernement sur les Républiques de la Grèce: il est tout simple qu'on prétende en emprunter les jeux. Il faut à Messieurs du Tiers, des courses olympiques. Dès 1791, on voit se prononcer le mouvement et l'initiateur est un officier de cavalerie, M. de Lafont-Pouloti, qui publie un curieux *Mémoire sur les courses de chevaux et de chars en France envisagées sous un point de vue d'utilité publique*. Toutefois il faut du temps pour que l'idée prenne corps et ce n'est qu'après la Terreur, lorsque les Conseils décrètent l'institution de fêtes nationales que les courses à pied, les

courses à cheval et les courses en char trouvent place dans le programme officiel des divertissements. A la fête de l'anniversaire de la fondation de la République, le 2 vendémiaire an V, les courses ont lieu au Champ de Mars, toutes à la fois, sur trois pistes concentriques: sur la piste du milieu à pied; sur la piste intermédiaire à cheval; sur la piste extérieure en chars. Rien de plus grotesque: la pluie et le vent se mettent de la partie, décoiffent les concurrents coiffés de chapeaux à plumes. Néanmoins tout ce qui reste à Paris de voitures et d'équipages, tout ce qui peut porter toilette est aux courses: voilà si longtemps qu'on n'a pu s'amuser et se voir! C'est Franconi qui gagne le prix de la course à cheval, mais qu'importe la course!

Même répétition en l'an VI, avec un succès médiocre. En l'an VII, c'est François de Neufchâteau qui est ministre de l'intérieur et François s'imagine faire grand. Dans le programme qu'il

rédige il y a une exposition publique des produits de l'industrie nationale, il y a des cortèges avec chars, des destructions de statues du Despotisme et du Fanatisme, des luttes, des joutes, des banquets, des danses et aussi des courses. Tout est prévu, jusqu'aux costumes: les coureurs à pied ont la veste et le pantalon de nankin, les cavaliers portent une veste à l'écuyer, un chapeau rond surmonté d'une plume « qui sera attaché sous le menton par un ruban », ils sont ceinturés, par les soins du Gouvernement, d'une écharpe de soie de couleur différente; les conducteurs de chars sont vêtus d'un habit français attaché avec des ganses sur la poitrine, coiffés d'un chapeau à plume relevé par-devant, et ils reçoivent à l'entrée de l'arène des manteaux de couleur différente.



Tous les chevaux admis doivent être français: Le premier prix pour les courses à cheval est un nécessaire d'armes de la manufacture de Versailles d'une valeur de 2000 francs. Le second, un groupe en porcelaine de la manufacture de Sèvres de 1500 francs. De plus les vainqueurs auront la joie de recevoir du ministre de l'Intérieur l'accolade fraternelle près de l'autel de la Patrie. Heureux Alexandre Dubost, ex-officier de génie, arrivé le premier!

Heureux le second : Antoine-Charles Vernet ! Carle, le Carle Vernet qui désormais sera le peintre officiel des courses et durant vingt années en donnera une physionomie si aimable quoique sans doute assez peu exacte.

Les courses en chars avaient moins bien réussi : un des concurrents le citoyen Lagrange avait été culbuté avec son char, il avait dû subir l'opération du trépan et en était mort trois quarts d'heure après, mais après avoir reçu une lettre « très flatteuse »

où le ministre François de Neufchâteau lui exprimait toute la part qu'il prenait à son malheur. Cela valait presque l'accolade fraternelle.

Cette fête de vendémiaire an VII, avait été célébrée par des jeux analogues dans toutes les Républiques alliées. Elle le fut mieux encore au Caire par l'armée victorieuse de Bonaparte et, là, les courses prirent un caractère d'utilité qu'elles n'avaient nulle autre part : Les chevaux français y disputèrent les prix aux chevaux arabes : ce



fut un cheval français, appartenant au citoyen Sucy, commissaire ordonnateur en chef qui arriva premier, ayant eu constamment l'avantage sur les cinq chevaux arabes appartenant à Berthier et à Junot. Il avait en quatre minutes parcouru 1350 toises.

Sans doute, pendant la période joyeuse du Directoire et durant le Consulat, surtout à partir de la paix d'Amiens, il dut y avoir aux environs de Paris des courses à l'anglaise : un nombre assez considérable de compositions de Carle Vernet en témoignent, mais c'étaient des poules ou des paris privés, dont nulle trace ne paraît relevée jusqu'ici, et lorsque, en 1805 (le 13 fructidor an XIII) l'Empereur, désireux d'améliorer les races françaises et d'encourager l'élevage, ajouta aux mesures qu'il avait déjà adoptées pour les haras l'institution de courses de chevaux, ce ne furent sans doute pas les courses à l'anglaise qui lui vinrent à l'esprit, mais ces courses si brillantes qu'il venait de voir au camp de Boulogne et qui en même temps qu'elles lui avaient rappelé celles du Caire lui avaient montré quelle utilité pratique ces divertissements présentaient pour les officiers. Le décret ne prévoyait pas seulement des courses à Paris, mais dans les départements « les plus remarquables par la bonté des chevaux qu'on y élève », l'Orne, la Corrèze, le Morbihan, la Sarthe et les Hautes-Pyrénées. Plus tard (en 1810) il en fut créé dans six autres. Mais là les prix officiels étaient de 300 francs : un seul de 600 francs. Dans les courses de premier ordre les prix étaient de 1200 francs, un seul de 2000 francs ; enfin, à Paris, au mois d'octobre, les gagnants des prix départementaux de 2000 francs devaient se disputer un grand prix de 4000 francs. Les courses présidées par le préfet, où l'on n'admettait que les chevaux entiers et juments de cinq à sept ans, nés et élevés en France, montés par des *piqueurs de courses* français, étaient courues, pour les prix de 2000 francs et pour le grand prix, en trois épreuves. Le champ était de quatre kilomètres. Bien que présidé par le ministre de l'Intérieur, le grand prix de Paris, le prix de 4000 francs, n'avait point l'heur d'attirer le beau monde. Le peuple se pressait autour du Champ

de Mars ; quelques invités emplissaient les deux petits pavillons entre lesquels se dressait le pavillon du ministre, mais ce qui manquait c'étaient des chevaux. Plusieurs fois la course n'a pas lieu faute de partants. Néanmoins en 1809, c'est un succès. Son Excellence Monseigneur Fouché, comte de l'Empire, duc d'Ortrante depuis un mois, ministre de l'intérieur par intérim et de la police générale par principe, arrive au Champ de Mars en voiture de grand gala escorté par un peloton des cheuval-légers de la garde nationale, en grand costume. — C'est cette garde nationale que la descente des Anglais à Walcheren lui a fourni prétexte de créer, dont il a nommé les officiers à sa dévotion et dont il semble vouloir se faire une garde prétorienne. — La jument gagnante est la victorieuse du prix de la Corrèze et appartient à M. de Labacherie. Le plus beau champ, c'est celui du 11 octobre 1812, où la jument *Seine*, à M. Destillières, bat ses six concurrents des Départements.

Ces courses tout administratives, qui, sans doute, avaient une utilité, mais que la mode n'avait point adoptées, où la Cour ne paraissait pas, où les paris étaient nuls, où manquait par suite l'élément principal de succès : la spéculation, semblèrent aux premiers Anglais qui les virent en 1814 tout à fait ridicules. Elles ressemblaient en tous points, a dit l'un d'eux, à une revue de gendarmes ou de gardes nationaux. Le champ de courses était gardé par une forêt de baïonnettes ; les gens de police à cheval galo-paient derrière les concurrents et parfois les devançaient au but. La tribune des autorités, toute petite, faisait pendant à la guérite où se tenait le juge. Sur la piste, les hommes et les chevaux tombaient à l'envi et la fête finissait au son de la trompette.

Avec la Restauration les choses vont changer de face. Voici revenu d'Angleterre, où il n'a rien appris et rien oublié, ce comte d'Artois qui fut le premier à implanter les courses en France : nul doute qu'il ne se remette à son œuvre. C'est la seule institution qu'il doive laisser.

FRÉDÉRIC MASSON ET GEORGES BERTIN.

FRANÇOIS FLAMENG



François Flameng

[Il est interdit de vendre séparément cette reproduction.]

Copyright by Housod, Valadon & Cie, 1898.

AU CIRQUE

Ayuntamiento de Madrid



RALLYE-PAPER

Texte et Dessins

PAR L. VALLET

L'ORIGINE de ce sport, si amusant et si propre à développer les qualités hippiques des officiers de cavalerie, ne se perd pas dans la nuit des temps et point n'est besoin de remuer les vieux in-folios poudreux pour en trouver la trace.

Une suite de gravures anglaises, éditée le 1^{er} mars 1839, nous raconte tout au long comment fut inventé ce diminutif de chasse à courre.

Vers la fin de 1838, des officiers de cavalerie, réunis à Ipswich et mis en belle humeur par un joyeux repas, se proposèrent tout à coup de terminer gaiement la réunion par une chasse au renard.

Les chasseurs étaient tout trouvés et les chevaux furent vite sellés, le renard seul manquait! Mais, des officiers de sa Gracieuse Majesté ne s'embarrassent pas pour si peu. Un d'eux, monté sur un cheval gris-pom-

melé, figure la bête de chasse et aussitôt les voilà partis, après avoir revêtu des chemises de nuit et des bonnets de coton par-dessus leurs uniformes. Le départ avait lieu devant les baraques des bains et l'arrivée était fixée au village de Nacton.

Le parcours se fit à bonne allure, non sans quelques incidents et ils entrèrent à fond de train, au milieu de la nuit, dans le petit village de Nacton. Les habitants réveillés en sursaut par cette chevauchée insolite, se mirent aux fenêtres dans les costumes les plus primitifs, les hommes très laids, les ladies point du tout ennuyées à regarder, tous croyant voir une galopade de démons, et fort effrayés.

Tout ce qui est sportif et original trouve dans le Royaume-Uni de nombreux admirateurs. Le bruit de cette joyeuse équipée eut vite fait le tour des trois royaumes. Tous les sportmen voulurent l'imiter, et la chose eut bientôt une grande vogue.

Abandonnant le côté burlesque des travestissements, on pensa de suite à établir les quelques règles nécessaires à tout exercice fait en commun et le « Rallye-paper » ou « Paper-hunt » prit définitivement place parmi les sports les plus en faveur chez les officiers anglais.

Chez nous, on n'alla pas si vite, et la chose n'obtint droit de cité qu'après la guerre de 1870.

On sait que sous l'Empire, il fallait surtout présenter à l'inspection générale des chevaux bien ronds, bien gras, ce qu'on appelait alors « en bon état ». Les officiers sportsmen étaient facile-

ment cotés de « fricoteurs » et des circulaires précises et réitérées condamnaient et défendaient les courses d'officiers ; la botte, le trot à l'anglaise étaient honnis, et les tenues, pour belles qu'elles étaient, n'avaient rien de ce qui dénote ou facilite l'équitation extérieure. Il ne fallait donc pas songer à parler d'un exercice qui n'était pas autorisé par le « 2 novembre 1833 ! » et qui risquait de faire tomber le ventre des chevaux.

Depuis la guerre, une heureuse et vigoureuse réaction s'est produite malgré les efforts peu louables et la mine attristée de quelques retardataires ou de quelques jaloux du genre de ceux qui voulaient, sous des prétextes plus ou moins spécieux, interdire le concours hippique aux officiers de cavalerie ; tout ce qui est sport, tout ce qui peut contribuer à rendre l'officier adroit, énergique, à maintenir hommes et chevaux en « condition » et prêts à l'action, est devenu, avec juste raison, en grand honneur ; aussi avons-nous, à l'heure actuelle, le corps d'officiers qui monte le mieux et le plus élégamment de l'Europe, quoique étant un des moins bien remontés.

Louis XII aimait la chasse parce qu'elle était l'image de la guerre, le paper-hunt est une petite image de la chasse, ce plaisir des gentilshommes et des cavaliers par excellence.

C'est sûrement une excellente école d'équitation pour les jeunes officiers ; ils y apprennent à ne redouter aucun obstacle, à passer partout à cheval, et à ménager leur monture à certains moments pour lui demander tout ce qu'elle peut donner à d'autres ; résultat pour le cavalier : une excellente assiette, une grande rapidité de décision,

le goût des exercices en plein air qui rendent l'homme sain, bien portant, vigoureux, l'esprit net, le coup d'œil sûr et rapide, le jugement simple et droit. Pour le cheval, entraînement rationnel, sûreté du pied dans les terrains difficiles, solidité et vigueur des membres, calme dans le galop en compagnie et surtout cette habitude, mauvaise pour les chiens, bonne pour les chevaux et si recherchée chez les hunters, qu'on appelle en terme de vénerie, « battre la bricole. »

C'est une fête à la pension des officiers d'un régiment, lorsqu'un rallye a été décidé puis autorisé. Généralement c'est l'« Instructeur » qui met la chose en branle et la dirige. C'est lui qui fait remplir des musettes de petits papiers, qui s'occupe des invitations officielles et des mille petits détails que comporte toute réunion. Un officier se charge de représenter la « bête ». Il part le matin de bonne heure avec un ou deux cavaliers chargés de musettes pleines de petits papiers blancs ; arrivé à l'endroit désigné comme lieu de rendez-vous, ordinairement une clairière ou l'intersection de plusieurs routes, il commence à semer ses papiers pour marquer le

chemin qu'il parcourt et que devront suivre, après lui, tous les chasseurs. Son habileté consiste à préparer un parcours agréable, semé de difficultés proportionnées à l'âge et à la qualité des invités. Car souvent, ce que quelques-uns préfèrent, on n'invite personne, et se réunissant à quatre ou cinq on fait ce qu'on appelle une « bonne petite excitation », c'est-à-dire, que la bête choisie avec un soin tout particulier parmi les plus « casse-cous » s'attache à franchir les obstacles les plus durs et les plus invraisemblables, et que la chasse est menée un train d'enfer.

Mais, revenons au rallye ordinaire, la « bête » marque donc ses traces en accumulant les défauts, les changements de bois, en faisant randonnées sur randonnées, franchissant les routes pour permettre aux voitures de voir passer la chasse, sautant les haies, les fossés, revenant sur ses pas, interrompant la trace, en un mot, préparant la petite fête avec le plus d'imprévu possible.

La plupart du temps, l'officier qui représente la bête, est doublé d'un camarade qui, pendant la chasse, sera chargé des voitures.

La bête rentre alors, déjeune à

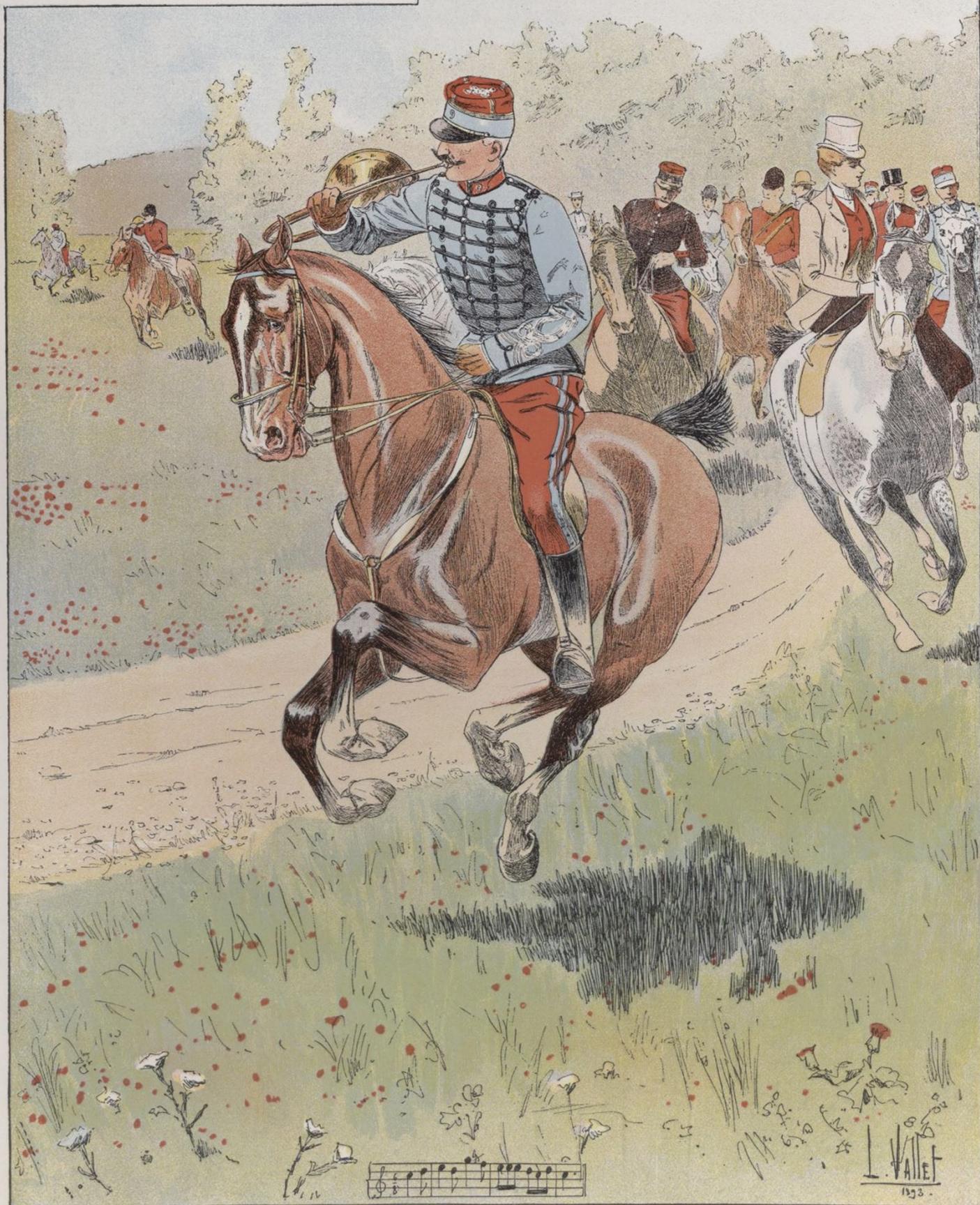


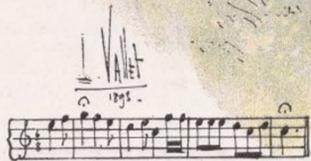
la hâte avec ses camarades et repart de nouveau avant eux pour aller les attendre à quelques cent mètres de l'arrivée, à l'endroit où elle veut se faire voir.

Le rendez-vous est fixé généralement à deux heures.

Nombre d'officiers y envoient leurs chevaux au pas par les ordonnances.

Les invitations dessinées par un volontaire ou par un ami du régiment, quelquefois avec talent, toujours avec esprit, ont été soigneusement envoyées à l'avance aux anciens régimentaires, aux amis des officiers, à quelque territorial ou réserviste qui a su conquérir des sympathies au N° de l'arme, aux châtelains ou châtelaines des environs, enfin de façon à avoir le plus de gais compagnons et le plus de jolies femmes possible.





Aussi dès 1 heure, la route qui conduit au rendez-vous se couvre-t-elle de cavaliers, d'amazones, de voitures. Les hommes en uniforme ou en habit rouge, quelques-uns la grande Dampierre en sautoir, tous impeccables de tenue, d'élégance et surtout pleins d'entrain, les femmes rivalisant de jolies toilettes et de charme.

On arrive au rendez-vous. Saluts, présentations, compliments aux dames sur la toilette, sur la façon d'atteler et de mener le boghéy ou la charrette, voire même le tandem, et à l'heure fixée, le

colonel ou le général s'il y assiste, prononce le sacramental « en chasse, Messieurs ». L'officier chargé des voitures en prend aussitôt la direction et les fait filer bon train au premier passage de route.

Les chasseurs se mettent en quête pour trouver les traces de la bête. Les trompes sonnent des « requêtes » et bientôt on entend retentir le « volcelest », la trace est trouvée et l'on part au galop de chasse suivant les papiers. Tout à coup les papiers manquent, défaut ! requêtes ! il faut chercher de nouveau. Enfin, on « en revoit » et de nouveau retentissent les « bien allés ».

Mais voici un passage de route, toutes les voitures sont massées, portant les plus fraîches toilettes et plus d'un petit cœur bat bien fort dans une jolie poitrine. La chasse arrive et le peloton franchit la route à bonne allure ; habits rouges, tuniques noires, dolmans bleus, passent comme un éclair, et les voitures partent de nouveau pour aller se poster à un autre passage.

Enfin, à 600 ou 800 mètres du lieu d'arrivée qui est autant que possible situé sur un terrain plat et découvert, la bête se fait « voir » ; on la reconnaît à un ruban de couleur porté sur l'épaule (en Allemagne, à une queue de renard portée également sur l'épaule).

Toutes les voitures ont coupé au court et sont rangées pour que les dames puissent voir l'arrivée et applaudir le vainqueur.

On sonne la vue et alors a lieu le rush ou course finale. Le premier arrivé est proclamé vainqueur et reçoit le prix des mains des Dames, comme dans les tournois de chevalerie.

Une petite anecdote pour finir : un régiment de dragons, longtemps en garnison aux environs de Paris et maintenant sur les frontières, donnait un fort joli rallye. La chasse avait été fort bien menée, et le vainqueur, un de mes anciens camarades de Saumur, connu comme un des meilleurs cavaliers de l'armée, devait, selon l'usage, recevoir le ruban de la main d'une dame désignée par le colonel.

Ce dernier, très aimé de ses officiers, mais bien connu pour ses boutades spirituelles, complimente le vainqueur et se tournant en souriant du côté des dames : « Et maintenant mon cher X., puisque Madame X. est absente, c'est une de ces dames qui va avoir le plaisir de vous décorer ». X. est jeune, fort joli garçon et ne compte pas que des succès hippiques ; toutes les dames minaudent et chacune s'avance pour être choisie. Le colonel sourit malicieusement : « Eh bien, Mesdames, à la plus ancienne, l'honneur de décorer le lieutenant X.... ! »

L. VALLET.

