

**Zeitschrift:** Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique  
**Herausgeber:** Société fribourgeoise d'éducation  
**Band:** 26 (1897)  
**Heft:** 8  
  
**Rubrik:** Variétés scientifiques [suite et fin]

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Caisse de retraite des instituteurs.** — Les membres du corps enseignant sont avisés que le Conseil d'Etat, dans sa séance du 9 juillet, a fixé à 30 francs la cotisation de chaque sociétaire pour l'année 1897.

Cette cotisation doit être versée entre les mains du caissier, M. Corminbœuf, à Belfaux (art. 28 du règlement).

Les cotisations non acquittées au 15 août prochain seront prises en remboursement (art. 29 du dit règlement).

Les associés sont priés de faire parvenir leur acte d'admission au Caissier afin qu'il puisse y passer écriture. Cet envoi peut se faire *officiellement* : les membres du corps enseignant jouissant de la franchise de port pour leur correspondance avec le Comité de la Caisse de retraite.

Par ordre : le Secrétaire du Comité,  
A. COLLAUD.

---

**Dépôt central du matériel d'enseignement.** — Il est rappelé à Messieurs les instituteurs qu'ils jouissent de la franchise de port pour leur correspondance avec le dépôt central.

En évitation de frais les petites redevances peuvent être acquittées par l'envoi de timbres-postes

Le dépôt central peut livrer à nouveau des ardoises factices noires, en carton bitumé, réglure numéro 2 et 6, sans cadre, au prix de 20 centimes l'exemplaire.

*L'Administrateur,*  
Ant. COLLAUD.

---

**Errata.** — Dans l'impression du *Rapport*, les noms suivants, parmi ceux qui ont envoyé des travaux, ont été omis :

- M<sup>lles</sup> Badoud, à Franex ;  
» Chablais, à Vallon ;  
» Duc, à Estavayer ;  
» Joye, à Mannens ;  
» Jaccotet, à Cheyres ;  
» Moosbrugger, à Saint-Aubin.

---

## Varlétés scientifiques

(Suite et fin.)

---

Ce nouveau type de voiturette a été combiné et réalisé par M. Henry de Riancey. Jolie petite voiture, qui obéit au doigt et à l'œil ; un mignon quadricycle, dont la construction est neuve et bien comprise. Pas de carrosserie ; un bâti en tubes d'acier, des ressorts,

un siège très léger, un dossier, des roues munies de pneumatiques ; à l'avant, le moteur, un moteur de Dion. Et c'est tout. L'originalité principale réside dans la transmission du moteur à l'axe des roues et dans la commande du mouvement. L'avant-train est moteur et directeur, tout comme dans la première voiture de Cugnot. C'est très bien. Mais ce qui est avant tout à noter, c'est surtout la façon élégante et simple de régler la marche : marche en avant, marche en arrière, au moyen d'un unique levier à portée de la main. Plus d'organes divers. Vous voulez partir, vous soulevez le levier-guidon. Vous voulez changer de vitesse, vous déplacez le même levier. Vous voulez arrêter, de même, et, de plus, vous appuyez sur un petit marchepied qui commande le frein. Vous désirez faire voiture en arrière, vous agissez sur un ressort qui est sur le levier. En un mot, vous gouvernez du bout du doigt, grâce à ce levier-guidon, qui sert encore à donner la direction. Tout est dans la main.

Le curieux, c'est que toute la machine et la transmission tiendraient dans un chapeau. La manœuvre se comprend aisément. Le moteur actionne deux plateaux de friction parallèles. Entre eux existe, installé sur l'essieu moteur, un troisième plateau mobile et pouvant coulisser à droite et à gauche. Quand il n'y a pas contact entre les trois plateaux la voiture est au repos. Si, avec le levier-guidon, on assure le contact, il y a entraînement de l'essieu par adhérence, le contact avec un des plateaux moteurs entraîne la voiture en avant ; avec l'autre, l'entraîne en arrière. Quant aux changements de vitesse en marche, ils sont obtenus par un artifice ingénieux qui caractérise l'invention de M. Henry de Riancey. Le plateau mobile d'embrayage est construit de façon qu'il peut changer de diamètre et s'ouvrir plus ou moins comme un parapluie et cela toujours sous l'action du levier-guidon. Aussi, en rapetissant le diamètre, on diminue l'adhérence, et on réduit la vitesse ; en l'agrandissant, on accroît le contact, et on augmente la vitesse. C'est rudimentaire et très efficace.

Ce petit tricycle est si facile à manier que je l'ai fait courir dans les espaces bien réduits de l'atelier où il a été construit, la pluie ne permettant pas un essai sur route. En avant, en arrière, à droite, à gauche, cela va tout seul. Le moteur n'a guère qu'un cheval. Il n'en faut pas plus pour faire ses 20 kilomètres à l'heure largement. On verra après des essais sur route.

Quoi qu'il en soit, le quadricycle automobile de M. Henry de Riancey fera une légitime concurrence aux tricycles à pétrole, parce qu'on y est confortablement assis, que l'on n'y est pas secoué par des trépidations incessantes et que l'on peut causer tranquillement avec son compagnon de route en assurant d'une main sûre la direction de la voiture. Quand je disais que l'on nous construirait, enfin, des voiturettes pas trop chères pour la promenade et même pour faire notre tour en France !

---

## L'OR ET L'ARGENT

### *La question du bimétallisme*

---

Nous voudrions, dans les quelques pages qui suivent, abréger le plus possible le côté historique de la question, qui exigerait, à lui seul, un gros volume, et nous borner à donner un résumé clair de la situation actuelle.