

BULLETIN  
DE LA  
SOCIÉTÉ D'ANTHROPOLOGIE  
DE LYON

Fondée le 10 Février 1881

---

TOME NEUVIEME

---

1890

---

LYON  
H. GEORG, LIBRAIRE  
65, RUE DE LA RÉPUBLIQUE

PARIS  
G. MASSON, LIBRAIRE  
20, BOULEVARD SAINT-GERMAIN

1890

## COMMUNICATION

**ESSAI DE DÉTERMINATION D'ÉPOQUE ET D'ORIGINE  
D'UN ANCIEN FREIN DE CHEVAL TROUVÉ A CRAPONNE  
(HAUTE-LOIRE)**PAR M. LE D<sup>r</sup> B. CHARVET

Ce frein en fer, numéro 4 de la planche annexée, est la copie exacte de celui trouvé l'an passé près du château de Craponne, à vingt-cinq kilomètres du Puy (Haute-Loire).

Il pèse 400 grammes ; d'une curieuse fabrication, il pouvait donner un résultat de force très étendue, si le cavalier avait besoin de maîtriser sa monture, plus ou moins violente et difficile tout à la fois.

Il est d'une étroitesse telle, 9 centimètres, qu'il n'a pu servir qu'à un cheval d'une race primitive, ayant une tête très légère.

Il est composé de quatre pièces forgées séparément, dont une principale entrant dans la bouche du cheval, numéro 4 (8), deux autres mobiles en contact avec la première, et reliées entre elles par une quatrième transversale (5) extérieure qui est une barrette servant de gourmette.

La première pièce mobile, numéro 8, dans la bouche, se compose d'une liberté de langue centrale de 8 centimètres de hauteur, avec un vide de 2 centimètres et de deux canons latéraux de 2 centimètres et demi, sur lesquels est enfilé un anneau roulant (7) comme une bague d'un fort centimètre de longueur pour adoucir la pression sur les barres du cheval, lorsque le cavalier, voulant transmettre un signe d'arrêt à sa monture, pressait sur les rênes, et qu'à ce moment l'avertissement se faisait sur les gencives.

Enfin, deux anneaux latéraux (6), en forme de maille de chaînette du même morceau de fer que la première pièce, de 5 centimètres de hauteur sur 3 de large, dirigés d'avant en arrière, ont été placés à l'extrémité de ladite pièce et, avant d'en opérer la fermeture, l'ouvrier a fait passer à droite et à gauche une deuxième

pièce en fer forgé séparément (1) en forme d'un V renversé plus ou moins ouvert, ayant une ouverture ronde, 2 centimètres à l'angle de rencontre des deux branches, et comparables à ces mouvements de sonnette disposés pour un changement de transmission d'un mouvement. Branches (1 et 4).

Cette pièce prend donc appui à droite et à gauche, sur la pièce la première décrite. Sur le devant du mors, la branche (1) est courbée en manivelle, le côté concave regardant en avant, et terminée à son extrémité libre par un anneau (3), pour y assujettir la rêne de ce côté. La pression en arrière de la rêne par le cavalier fait basculer ce levier et donne une puissance considérable sans paraître opérer beaucoup de déplacement, mais fait monter d'autant la branche postérieure (4) où se trouve rivée la barrette gourmette (5) des deux côtés du mors.

Les rênes étaient fixées à l'œil de la branche antérieure (3) au moyen ou d'un simple nœud, ou par une boutonnière et un bouton si les rênes étaient en cuir au lieu d'être en corde, la boucle n'étant pas encore connue à cette époque.

Le frein ou mors était fixé à la bride par un nœud également passant dans l'anneau (6) pratiqué à cet effet de chaque côté du mors, à l'extrémité droite et gauche de la pièce portant les canons et la liberté de langue. Le cavalier, voulant mettre exactement au point l'embouchure de son cheval, n'avait qu'à chercher le point convenable, en remontant ou en descendant l'appui du mors, et faisait ensuite un nœud à la tétière de la bride. Cette disposition des plus primitives permettait, de mettre le mors plus exactement au point que de nos jours, avec la boucle dont l'ardillon ne trouve de trou à sa disposition que de deux en deux centimètres d'intervalle.

La seconde partie de cette pièce est la branche postérieure (4) qui suit inévitablement l'impulsion de la première, et qui donne à droite et à gauche insertion à son extrémité à une rivure de la barrette gourmette (5) qui relie ainsi la branche droite à celle du côté gauche du mors.

La traction des rênes en arrière fait donc changer d'angle constamment à ce levier à deux branches, sans qu'il y paraisse à peine

pour un observateur, même initié à ces décompositions de mouvements mécaniques.

Nous en avons fini avec la description théorique de ce frein, auquel il est difficile d'assigner une origine infaillible, et dont jusqu'ici je n'avais jamais rencontré le dessin dans des ouvrages spéciaux, ni de semblables dans les collections particulières, ni dans les musées publics.

Tout ce que je puis dire en jugeant par analogie, c'est qu'il doit être rangé dans la catégorie des types en fer que j'avais appelés de Verna ou Gallo-Belge, numéro 3, du Rhône ou Gallo-Romain (2), descendant eux-mêmes de celui en bronze numéro 1, d'origine grecque-dorienne, et trouvé dans les murs du port de Pœstum, fondé huit siècles avant Jésus-Christ, et que l'on conserve au musée de Naples.

Il est plus que probable que, peu à peu, les invasions, les émigrations des peuplades plus ou moins contemporaines en Italie, en Gaule, les invasions des Sarrazins comprises, ayant amené tant de contact, tant d'imitation parmi les vainqueurs et les vaincus que cet objet peut être avec juste raison considéré comme une imitation des freins alors en usage, et que, tenant compte du lieu où il a été trouvé en terre à Craponne, à vingt-cinq kilomètres du Puy (Haute-Loire), il a dû servir à quelque cheval léger à tête fine, d'un cavalier sarrazin ou autre, qui aura plus ou moins séjourné dans cette région, ces derniers ayant occupé le pays pendant près de deux cents ans jusqu'au moment où ils en furent chassés par Charlemagne vers 750 de notre ère. Ce qui ferait ce frein plus jeune que celui de Pœstum de près de quinze siècles.

#### COMMUNICATION

#### L'APOPHYSE SUS-ÉPITROCHLÉENNE CHEZ L'HOMME

PAR M. LE D<sup>r</sup> TESTUT

M. Testut présente à la Société une série de quatorze humérus humains, les uns à l'état squelettique, les autres revêtus de leurs parties molles et présentant tous, un peu au-dessus de l'épistro-