

## ***Histoire du vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870, mythes et réalités***

(Extrait de la thèse de Keizo Kobayashi, *Histoire du vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870, mythes et réalités*. Tokyo, Bicycle Culture Center, 1993)

Première partie, chapitre III, p. 40-51.

### ***A LA CONQUETE DE PARIS***

Le baron de Drais avait la ferme intention de poursuivre la promotion de son vélocipède « dans les Etats voisins (1). » Il pensa d'abord aux deux grandes capitales d'Europe d'alors: Vienne et Paris. Après qu'on lui eut refusé un brevet à Vienne (2), il se tourna vers la seconde.

### ***LA DEMONSTRATION AU JARDIN DU LUXEMBOURG***

L'inventeur badois allait donc prendre un brevet français comme c'est l'usage pour une nouvelle invention, chercher un agent et faire une démonstration devant le public parisien. Le 19 janvier 1818 fut donc déposée au Ministère de l'Intérieur la demande d'un « brevet d'importation de 5 ans pour une machine appelée vélocipède par Louis-Joseph Dineur, quai de l'Horloge, n° 47, à Paris, pour et au nom de M. le baron de Drais, domicilié à Mannheim (3). » La procédure avança beaucoup plus vite que lors des demandes déposées au grand-duché de Bade ou en Autriche. Le 17 février le brevet était déjà accordé (4) après l'avis favorable du Comité consultatif des arts et manufactures (5). Tournus, un agent du baron de Drais, fut chargé d'exploiter le privilège de son invention pour l'année 1820 :

« M. le baron de Drais, inventeur breveté des vélocipèdes ou draisiennes, désire concéder son privilège à tous ceux qui voudront établir de semblables machines en France. On obtiendra ce droit pendant l'année 1820 par l'acquisition d'une plaque d'autorisation, qui sera payée à raison de 25 fr. pour être apposée sur chaque vélocipède; une double plaque est dirigée pour les draisiennes qui porteront un siège de dame.

On doit s'adresser, pour avoir de plus amples informations, à M. Tournus qui représente à Paris, M. le baron de Drais, et qui est autorisé à faire des conditions plus favorables lorsqu'il s'agira de confectionner un certain nombre de vélocipèdes. Il demeure rue de la Paix, n° 22, hôtel de Bourbon (6).

Un certain Garcin (7) qui obtint pour 1818 le droit d'être le « seul dépositaire pour la vente des vélocipèdes (8) » ? La presse française signalait déjà l'invention du baron de Drais. *Courrier du Bas-Rhin* daté du 17 mars 1818 notait que « plusieurs Draisiennes ont passé depuis peu par Strasbourg pour Paris (9). » C'était l'un des premiers exemples de l'emploi du terme « Draisienne ». *Journal de Paris*, du 25 mars, jugeait que le mot « Vélocipède » était « plus savant et plus expressif » que celui de « Draisienne » qui « n'était que leur nom vulgaire (10). »

*Le Constitutionnel* du 26 mars fit état d'un « essai concluant. » *Journal de Paris* du 5 avril annonça qu'on pourrait enfin voir les Draisiennes: « C'est aujourd'hui dimanche que les premières courses des *Vélocipèdes* ou *Draisiennes* auront lieu au jardin du Luxembourg, de midi à deux heures, dans la grande allée de l'Observatoire. M. Garcin, chez lequel en est établi le dépôt, et le chasseur du baron de Drais, leur inventeur, parcourront, en moins de trois minutes, une distance de 300 toises (11). » L'organisateur ajouta que pour « augmenter l'affluence, le prix d'entrée sera très modique, et surtout que la moitié de la recette est destinée aux incendiés de l'Odéon. Le prix des billets est de 1 fr. 50 c. pour un homme; 1 fr. pour une dame; 50 c. pour un enfant au-dessous de douze ans. Ils se distribueront, dès neuf heures du matin, au bureau de l'Odéon, côté de la rue de Molière, et aux grilles des rues d'Enfer, de Vaugirard et de Madame (12). » Les Parisiens, « crédules et impudents, presque toujours trompés dans ce qu'on leur promet, ne se lassent jamais de l'être (13). » Certains indices donnent à estimer le nombre des spectateurs entre trois et quatre mille (14). Le comte de Ségur (15) était parmi eux : « Ces *célèbres Draisiennes*, invention déjà fameuse, avant de savoir si elle serait utile, mais fort prônée, parce qu'elle était nouvelle. Je regarde donc avec avidité ce char élégant: à ma grande surprise, je vois un homme à cheval sur une selle que portent deux roues, et qui ne les fait mouvoir et rouler qu'en s'agitant sans cesse et en frappant continuellement la terre avec ses pieds, tandis que sa main, par d'autres efforts répétés, cherchait à diriger, au moyen d'un léger timon, sa fragile machine (16). » Le spectacle était riche en couleur: « Le chasseur de M. de Drais a toujours été

suivi sans peine même par les enfants. Un amateur ayant voulu faire l'essai d'un des deux joujoux qui, jusque-là, avait été en activité, a fait une chute qui a beaucoup égayé les spectateurs; mais un écrou s'étant détaché, il n'a plus été possible de faire courir la machine (17). » Les avis sur son utilité furent partagés: « Quoiqu'on n'ait pu juger de leur véritable vitesse, les draisiennes paraissent un instrument commode pour la campagne, et les voyages à peu de distance par de beaux chemins (18). » D'autres étaient plutôt sceptiques: « Cette machine ne saurait être d'une utilité réelle; on ne peut s'en servir que dans les allées d'un parc bien entretenu; le fossé le plus étroit, la plus petite ornière contraindrait celui qui la monte à mettre pied à terre et à prendre sa voiture sur ses épaules pour franchir l'obstacle. Le *vélocipède* est bon tout au plus pour faire jouer des enfants dans un jardin (19). » Un spectateur remarqua: « M. le baron a bien mérité des cordonniers; il a trouvé le meilleur moyen pour user vite nos chaussures (20). » On s'amusa enfin à comparer la draisienne à des événements à son de trompe, que connurent Paris, tels que « les ailes de M. Deghen (21) », ou encore le voyage aérien de Garnerin (22).

En tout cas, « tout le monde est retourné satisfait, sachant que la moitié de la recette était destinée à une bonne œuvre (23). » D'ailleurs, « cela explique tout naturellement la gaité des spectateurs. C'est toujours en riant que les Français rendent un service (24). »

### **GARCIN MALGRE LA RAILLERIE**

Les Parisiens aiment toujours rire certes, mais ils sont aussi moqueurs. La draisienne d'outre-Rhin ne leur échappa pas. Des caricatures et même des pièces de théâtre trouvèrent un très bon sujet de raillerie en cette machine à courir. Quatre jours seulement après cet essai peu concluant, la première caricature sortait déjà. Six autres lithographies seront imprimées, du 9 avril au 9 mai 1818 (25). M. Comte, « physico-magi-ventriloque (26) », fit jouer dans son *Théâtre* une pièce intitulée *Les Vélocipèdes* (27). On ne sait malheureusement pas son contenu. En tout cas, les représentations commencèrent le 18 avril et durèrent jusqu'au 14 juin (28). Le 2 mai eut lieu, aux Variétés, la première représentation d'une revue satirique : *Les Vélocipèdes ou la poste aux chevaux* (29). Il ne s'agissait que d'une « petite parade dans laquelle on trouve un peu de tout, excepté de la raison. La bizarre invention du 8. Vélocipèdes, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 49. baron de Drais n'est, comme on le pense bien, que le prétexte de ce vaudeville (30). » Vraisemblablement, les auteurs, Scribe (31), Dupin et Varner, « n'ont pas fait de grands frais d'imagination (32) » selon *Courrier des spectacles*.

L'histoire se passe dans un village près de Paris: « Jobineau, maître de poste, veut marier sa fille Thérèse, non au postillon Clic-Clac qu'elle aime, mais à un allemand appelé Fiacrenberg, mécanicien inventeur d'une machine avec laquelle on voyage sans chevaux. Le maître de poste en est lui-même tellement insatié, qu'il vend ses propres chevaux à Clic-Clac mais l'expérience de la machine ayant totalement manqué, il est trop heureux de donner sa fille au postillon pour revoir ses chevaux que réclament de nombreux voyageurs (33). » Un villageois, lisant une affiche annonçant l'arrivée de la draisienne, remarqua: « la peinture en est riche; ça doit aller comm' le vent (34). » Dans la dernière scène, Fiacrenberg, sur « une Draisienne que tout le monde poussait (35) », était revenu au village:

« FIACRENBURG (Descendant) Aië... je suis rompu! ce cheval-là est dur comme du bois !.. Mais qu'est-ce que j'aperçois? CLIC-CLAC Toute la jeunesse du village, qui pour vous faire honneur est aussi montée en Draisiennes ! FIACRE BERG Comment! à cheval sur des bâtons ! SCAPIN Dame! vous m'avouerez que c'est le même procédé simplifié et perfectionné (36). »

Selon *Journal de Paris* du 7 mai, cette pièce sur le vélocipède connut un succès soutenu malgré de sévères critiques. Trente représentations au moins en furent données du 2 mai au 21 août (37). Ce succès inattendu ne faisait pas l'affaire de Garcin et la presse s'en aperçut : « Décidément *l'importateur des Vélocipèdes* ne veut pas que cela finisse par des chansons (38) », dit, un peu narquois, *Journal de Paris*. Pour relancer l'affaire, il décida d'installer un manège près de la barrière de Monceau : « Etablissement et courses des *Vélocipèdes* à Mouceau, n° 52 (39). » Là, on pouvait « louer à la demi-heure un de ces coursiers de bois garni de deux roues; et, par une précaution qui n'est nullement superflue, il sera donné, avant l'heure des expériences, des leçons d'équitation (40). » Garcin loua aussi ses draisiennes à l'occasion des fêtes estivales des environs de Paris. Par exemple, à Sceaux: « Un équilibriste amateur a exécuté, sur son vélocipède simple, d'autres courses qui ont excité de vifs applaudissements, et le bâton que l'on a mis dans la roue (un imprudent avait introduit sa canne qui a brisé deux rayons) n'a fait qu'augmenter son triomphe (41). » Et à Belleville: « Le seul reproche que nous ayons entendu faire aux vélocipèdes, c'est le prix: dix sous pour chaque course, et elle était si vite terminée ! On pourrait ainsi dans sa soirée dépenser une quarantaine de francs (42). » Garcin avait un

autre souci; son vélocipède était souvent copié à son insu: « Rien de plus plaisant que la grande colère de M. Garcin contre ceux qui, comme il le dit dans *les Petites Affiches* d'hier, « enhardis par des jugemens dont ils ne savent pas apprécier l'hypothèse, ont osé violer le droit exclusif qu'il a de faire fabriquer et vendre des *Vélocipèdes* ». Si, comme il le leur signifie, il les met, ainsi que leurs machines, *sous la main de la justice*, nous aurons le *procès des Vélocipèdes*, qui vaudra bien celui du *Fandango* (43). » Malgré les railleries de toutes sortes, malgré la contrefaçon et malgré la fraîcheur d'automne, Garcin ne se découragea point et continuait à faire marcher son affaire. Le manège de Garcin à Monceau resta ouvert du 11 juillet au 8 août (44). Il quitta Monceau pour s'installer ensuite au jardin de Tivoli le 9 août (45).

### **L'ARRIVEE DU BARON DE DRAIS EN FRANCE**

C'est dans ce jardin que le baron de Drais fera sa première démonstration parisienne. Son arrivée et les essais faits par l'inventeur lui-même devaient assurer la promotion de la draisienne, mais aussi, l'affaire de Garcin. Le 21 octobre 1818 donc: « Un petit nombre de curieux s'étaient rendus ce matin à Tivoli pour y assister aux exercices des *Draisiennes*.

M. le baron de Drais en expliquait le mécanisme, et en a fait, ainsi que plusieurs jeunes gens, des épreuves réitérées (46). » Le Badois avait déjà fait un essai à Nancy le 4 octobre devant « plusieurs habitants de cette ville (47). » *Le Journal de la Meurthe* dépêcha ainsi un reporter sur place: « Plus heureux que les Parisiens, nous avons admiré l'inventeur lui-même, et applaudi à la grâce et à la vitesse avec lesquelles il a descendu la côte de Toul: nous ne dirons rien de la manière dont il l'a montée; il avait plu pendant la nuit, le terrain était couvert de boue, ce qui donnait beaucoup à faire aux jambes de M. le baron, qui cependant, nous devons en convenir, paraissent très familiarisées avec ce genre d'exercice (48). »

L'inventeur devait présenter lui-même son vélocipède en avril 1818 au jardin du Luxembourg (49). La raison de son absence reste inconnue; on sait seulement qu'à la même époque, il s'occupait d'obtenir un brevet francfortois pour sa machine à courir. C'est sur sa machine qu'il arriva à Francfort venant de Darmstadt (50). Après avoir fait connaître son vélocipède, il s'en servit également pour retourner à Mannheim (51). La demande de brevet, qu'il fit ensuite, fut refusée (52). Il ne demanda de visa pour la France qu'en septembre 1818 « pour tenter ma chance avec mon invention (53). » Il est significatif de comparer l'attitude du *Journal de Paris* face à la draisienne avant et après l'arrivée du baron à Paris. Le numéro du 25 mars 1818 donnait un avis très optimiste: « Dans un pays où l'on aime à faire son chemin le plus vite possible, leurs vélocipèdes doivent infailliblement les conduire sur celui de la fortune. » Celui donné dans le numéro du 25 juillet fut au contraire très pessimiste: « cet amusement n'est qu'un véritable enfantillage, et c'est peut-être par cette raison qu'il aura aussi son moment de vogue. » Devrait-on donner raison plutôt au second avis du journal parisien? En tout état de cause, il faut constater que le résultat de sa première et, probablement, sa dernière visite en France fut quasiment nul, sauf le fait que les Parisiens pourront désormais reconnaître la machine à courir du baron de Drais: le vélocipède ou la draisienne (54).

#### **Fig, voir le diaporama 3**

1. Draisiennne, ou nouvelle voiture, par brevet d'invention, pour faire 14 lieues en 15 jours, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 46.
2. Course de Vélocipèdes dans le jardin du Luxembourg, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 45.
3. Vélocipèdes, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 49.
4. Gare, gare!!! ou le public attrapé à la course, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 48.
5. Vélocipèdes lancés dans le monde, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 50.
6. Draisiennes, dites vélocipèdes, chevaux portatifs et économiques inventés hors de France, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 47.
7. Vélocipède sentimental ou Draisiennes françaises, gravure. BnF. Est., TF 50, pet. fol., n° 51.

#### **Notes**

(1) Arch. Etat Bade, 236/6735, p. 25 bis, lettre du baron de Drais du 1<sup>er</sup> nov. 1817.

Le baron de Drais n'avait pas déposé de demande de brevet au royaume de Wurtemberg, ni à celui de Bavière, d'après les recherches faites aux Archives d'Etat de ces deux pays par M. Michael Rauck en 1979 et 1980, ni au royaume de Prusse, d'après les recherches menées aux Zentrales Staatarchiv de la République Démocratique d'Allemagne, de Merseburg, par leur personnel en 1987.

- (2) Brevet déposé en nov. 1817 mais refusé en avril 1818 (Arch. nat. Autriche, acte de nov. 1817 de la Commission de commerce, n° 1238). Document cité dans la lettre du 5 oct. 1979 adressée par les Archives nationales d'Autriche à M. Michael Rauck.
- (3) et (4) *Catalogue des brevets d'invention, 1791-1827*, 1828, p. 255.  
« Dineur » veut dire en allemand « le servant ». Ce Louis-Joseph Dineur ne serait qu'en réalité Joseph Thomas, le servant du baron de Draï, selon Dr. H.-E. Lessing.
- (5) Brevet de L.-J. Dineur, conservé à l'Institut National de la Propriété Industrielle, Paris. Son texte intégral a déjà été publié à six reprises: Louis LOCKERT, *Les vélocipèdes*, 1896, p. 48-54; L. LOCKERT, *Manuel de vélocipédie*, 1896, p. 16-21; Daniel REBOUR, « Le premier... célerifère ou draïenne? » in *L'Officiel du cycle*, nov. 1976, p. 53-57; Jacques SERAY, « Chronique de la première année cycliste » in *Cyclisme-Magazine* (devenu *Vélo-Sprint 2000*), janv.-fév. 1977, p. 13-15 ; Jacques SERAY, « Karl Draï, père du vélocipède » in *Le Cycle*, avril 1984, p. 109 et 111 ; J. SERAY, *Deux roues*, 1988, p. 36-37.
- (6) *Le Moniteur universel*, 4 oct. 1819.
- (7) L'état civil de Garcin n'est pas connu mais ce serait Jean Garcin qui publia en 1813 un livre: *Le vrai patineur ou principes sur l'art de patiner avec grâce*. Il nous semble donc que ce Garcin serait Jean Garcin, le patineur).  
Voir aussi: DURRY (Jean), *L'en-cycle-opédie*. Lausanne, 1982, in-4°, 428 p. qui contient un article de Jacques Seray, « L'inventeur Draï de Sauerbronn », p. 16-29.
- (8) *Journal de Paris*, 25 mars 1818.  
Le baron de Draï lui-même parle de Garcin dans une lettre adressée au grand-duc Karl August von Sachsen Weimar datée du 17 mars 1818. Cette lettre est conservée à Thuringisches Hauptstaatsarchiv Weimar (ThHStAW), Fürstenhaus A 1344, Bl. 530/3v.
- (9) *Courrier du département du Bas-Rhin*, 17 mars 1818.
- (10) *Journal de Paris*, 25 mars 1818.
- (12) *Journal de Paris*, 5 avril 1818. La toise étant de 1,949 mètres (*Almanach royal* de 1818, p. 951), la vitesse annoncée devait être donc de 11,7 km/h.
- (12) *Journal de Paris*, 5 avril 1818. L'incendie s'était déclaré le 20 mars (*Journal de Paris*, 26 mars 1818).
- (13) *Journal de Paris*, 6 avril 1818.
- (14) « La part destinée aux incendiés de l'Odéon s'est montée à 1.800 Frs. » (*Courrier du Bas-Rhin*, 14 avril 1818). La recette devrait donc s'élever à 3.600 Frs. Le nombre des spectateurs pourrait être au même chiffre en supposant que tout le monde ait payé un franc.
- (15) Le comte Louis-Philippe de Ségur, diplomate et historien, 1753-1828 (L.-G. MICHAUD, *Biographie universelle ancienne et moderne*, 1870-1873, tome 38, p. 673-679).
- (16) *Journal de Paris*, 14 avril 1818.
- (17) *Journal de Paris*, 6 avril 1818.
- (18) *Le Moniteur universel*, 6 avril 1818.
- (19) *Journal de Paris*, 6 avril 1818.
- (20) *Journal général de France*, 6 avril 1818.
- (21) *Journal de Paris*, 6 avril 1818. Cet horloger autrichien inventa un ballon muni d'ailes. L'expérience faite vers 1812 au Champ-de-Mars touma mal. Le ballon dont les ailes et les cordages s'étaient enchevêtrées tomba sur les spectateurs (Henri d'ALMERAS, *Vie parisienne sous la Restauration*, 1910, p. 66-68).
- (22) *Journal général de France*, 6 avril 1818. Sa première expérience publique eut lieu en 1797 dans la plaine de Monceaux. « Son ballon s'éleva à la hauteur de 300 toises et il en descendit sans encombre avec son parachute » (H. d'ALMERAS, *Vie parisienne sous la Restauration*, 1910, p.61-62).
- (23) *Journal de Paris*, 6 avril 1818.
- (24) *Journal général de France*, 6 avril 1818.
- (25) Arch. nat., F18\* VI 4, dépôt des estampes. Elles sont conservées à la Bibl. nat., Est., Tf 50, pet. fol., voir fig. 6 à 12.
- (26) Louis-Christian-Emmanuel-Apollinaire Comte dit de Genève, né en 1789 à Genève, fondateur du *Théâtre des jeunes élèves* en 1826 à Paris (F. HOEFER, *Nouvelle biographie générale*, 1852-1866, tome 11-12, p. 373-374). Ce titre figure sur la couverture de son livre: *Voyages et séances anecdotiques de M. Comte (de Genève)*. Paris, 1816, in-12, 252 p. Ce livre est conservé à la Bibliothèque de l'Arsenal, 8° GD 2104.
- (27) *Journal de Paris*, 18 avril 1818.
- (28) *Journal de Paris*, du 18 avril au 14 juin 1818.
- (29) *Journal de Paris*, 2 mai 1818. Voir aussi fig. 11, p. 46. A l'origine, les auteurs avaient mis comme titre: *Les Draïennes ou la poste aux chevaux*. Mais, la censure les obligea à les modifier (Arch. nal., F21 987, lettre d'autorisation du 25 avril 1818).
- (30) *Journal général de France*, 3 mai 1818.
- (31) Eugène Scribe, auteur dramatique français, né à Paris (1791-1861) Académie française (*Petit Larousse*, 1976, p. 1684). Légion d'honneur en 1827 (Arch. Nat., F17 40125).
- (32) *Courrier des spectacles*, 16 mai 1818. Ce serait parce que « le départ de Poitiers pour la Porte-Saint-Martin a mis le théâtre des Variétés dans la nécessité de multiplier les pièces nouvelles » (*Journal de Paris*, 2 mai 1818).

- (33) Arch. Nat., F21 987, lettre d'autorisation du 25 avril 1818.
- (34) E. SCRIBE, *OEuvres complètes*, 1876, 2<sup>e</sup> série, tome 4, p. 45.
- (35) E. SCRIBE, *Ibidem*, p. 77. Notons que le terme de « *draisienne* » réapparaît après la suppression de la censure.
- (36) E. SCRIBE, *Ibidem*, p. 78.
- (37) *Journal de Paris*, du 2 mai au 21 août 1818.
- (38) *Journal de Paris*, 29 juin 1818.
- (39) *Journal de Paris*, 11 juillet 1818. Monceau était appelé Mouceau ou Mouceaux par corruption (B. de ROQUEFORT, *Dictionnaire des monuments de Paris*, 1826, p. 56). Le manège se trouvait sur l'ancien chemin reliant la rue Saint-Lazare au hameau de Monceau. En 1813, il devint la route départementale n° 33. Rue de Lévis depuis 1863 (*Ville de Paris. Nomenclature des voies publiques et privées*, 1972, p. 358). Il se situerait, plus précisément, au commencement de l'actuelle rue de Lévis si on compare le plan de Paris de 1818 avec le plan actuel.
- (40) *Journal de Paris*, 29 juin 1818.
- (41) *Journal de Paris*, 22 juillet 1818.
- (42) *Journal de Paris*, 25 juillet 1818.
- (43) *Journal de Paris*, 29 mai 188.
- (44) L'annonce fut parue dans le *Journal de Paris* 16 fois au total entre le 11 juillet et 8 août 1818.
- (45) *Journal de Paris*, 9 août 1818. L'annonce des « vélocipèdes » fut faite dans ce journal pratiquement tous les jours, du 9 août au 25 déc. 1818.
- C'était « l'ancien jardin Boutin, le premier jardin à l'anglaise en France, qui reçut le nom de Tivoli pendant la Révolution » (M.-B. d'ARNEVILLE, *Parcs et jardins sous le Premier Empire*, 1979, p. 16-17). Le jardin se trouvait à peu près sur l'emplacement actuel de la gare de Saint-Lazare.
- (46) *Le Moniteur universel*, 21 oct 1818.
- (47) *Journal de la Meurthe*, de Nancy, 6 oct. 1818. Toutefois, la *Gazette de France* du 10 oct. et le *Moniteur universel* du 11 oct. diront de leur côté: « une foule nombreuse de spectateurs s'est rendue sur le lieu de l'expérience. »
- (48) *Journal de la Meurthe*, 6 oct. 1818.
- (49) Arch. Etat Bade, 76/1673, p. 21, lettre du baron de Draï du 19 fév. 1818.
- (50) *Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung*, 12 avril 1818.
- (51) *Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung*, 23 avril 1818.
- (52) Arch. mun. Francfort, 33/37, p. 14-15, demande de brevet refusée par le Sénat de Francfort le 14 mai 1818.
- (53) Arch. Etat Bade, 76/1673, p. 31, décision du 29 sept. 1818 de lui accorder le visa demandé le 18 sept.
- (54) En 1893, un certain Thomas Cathiau prétendait que le baron de Draï serait retourné à Paris le 16 avril 1830, mais sans citer sa source d'information (Thomas CATHIAU, *Kurzer Lebensabriss des Erfinders des Fahrrades*, 1893, p. 9). On pourrait citer, comme source possible de cette affirmation de Cathiau, la brochure publiée en 1869 par Villepigue, fabricant anglais de vélocipèdes, dans laquelle il disait: « M. Dreuze fit doter les facteurs ruraux français de ses *dreuziennes* en 1830 » (F. F. VILLEPIGUE, *The Veloce*, 1869, p. 13-14). Il est possible que Villepigue ait mal interprété - ou même ait brodé sur - un article du *Times*, du 6 mai 1869, qui parlait de « M. Drouze » sans préciser la date. Cathiau aurait-il tout simplement repris ces bribes d'information anglaises? En réalité, sur un éventuel retour du baron de Draï en France, il n'y aurait que sa lettre du 25 août 1833 dans laquelle le baron de Draï parle vaguement d'un certain « Hauptmann Ludin, citoyen français » (Arch. Etat Bade, 236/6735, p. 57 bis, sa lettre du 25 août 1833).