

LIÈGE, LE 23 AVRIL.

CHEMIN DE FER. — Nouvelle pétition.

Le Journal de la Province publiait hier une pétition adressée au ministre de l'intérieur et dans laquelle on s'efforce de démontrer les avantages et la supériorité du tracé d'Angleur sur celui de Grivegnée. Nous ferons connaître ce document dans l'un de nos prochains numéros. En attendant, nous pouvons apprendre à nos lecteurs que les pétitionnaires conviennent, comme MM. les ingénieurs, que le passage de la route nouvelle par la Bonne Femme présente des avantages aux localités qu'elle traverserait avant d'arriver à Grivegnée; mais ils prétendent que ces avantages ont été exagérés. — C'est que les pétitionnaires ne comprennent point la puissance créatrice d'un chemin de fer, tout ce qui doit résulter de ce grand et merveilleux travail, qui supprime la distance et fait toucher l'Allemagne à la mer.

Pour notre compte, nous pensons que la route nouvelle est destinée à porter la prospérité et la vie dans toutes les localités avec lesquelles elle se trouvera en contact. Allez donc à Bruxelles, aux environs de la station du chemin de fer, et demandez aux propriétaires le prix des terrains et des habitations; voyez si déjà il ne s'élève point partout, dans les mêmes lieux, des constructions nouvelles pour magasins, dépôts de marchandises, logemens de voyageurs; voyez enfin si le bruit, le mouvement, l'activité de toute une population n'a point succédé au silence, à la solitude, qui régnaient autrefois dans la plaine presque déserte où débouche aujourd'hui le chemin de fer. Et cependant, il ne s'agit encore que des communications de la capitale avec une ville de troisième ordre: d'ici à quelques jours, Bruxelles et Anvers se donneront le main; alors, mais seulement alors, on pourra entrevoir l'avenir réservé aux chemins de fer, l'influence qu'ils doivent exercer en mettant en contact deux grands centres de populations. Et que sera-ce donc quand il ne s'agira plus de deux villes, mais de plusieurs pays tout entiers avec leurs métropoles, et leurs grands foyers d'industrie, que cette création est destinée, comme nous venons de le dire, à mettre en rapport avec l'élément souverain du commerce, la mer!

Nous l'avons déjà dit, nous craignons de voir enlever au quartier d'Outre-Meuse tous les avantages qui résulteraient du voisinage du chemin de fer et que nous avons souvent énumérés: fondations de nouveaux établissements d'industrie, multiplication des relations commerciales, accroissement de valeur des terrains et d'une partie des habitations, source importante de travail nouveau pour toutes les classes de la population ouvrière, et ces nombreux avantages se développant dans une progression et sur une étendue que pourront apprécier ceux qui, ayant foi dans l'avenir des chemins de fer, comprennent la révolution qu'ils doivent opérer dans toutes les relations sociales. — Nous convions donc de toutes nos forces les habitans du populeux quartier d'Outre-Meuse, à persévérer dans leurs réclamations, et comme la prospérité de ce quartier influe nécessairement sur celle de la ville entière, nous n'hésitons point à lui prédire l'appui de toute la population.

Nous avons annoncé que M. Mosselman avait renoncé au projet d'établir une nouvelle fabrique de zinc à Angleur. C'était une erreur de notre part, et voici ce qui y a donné lieu. M. Mosselman a écrit en effet à la Régence qu'il n'avait point le dessin de transporter son établissement du faubourg St-Léonard à Angleur; mais cela ne voulait pas dire, comme nous l'avons cru, qu'il renonçait à y fonder une seconde fabrique. Voici ce que nous lisons à ce sujet dans la pétition dont nous avons parlé plus haut:

« Cette adoption est réclamée comme indispensable par la nouvelle fabrique de zinc de M. Mosselman, dont le local a été acquis dans la campagne d'Angleur et les préparatifs faits sous la foi de cette direction. Son établissement, à Liège, opère entre cette ville et la frontière de Prusse un transport journalier de 85,000 kilogrammes; celui de la fabrique d'Angleur sera double, et ne peut toutefois, dans cette localité, s'effectuer qu'au moyen du chemin de fer. »

Nous annonçons hier un succès de la commission, dans la discussion relative aux douanes, à la chambre des députés; aujourd'hui ce sont les doctrines de la protection qui l'ont emporté. (V. Paris.) Voici ce qu'on lit à ce sujet dans le Courrier Français:

« La Belgique, et c'est un grand honneur pour elle, a exercé sur tout le débat une influence colossale. Jamais, nous croyons pouvoir le dire, elle n'a inspiré aux Hollandais autant de terreur qu'en paraissait ressentir aujourd'hui M. le ministre des affaires étrangères. On eût dit, à l'entendre, que le

roi Léopold était à nos portes, suivi de quelques milliers de fourgons chargés de fers fabriqués au bois, tout prêt à en faire des distributions libérales à nos diverses industries. La Belgique qui borde nos frontières, et qu'on veut se rattacher par toutes sortes de liens, ah! vraiment les tarifs sont surtout faits pour elle, et c'est le cas de lui appliquer le vieil adage: « Les bons comptes font les bons amis. » La chambre n'y a pas manqué.

En vain M. Ducos, heureusement inspiré encore cette fois, quoiqu'il ait succombé, a-t-il fait observer que les Anglais cités pour leurs habitudes protectrices avaient toujours reçu à des conditions modérées les fers de Suède, parce qu'ils les convertissaient en acier, en limes, en objets de quincaillerie dont ils inondent les deux mondes: tout a été inutile; la chambre en est restée au tarif de 1814.

Le dernier n° du Morning-Chronicle porte: « M. Crawshaw, le grand fabricant de fer du pays de Galles, vient de faire un bénéfice de trois cent mille livres sterling, par suite de la hausse dans les fers. — Cet industriel travaille avec beaucoup de persévérance la mine qu'il a découverte tout récemment à Wootton-Courtenay près de Dunster, qui donne de l'emploi aux pauvres de tous les environs; les fermiers emploient aussi leurs chevaux pour le transport des dites mines jusqu'à Mincheac, où elles sont embarquées pour le pays de Galles. Souvent on voit cent chariots à la fois sur la route qui conduit à bord des bâtimens.

Une députation composée de membres de la chambre de commerce de Verviers, doit se rendre à Bruxelles pour appuyer près du gouvernement les réclamations de l'industrie verviétoise contre la disposition du projet de loi, apportant des modifications au tarif des douanes belges, qui lève la prohibition des draps français. Nous apprenons que plusieurs fabricants seront invités à se joindre à cette députation, afin de rendre la démarche d'autant plus impesante. (Nouveliste de Verviers.)

On écrit d'Anvers que pour donner un témoignage de sa satisfaction aux employés du chemin de fer pour le zèle qu'ils ont déployé dans la construction de la route, la régence d'Anvers vient de décider qu'un banquet leur sera offert le 3 mai au Rocher de Cancale, sur la place de Meir.

On a peine à se faire une idée de la confiance qu'on a à Bruxelles dans le papier monnaie. Dernièrement un banquier reçut 40,000 fr. de billets de la banque de Liège, qui étaient entièrement inconnus sur la place et ordonna à son caissier de faire ses premiers paiements au moyen de ces billets; croit-on que personne ne s'est refusé à les accepter? Cela prouve combien les habitans de Bruxelles, qui en 1820 n'auraient pas reçu un billet de 500 fr. de la banque de France, se sont familiarisés avec cette valeur représentative du numéraire.

Dernièrement aux assises de Bristol, un gentleman a sollicité une exemption des fonctions de juré, en alléguant pour excuse que la perte de son bras pouvait être un obstacle à l'exercice des fonctions de juré, le gentleman prétendait qu'il ne pourrait prendre dans sa main droite l'évangile pour prêter serment ainsi que le prescrit la loi. L'excuse a été admise, et le gentleman est dispensé de remplir les fonctions de juré.

Un conducteur d'omnibus de Greenwich s'étant avisé de demander aux personnes qui se trouvaient dans sa voiture une somme qu'il n'avait pas le droit d'exiger, les voyageurs ayant refusé d'accéder à sa demande, le conducteur, au lieu de les mener à Londres, les promena dans Greenwich jusqu'à minuit, puis il éteignit les lumières et détela ses chevaux, laissant les passagers au milieu de la rue. Une plainte fut portée le lendemain contre le conducteur; mais l'acte du parlement concernant les voitures de place n'ayant pas prévu un cas pareil, le conducteur ne pourra être poursuivi en vertu d'une action civile ordinaire, et le remède serait pire que le mal.

Un chemin de fer doit être établi entre Venise et Milan; les travaux préparatoires sont commencés. — La commission d'enquête, nommée à l'effet de juger la question d'utilité publique sur le projet présenté par le sieur Van der Elst, pour la construction d'un canal d'embranchement de la Sambre au canal de Mons à Coudé, se compose de MM. Harregnies, membre des états-députés, président; Carlier, avocat, membre de la régence de Mons; Dendorlodot, maître de verreries, à Charleroi; Deglymes (le comte), propriétaire à Mons; Descamps (Nicolas), négociant à Mons; Gendebien (J. B.), propriétaire de mines à Marciennes; Puissaut (Romain), extracteur de pierres et marbres, à Merbes-le-Château; Raimbaut, industriel à Mons; Sirant (Dominique), propriétaire à Mons; Troye, fils, à Thuin; Vand-rheyden à Hauzeur, propriétaire à Gply.

Aucun livre de M. Jules Janin n'avait obtenu un succès aussi brillant, aussi rapide que le chemin

de traverse. La première édition a été épuisée en trois jours.

Dans la discussion de la loi sur les douanes le comte d'Argout, ministre des finances, a expliqué que la consommation des cigares de la Havane avait, en France, augmenté dans les proportions suivantes:

En 1831,	3,484,000 kil.
En 1832,	3,500,000 »
En 1833,	4,000,000 »
En 1834,	6,500,000 »
En 1835,	8,600,000 »

Le même ministre est convenu que le monopole du tabac rapporte annuellement au fisc 50 millions de francs.

Le droit à l'entrée des cigares de la Havane et des Indes, importés à titre de provision de tabac de santé ou d'habitude, a été maintenu par la chambre à 90 francs le mille ou sur le poids de 2 k. 1/2.

NECROLOGIE.

M. NICOLAÏ, premier Président de la Cour d'appel. Pierre Thomas Nicolaï est né à Aubeil, le 8 octobre 1763.

Son père, échevin de la justice seigneuriale, sous le régime autrichien, et plus tard, sous le régime français, juge-de-peace d'Aubeil jusqu'à sa mort, avait été un magistrat intègre, un homme capable de diriger les fortes études de son fils et de lui donner tous les exemples.

Pierre Thomas Nicolaï, après ses cours d'études à Herve, à Liège et à Rheims en France, se fixa au siège du conseil souverain du duché de Limbourg, où il se consacra à la défense de la justice. Il attirera bientôt sur lui l'attention du gouvernement du pays qui le nomma juge à la cour féodale.

Le gouvernement français, établi dans ces contrées, l'appela aux fonctions de juge au tribunal de Limbourg, ensuite aux mêmes fonctions au tribunal civil du département de l'Ourte à Liège.

A l'organisation de l'école centrale de ce département, il obtint au concours la chaire de législation qu'il occupa jusqu'à sa nomination au tribunal d'appel.

Sous l'empire, conseiller; puis, en 1808, président à la cour d'appel, il conserva le même rang à l'organisation de la cour impériale.

La mort de M. le 1^{er} président Daudrimont, en 1822, laissait vide, dans ce corps, un siège, jusque là dignement occupé, et d'autant plus difficile à remplir, que M. Daudrimont emportait les regrets universels, justement mérités par l'accomplissement de tous les devoirs du véritable magistrat. La compagnie qui le pleurait, rendit alors, au mérite de M. Nicolaï, le plus bel hommage, en adressant au chef de l'état l'expression du vœu, généralement formé de voir M. Nicolaï nommé à ces éminentes fonctions.

Cette promotion, si dignement, si honorablement provoquée, eut lieu en janvier 1823.

Désormais tous les instans de sa vie furent consacrés à justifier cette haute marque de la confiance du souverain et de l'estime de ses collègues. Il imprima au cours de la justice un mouvement régulier, calme, facile et prompt.

Aussi les absences forcées de M. Nicolaï étaient toujours une cause de regrets à la cour et au barreau. Ses absences de son siège magistral furent commandées d'abord par les travaux législatifs de la commission de révision des codes qui siégeait dans la capitale, commission dont il était l'un des membres le plus actifs, le plus éclairés, et qui dut beaucoup à son zèle et à ses lumières; ensuite par le mandat de député aux états généraux du royaume des Pays-Bas, mandat qui lui fut confié deux fois en 1820 et en 1823 par la province de Liège.

L'assemblée des états-généraux ne tarda pas à apprécier les talens et les profondes connaissances de cet homme supérieur. Elle lui décerna, à deux sessions successives, l'honneur de la présidence, hommage flatteur, rendu à son mérite, à l'indépendance de son caractère, à la sagesse de ses opinions.

Le gouvernement auquel tant de titres recommandaient M. Nicolaï, le décora en 1816 de la Croix de l'ordre du Lion Belgique, et, en 1823, du cordon de commandeur du même ordre. A la fin de la session de la 2^e chambre en 1824, le roi le nomma membre de la première chambre des états-généraux; nouveau témoignage de l'indépendance dont M. Nicolaï avait donné la preuve à ses concitoyens et dont il eût sans doute obtenu cette fois encore la récompense par une réélection à la représentation nationale.

En 1832 l'organisation définitive de l'ordre judiciaire, si long-temps promise, fut l'occasion pour le nouveau gouvernement de la Belgique de sanctionner par une nomination à vie les titres si souvent reconnus, si bien justifiés de M. Nicolaï, à la dignité de premier président de la cour. Il reçut du roi des Belges, en 1835, la décoration de l'ordre de Léopold.

