

# LE POLITIQUE,

## JOURNAL DE LIÈGE.

On s'abonne au bureau du journal, rue du Pot-d'Or, et chez MM. les directeurs des postes. — Le prix de l'abonnement est de 41 francs pour Liège, et 43 francs pour les autres villes du royaume. — Un Numéro séparé se vend 16 centimes. — Les abonnements commencent à toutes les époques. — Les lettres et envois d'argent doivent être affranchis. — Le journal est remis aux abonnés qui habitent Liège moyennant une faible rétribution payable au porteur. — AVIS ET ANNONCES : Le prix de la ligne d'insertion est de 20 centimes.

### ANGLETERRE. — LONDRES, LE 19 FÉVRIER.

Le bill sur les grands jurys d'Irlande a été lu hier pour la seconde fois, à la chambre des pairs. Le marquis de Lansdowne a présenté le rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la situation des pauvres en Irlande. Le bill sur les mariages a été discuté en comité. Le bill sur les corporations municipales en Irlande a été lu hier soir, pour la seconde fois et sans opposition. Les parties rassemblent leurs forces pour la grande lutte qui doit avoir lieu à l'occasion de la motion de lord Francis Egerton tendant à l'abolition des corporations municipales en Irlande. Les ministres ont annoncé, à la chambre des communes par l'organe de lord John Russell, que c'était une question d'existence pour le ministère, et ils s'attendent ainsi que les électeurs à ce que tous les membres véritablement libéraux soient à leur poste lundi.

M. Tompson répondant à une interpellation sur les manufactures de sucre de betteraves, a dit que le gouvernement se proposait de permettre l'établissement de cette industrie moyennant un impôt équivalent à celui dont sont frappés les sucres des Indes orientales.

La pétition de M. Lechmere Charlton tendante à être mis en liberté a été rejetée comme insuffisante par le chancelier, mais il lui a été permis d'en présenter une autre.

### FRANCE. — PARIS, 20 FÉVRIER.

#### NOUVEAU COMLOT CONTRE LOUIS PHILIPPE.

La police était depuis quelques jours sur les traces d'un nouveau projet d'attentat contre la vie du roi, dont l'auteur était un nommé Champion, ouvrier mécanicien. Des révélations ayant conduit à reconnaître qu'il projetait la construction d'une machine infernale destinée à accomplir son dessein; il a été arrêté dimanche matin.

Des pièces de conviction ont été saisies chez lui, et des dépositions importantes n'ont pas laissé de doute sur son projet. Cet homme, qui a avoué ses criminelles intentions avec des circonstances d'une extrême gravité, a profité de quelques instants d'absence de son surveillant pour se pendre dans sa prison, au moyen de sa cravate. La justice informe sur l'ensemble de cette affaire.

Champion, ouvrier mécanicien, était un très-mauvais sujet, homme d'ailleurs fort déterminé, il avait fait partie du corps français de l'expédition de don Pedro en Portugal. Il était dans le bataillon qui se montra si indiscipliné et si porté au brigandage, qu'il fallut le faire envelopper par des troupes anglaises et le faire embarquer.

Ce corps a déjà fourni deux régicides qui ont pris part au complot de Nully contre la vie du roi. Champion avait fabriqué le modèle d'une machine à l'instar de celle de Fieschi, avec cette différence que celle-ci était composée de 3 rangées de fusils qui embrassaient un demi-cercle et par conséquent assuraient la portée des coups.

Il ne pourrait arriver avec cette machine que le coup manqué, parce que le feu aurait été mis trop tôt ou trop tard. La première connaissance qu'on a eu de ce projet a été don-

née par des lettres anonymes adressées à diverses reprises au roi et au préfet de police, mais qui ne donnaient que des indications vagues.

En comparant l'écriture avec d'autres et en se guidant d'après le timbre de la poste qui indique le quartier où elles ont été jetées à la boîte, et après de longs tâtonnements, on a fini par découvrir que ces lettres étaient écrites par un vieux fripier, père de famille, qui habitait la même maison que Champion. On s'est transporté chez lui, et au moment où l'on est arrivé, il était occupé à écrire une nouvelle lettre anonyme au roi.

Cet homme avait une connaissance vague et générale des projets de Champion; d'abord, parce qu'il le voyait quelquefois et par les observations qu'il faisait lui-même; ensuite parce que lui disait sa servante, qui était la maîtresse de Champion.

Cette fille avait été frappée des différents propos de Champion, elle les avait rapprochés de ce qu'elle avait vu chez lui et elle en avait conclu qu'il machinait quelque projet contre la vie du roi; Champion avait été très loin dans son propos, il lui avait montré une fois une maison qu'il se proposait de louer sur la route de Neuilly.

On a commencé par arrêter deux hommes très liés avec Champion que l'on soupçonnait de tremper dans ses projets, et l'on a arrêté Champion lui-même.

Au moment de son arrestation il a dit qu'il était perdu; qu'il avait encore assez de cheveux pour que le bourreau pût montrer sa tête au peuple, mais qu'il n'avait qu'un regret, c'était de n'avoir pas pu mener son projet à bout et faire sauter Louis Philippe, que du reste il n'en manquerait pas après lui. Interrogé par le commissaire de police, il a convenu de tout.

Sa machine a été saisie. Une fois enfermé dans son cachot, il s'est lié les mains après avoir arrangé sa cravate, et il s'est pendu après avoir repoussé du pied son lit sur lequel il était monté. Dix minutes après on est entré et on l'a trouvé mort. On informe sur le reste de l'affaire, il aurait été déposé à la cour des pairs.

On lit ce qui suit dans une autre correspondance :

Il paraît que la découverte du complot se rattache à l'affaire de Meunier et qu'un mot échappé à celui-ci dans un de ses derniers interrogatoires, aurait mis sur la trace de l'auteur de la nouvelle machine infernale. Pressé de questions, et persistant à garder le silence, Meunier, auquel on rappelait le sort de Fieschi et d'Alibaud, aurait dit dans un moment d'exaltation : que n'importe l'échafaud, Champion me vengera ! Interrogé sur ce qu'il entendait par là, il ne voulut plus rompre le silence; mais aussitôt la police reçut l'ordre de rechercher parmi les individus qui portaient ce nom, et d'exercer la surveillance la plus active sur tous ceux dont les relations paraîtraient suspectes.

Un ouvrier mécanicien nommé Champion devint bientôt l'objet d'une surveillance spéciale, ses relations avec certains

individus mal famés et connus pour l'exaltation de leurs opinions démagogiques, ses propos dans plusieurs cabarets qu'il fréquentait assidûment, ont enfin donné lieu de penser qu'il était le vengeur désigné par Meunier.

Un agent ayant pénétré dans sa chambre, aurait aperçu dans un coin recouvert d'une toile verte, un ouvrage de menuisier qui lui aurait rappelé la machine de Fieschi; c'est, ajoute-t-on, sur cette donnée que dans un nouvel interrogatoire, on aurait dit à Meunier que Champion était découvert, qu'il avait tout avoué, et qu'il avait donné les détails les plus circonstanciés sur les individus appartenant à l'association secrète dont il faisait partie. Alors Meunier aurait rompu le silence, et appris à ses juges des particularités fort importantes à en juger par le mystère qui depuis ce moment semble entourer toute cette affaire.

Aussitôt un mandat fut décerné contre Champion, chez lequel on saisit effectivement une machine fort ingénieusement travaillée et aux trois quarts terminée, plus une correspondance assez volumineuse cachée derrière une plaque de cheminée. Transféré à la Gouciergerie, Champion qui avait conservé entre ses mains un pilon en fer, le passa dans le nœud de sa cravate, et le tournant avec force, parvint à s'étrangler dans un moment où son surveillant était éloigné.

Les rapports qui sont parvenus depuis deux jours à l'autorité publique continuent d'annoncer une décroissance de plus en plus sensible dans la maladie régnante. (Mon.)

Les affaires d'Afrique préoccupent beaucoup le ministère. Il paraît qu'elles ont été encore traitées samedi dans un conseil de cabinet présidé par le roi et auquel a été appelé le général Damrémont.

M. le général Bugeaud, dont on avait annoncé le retour à Paris comme le résultat de l'expiration de son congé, y est revenu sur un ordre exprès du ministre. M. le général Monk-d'Uzer, qui a eu aussi un commandement en Afrique, a été également appelé à Paris.

### BELGIQUE.

#### BRUXELLES, LE 21 FÉVRIER.

Un journal annonçait hier la mort de M. Engler. Ce fait est controuvé. Il est vrai cependant que l'honorable sénateur est assez gravement malade.

La Société de Théorie composée d'officiers, sous-officiers et caporaux de la 3<sup>e</sup> légion de la garde civique de cette ville, vient de faire distribuer mille pains aux indigents.

Comme nous avons fait mention, dit un journal, du procès gagné en Allemagne par M. le duc d'Artemberg, augmentant sa fortune de 16 millions, nous ne pouvons omettre de rappeler que d'autres favoris lui sont préparés en France. Propriétaire de la belle forêt de Wallers, située entre Valenciennes et Somain, enfoncée dans un pays de marécages impraticables, M. le préfet du Nord vient de décider que le versement des allocations départementales pour les nouvelles voies de communication, sera affecté de préférence à l'établissement d'une route pavée de Valenciennes à Somain, passant par Wallers.

### COMMERCE. — INDUSTRIE.

#### LIVERPOOL,

SON ORIGINE, SES PROGRÈS ET SON IMPORTANCE ACTUELLE. (Fin.)

Après avoir garanti les navires, dans le port, contre les avaries, il importait d'établir des relations directes, sûres et périodiques avec les principales places de commerce. Liverpool a senti de bonne heure cette nécessité, et depuis long temps il entretient plusieurs lignes de paquebots, qui prennent des passagers, se chargent de la correspondance, ou transportent les effets précieux. La ligne la plus importante est celle de New York; les navires qui la desservent sont d'une construction admirable, et leur chargement peut être toujours évalué à un ou deux millions de francs. Chaque mois, quatre paquebots se dirigent sur New York; et bientôt un cinquième service de paquebots à vapeur de huit à douze cents tonneaux sera mis en activité pour cette destination. Ce seront les premiers bateaux à vapeur qui franchiront l'Atlantique; chaque navire portera deux machines de la force de 200 chevaux, et ne mettra que 18 à 20 jours pour faire la traversée. Chaque mois, en outre, deux paquebots partent de Liverpool pour Philadelphie; un pour Boston; deux pour Rio Janeiro; deux pour Gènes et Livourne; et trois pour Lisbonne. Mais les services les plus actifs, ceux qui déterminent le plus grand mouvement dans le port de Liverpool, à cause de la fréquence des départs et des arrivées, sont les lignes de Glasgow, de Wichenham, de Belfast, de Dublin et des côtes d'Irlande, toutes desservies par des bateaux à vapeur. C'est par leur intermédiaire que l'Irlande expédie ses grains et ses bestiaux, commerce immense qui s'élève à 200,000,000 francs par an, et qui ne figure pas sur les tableaux du commerce général de Liverpool.

La navigation à vapeur du port de Liverpool présente un effectif de 67 steamers, de la force totale de 9085 chevaux; quelques-uns de ces steamers, les plus forts, ont une puissance de 300 chevaux; les moindres de 80. Avant 1824, le service des bateaux à vapeur entre Liverpool et Dublin était interrompu pendant l'hiver. Deux steamers transportaient les voyageurs d'une ville à l'autre, pendant la belle saison seulement; mais aucun d'eux ne se chargeait des marchandises. En 1826, le service de la poste entre Liverpool et Dublin a commencé à devenir régulier, et aujourd'hui diverses compagnies transportent les marchandises et les passagers avec une admirable régularité.

Voici le tableau détaillé de ces différentes compagnies et de la force dont elles disposent :

1. *City of Dublin steam packet company* : 19 steamers, présentant ensemble une force de 3,135 chevaux. Plusieurs de ces steamers sortent de 530 tonneaux et de la force de 200 chevaux. La traversée de Li-

verpool à Dublin se fait en 12 ou 15 heures. Cette compagnie a, en outre, 52 bateaux de charge (24 en bois, 28 en fer), pour le service intérieur de l'Irlande, qui naviguent sur canaux et rivières.

2. *Saint-Georges steam packet company* : 9 steamers, 1170 chevaux, dont le plus fort est de 250 chevaux, et le moindre de 60.

3. *Drigheda steam packet company* : 4 steamers, 480 chevaux.

4. *Londonderry company* : 2 steamers, 300 chevaux.

5. *Scotch and other companies* : 23 steamers, 2,570 chevaux. La plupart de ces steamers font le service d'Ecosse; la coupe en est hardie et élégante; ils sont plus gracieux que ceux qui se construisent à Liverpool, mais moins solides. Glasgow est, en général, supérieur à Liverpool dans ce genre d'industrie. De Glasgow est sorti le premier bateau à vapeur, en 1812, de ses chantiers encore aujourd'hui sortent les bateaux les plus forts et les plus majestueux. Plusieurs des steamers appartenant à la *Scotch Society* ont la force de 140 chevaux; deux ont une puissance de 300 chevaux et ont coûté chacun 24,000 livres sterling.

6. *Belfast steam-packet company* : 2 steamers, 320 chevaux; l'un 240 et l'autre 80 chevaux.

7. *Waterford company* : 4 steamers, 380 chevaux.

8. *His Majesty's mail packets* : 4 steamers, 580 chevaux; deux ont été récemment allongés et leur puissance augmentée.

Indépendamment de ces steamers, il y en a environ 30 de 20 à 60 chevaux, faisant le service de la Mersey, de l'une et de l'autre rive, et de Liverpool à Nuncorn.

Portons maintenant nos regards sur les grands travaux auxquels Liverpool a concouru pour établir l'admirable système de communications intérieures qui lient son port au reste de l'Angleterre. Lorsqu'on suit dans quel mauvais état de viabilité se trouvaient les chemins au dix-huitième siècle (alors il ne fallait pas moins de trois jours pour franchir une distance de 30 à 36 milles), on s'étonne à bon droit de la rapidité et surtout du bon marché avec lesquels Liverpool transporte aujourd'hui les marchandises qu'elle reçoit sur les points les plus reculés de l'Angleterre. La première, elle a résolu le problème de la vitesse combinée avec l'économie; problème qui intéressait si vivement le commerce et l'industrie. Les difficultés étaient immenses; toutes ont été surmontées.

En 1720, Liverpool ne communiquait avec Manchester que par la Mersey et l'Irwell; mais ces deux rivières, souvent obstruées par les sables, rendaient le trajet lent et coûteux. La grande route était presque impraticable; le transport d'une tonne de Liverpool à Manchester se payait alors 12 shillings par la voie d'eau, et n'exigeait pas moins de onze jours; le roulage demandait 40 shillings. Pour remédier à ce grave inconvénient, on creusa dans certaines parties le lit de la Mersey et de l'Irwell, et la navigation en devint plus facile; mais cette amélioration insuffisante sollicita bientôt la canalisation de ces deux rivières. Aujourd'hui des barges de 35 à 40 tonneaux, chargées de sucre, de grains, de

rum, de vin, des produits des Indes, de la Méditerranée, de la Baltique franchissent en quinze heures cette distance, pour le prix de 5 shillings par tonneau, et prennent en retour les produits manufacturés de Manchester et du Yorkshire. Les besoins du commerce ne tardèrent pas cependant à demander l'ouverture d'une nouvelle voie, et ce fut le duc de Bridgewater, fondateur du système de la canalisation de ce célèbre territoire, qui se chargea de la construire, avec le concours du célèbre ingénieur Brindley. Propriétaire des houillères de Worsley, Halt, situées à 12 milles de Manchester, le duc se voyant réduit à ne tirer aucun parti de ces richesses, faute de moyens de transport, conçut l'idée d'un canal qui lui en facilitât l'écoulement. Cette branche, qui s'étend depuis Leigh jusqu'à Salfords, près Manchester, franchit l'Irwell sur un pont aqueduc de 186 mètres de long, capable de recevoir les barges les plus fortes, et soutenu par des arches d'une assez grande ouverture pour ne pas intercepter la navigation de l'Irwell. En sorte qu'à Burton, point d'interception de ces deux cours d'eau, on a, à chaque instant du jour, l'étrange spectacle de deux navires qui voguent à pleines voiles au sommet l'un de l'autre. Cette branche une fois terminée, le duc de Bridgewater étendit son canal jusqu'à Runcorn, sur la Mersey; et en 1766, cette seconde ligne de communication entre Liverpool et Manchester fut livrée à la navigation. C'est encore en face Runcorn que le canal de la Sankey vient déposer les charbons du district de Saint Helens, tandis que l'*Ellesmer canal*, par lequel Chester se rattache à Liverpool, et la *Weaver navigation* y transportent tous les ans plus de 200,000 tonneaux de sel qui sont échangés contre les charbons du Wigan. Grâce à l'embouchure de ces divers canaux, Runcorn est devenu un point commercial important. Les sables, qui plus bas obstruent la Mersey, ne laissent que quelques passes, ne permettant pas aux canaux de se rapprocher davantage de Liverpool; d'un autre côté, ces sables qui favorisent Runcorn, conservent aussi à Liverpool sa supériorité, en rendant impossible pour les grands navires l'accès de Runcorn (1). Mais de tous les canaux qui rayonnent autour de Liverpool, le plus important est le *Leeds and Liverpool canal*, dont le cours est de 140 milles de parcours; il commence à l'extrémité nord de Liverpool, suit le cours de la Douglas jusqu'à Wigan, et communique par l'Air et l'Ouse avec Hull et la mer du nord. Sa construction a coûté 2,000,000 l. et n'a été terminée qu'en 1816. Les divers canaux qui rayonnent autour de Liverpool et qui composent le système hydraulique dont cette ville est comme le centre, ont un parcours d'environ 412 milles; mais comme ils se rattachent, soit directement, soit indirectement, aux divers canaux dont le reste de l'Angleterre est sillonné, les relations de Liverpool avec Londres, Hull, Birmingham et les principales villes de l'intérieur, sont toujours faciles et assurées par cette voie, malgré la distance et les chaînes de montagnes qui les séparent.

(1) Outre les barges, Runcorn a reçu en 1835 cent trente-six navires jaugeant ensemble 808 tonneaux, un seizième environ du mouvement de Liverpool.

L'augmentation de valeur et la facilité d'exploitation de la forêt de M. le duc d'Artemberg seront les premiers résultats de cette entreprise, réclamée, il est vrai de le dire, par d'autres intérêts, mais qui cependant doubleront le prix de cette magnifique propriété.

La chambre des représentants a terminé aujourd'hui le budget des travaux publics. L'article relatif aux secours pour les victimes de l'agression hollandaise n'avait été porté que pour mémoire, et M. le ministre a déclaré qu'il avait agi à dessein, afin de donner l'occasion à la chambre de renouveler l'engagement qu'elle avait pris de discuter dans le cours de cette session la loi sur les indemnités.

La chambre a ensuite voté sans discussion tous les articles du budget des finances, à l'exception de celui relatif au crédit de 260,000 fr. demandé pour le service de la caisse générale de l'état, et celui de 400,000 fr. pour les dépenses arriérées du cadastre.

Demain la chambre travaillera dans les sections, et se réunira en séance publique jeudi à midi.

A été imprimé et distribué le rapport de M. de Behr, au nom de la section centrale, sur le projet de loi relatif aux modifications du jury.

La section centrale a complètement refondu le travail ministériel. Elle n'adopte pas l'abaissement de l'âge de 30 à 25 ans, non plus que le cens de 100 à 300 francs suivant les provinces, et se tient au cens électoral du chef lieu de chacune.

Les dispositions suivantes sont ajoutées par la section centrale : Vote secret. Les jurés recevront des bulletins portant les mots oui en noir et non en rouge. Ils effaceront celui qu'ils veulent supprimer.

Par arrêté du 17 février 1837, le roi a approuvé les statuts et autorisé l'établissement de la société anonyme dite société de Bruges pour la fabrication du sucre de betteraves.

Bruxelles, 21 février (trois heures) — La tenue de la bourse a été fort incertaine. Avant que l'on connût le cours de Paris, acheteurs et vendeurs s'observaient.

Après la cote: Ardois 28 1/8 argent 1 1/4 papier. Société Générale, émission de Paris, 4560 argent, 100 papier.

L'avis suivant a été affiché aujourd'hui. Bourse de Bruxelles. — La Chambre syndicale des Agents de Change et Courtiers de commerce de Bruxelles a l'honneur d'informer le public qu'à partir du 25 février courant, l'emprunt belge de trente millions à quatre pour cent sera coté sur le même pied que l'emprunt belge 5 p. c.

LIEGE, LE 22 FÉVRIER.

CONSEIL COMMUNAL. — DISCUSSION DU BUDGET.

Séance du 21 février. — Le procès verbal est lu et approuvé. Communication de la correspondance est donnée par le collège.

Le même motif qui, en 1790, avait déterminé les habitants de Liverpool et de Manchester à remplacer le roulage et la navigation fluviale par un système plus perfectionné, devait nécessairement, avec l'accroissement de leurs affaires, les porter à chercher plus tard de nouvelles combinaisons pour accélérer leurs rapports et rendre plus faciles et moins coûteux les moyens de transport d'une ville à l'autre.

Avant l'établissement du railway, 26 voitures faisaient journellement le service entre Liverpool et Manchester: ce qui donnait un mouvement d'environ 400 voyageurs par jour. Le railway une fois ouvert, ce chiffre s'éleva à 1200; puis insensiblement, il a augmenté jusqu'à 1500; il est aujourd'hui quadruplé; ce qui donne un mouvement d'un demi million de voyageurs par an, entre deux villes qui comptent près de 400,000 habitants.

1. Le sieur Henri de Behr demande qu'on s'occupe de l'élargissement du tournant de la rue Hocheport.

2. Demande du sieur François Denis d'acquiescer une partie du terrain d'une rue ayant servi de communication entre les rues Pied de Vache et Pierreuse.

3. Arrêté royal du 7 février courant, qui autorise à réduire à cinq mètres la largeur de la rue Lulai des Fèves, primitivement fixée à sept.

4. Arrêté royal du 31 janvier dernier qui autorise la régularisation des rues des Croisiers et Lulai des Jésuites.

5. M. Ch. Desoer, directeur du haut fourneau des Venues, demande que les moellons servant à la réduction du minerai ne soient pas assujétis à la taxe municipale.

6. Les entrepreneurs du quai de hallage demandent qu'il leur soit payé le dixième du montant de l'adjudication.

Avant de reprendre la discussion du budget, on décide que l'examen d'un nouveau plan pour les rues d'Outre Meuse sera renvoyé à la commission des travaux publics.

M. Delechy demande des explications sur l'état des archives de la commune, et sur l'inventaire de toutes les pièces exigé par un article de la loi communale.

Pour le budget prochain, le collège fera un rapport sur cet objet. M. Constant donne lecture des articles du budget.

Art. 89. Fournitures de bureaux, feu et lumière, impressions, timbre des registres de l'état civil, journaux, etc. 42,650 frs.

On a majoré ce crédit de 500 frs. parce que le grand nombre d'impressions et la fourniture de papiers augmente considérablement et que le prix du chauffage est beaucoup plus élevé.

La commission exprime le vœu de voir mettre en adjudication les objets qui en sont susceptibles.

Cette augmentation est insuffisante selon M. Pêchevin chargé de la comptabilité, qui demande que l'allocation soit portée à 43,000 frs.

Le conseil consulté sur ce point n'admet que la majoration proposée au budget, laquelle est de 500 frs.

Art. 90. Traitement du receveur communal. 4,000 frs.

On a cru convenable de fixer définitivement le traitement du receveur communal en y comprenant la gratification qu'il recevait les années précédentes pour travaux qui se renouvelaient chaque année.

M. Brixhe demande que le provisoire des années précédentes continue à exister; car les motifs de la gratification peuvent ne plus se représenter.

Plusieurs membres justifient l'allocation de 4,000 francs sur l'augmentation des recettes et des dépenses, depuis l'époque à laquelle son traitement a été fixé.

On va aux voix; MM. Brixhe et Hanquet sont les deux seuls membres qui votent en faveur du maintien de ce qui existait, c'est à dire pour un traitement et une gratification.

Art. 91. Traitement de l'architecte chef et professeur d'architecture à l'académie de peinture, etc. 6,000 frs.

M. Tombeur s'oppose à la réunion dans la même personne des fonctions d'architecte et de professeur à l'académie, après s'être attaché à en démontrer les inconvénients.

M. Kœler ne s'oppose pas aux propositions du budget; mais il demande le concours comme une condition impérieuse.

M. Kœler ne s'oppose pas aux propositions du budget; mais il demande le concours comme une condition impérieuse. Il fait une proposition spéciale pour le concours, et entre dans plusieurs détails d'exécution.

M. Jamme rappelle que le conseil s'est réservé de décider s'il y aurait lieu d'admettre le concours, et annonce qu'un rapport de la commission de l'académie de peinture sera fait incessamment au conseil.

M. Tombeur demande que d'abord le traitement de l'architecte et du professeur à l'académie soit divisé.

M. Kœler soumet son vote sur cette allocation au point de savoir si le concours sera ou non admis.

M. Lion cherche à rectifier ce qu'il y a peut être de trop positif dans les allégations de M. Jamme, et rappelle ce qu'il a dit l'année dernière au conseil n'a été de rejeter le concours uniquement dans le cas où il se présenterait un homme d'un mérite éminent.

M. Capitaine parle dans le même sens que M. Jamme.

M. Despa appuie la proposition de M. Tombeur ce se fondant sur la majoration de cette partie du service.

M. Capitaine reprend de nouveau la parole pour justifier la proposition d'un architecte en chef professeur et d'un architecte en second; il pense que la division du traitement n'amènera qu'une médiocrité.

M. Lambinon répond à M. Despa, et s'attache à justifier la majoration. Il faut déduire 4 une somme de 3,000 fr. que l'on devrait allouer au professeur d'architecture; 2<sup>e</sup> une somme de 1,000 fr. pour un dessinateur et un commis.

Il ne reste alors qu'une majoration de 1,100. — Il justifie les traitements tels qu'ils sont proposés par l'exemple des employés des ponts et chaussées.

M. Despa fait observer que les employés autres que les dessinateurs, pourront dresser les plans, malgré leur service extérieur, du moins d'après son opinion.

M. Tombeur demande que d'abord le traitement de l'architecte et du professeur à l'académie soit divisé.

M. Kœler soumet son vote sur cette allocation au point de savoir si le concours sera ou non admis.

M. Lion cherche à rectifier ce qu'il y a peut être de trop positif dans les allégations de M. Jamme, et rappelle ce qu'il a dit l'année dernière au conseil n'a été de rejeter le concours uniquement dans le cas où il se présenterait un homme d'un mérite éminent.

M. Capitaine parle dans le même sens que M. Jamme.

M. Despa appuie la proposition de M. Tombeur ce se fondant sur la majoration de cette partie du service.

M. Capitaine reprend de nouveau la parole pour justifier la proposition d'un architecte en chef professeur et d'un architecte en second; il pense que la division du traitement n'amènera qu'une médiocrité.

M. Lambinon répond à M. Despa, et s'attache à justifier la majoration. Il faut déduire 4 une somme de 3,000 fr. que l'on devrait allouer au professeur d'architecture; 2<sup>e</sup> une somme de 1,000 fr. pour un dessinateur et un commis.

Il ne reste alors qu'une majoration de 1,100. — Il justifie les traitements tels qu'ils sont proposés par l'exemple des employés des ponts et chaussées.

M. Despa fait observer que les employés autres que les dessinateurs, pourront dresser les plans, malgré leur service extérieur, du moins d'après son opinion.

M. Tombeur demande que d'abord le traitement de l'architecte et du professeur à l'académie soit divisé.

M. Kœler soumet son vote sur cette allocation au point de savoir si le concours sera ou non admis.

M. Lion cherche à rectifier ce qu'il y a peut être de trop positif dans les allégations de M. Jamme, et rappelle ce qu'il a dit l'année dernière au conseil n'a été de rejeter le concours uniquement dans le cas où il se présenterait un homme d'un mérite éminent.

M. Capitaine parle dans le même sens que M. Jamme.

M. Despa appuie la proposition de M. Tombeur ce se fondant sur la majoration de cette partie du service.

M. Capitaine reprend de nouveau la parole pour justifier la proposition d'un architecte en chef professeur et d'un architecte en second; il pense que la division du traitement n'amènera qu'une médiocrité.

M. Lambinon répond à M. Despa, et s'attache à justifier la majoration. Il faut déduire 4 une somme de 3,000 fr. que l'on devrait allouer au professeur d'architecture; 2<sup>e</sup> une somme de 1,000 fr. pour un dessinateur et un commis.

Il ne reste alors qu'une majoration de 1,100. — Il justifie les traitements tels qu'ils sont proposés par l'exemple des employés des ponts et chaussées.

M. Despa fait observer que les employés autres que les dessinateurs, pourront dresser les plans, malgré leur service extérieur, du moins d'après son opinion.

M. Tombeur demande que d'abord le traitement de l'architecte et du professeur à l'académie soit divisé.

M. Kœler soumet son vote sur cette allocation au point de savoir si le concours sera ou non admis.

M. Lion cherche à rectifier ce qu'il y a peut être de trop positif dans les allégations de M. Jamme, et rappelle ce qu'il a dit l'année dernière au conseil n'a été de rejeter le concours uniquement dans le cas où il se présenterait un homme d'un mérite éminent.

M. Capitaine parle dans le même sens que M. Jamme.

M. Despa appuie la proposition de M. Tombeur ce se fondant sur la majoration de cette partie du service.

M. Capitaine reprend de nouveau la parole pour justifier la proposition d'un architecte en chef professeur et d'un architecte en second; il pense que la division du traitement n'amènera qu'une médiocrité.

M. Lambinon répond à M. Despa, et s'attache à justifier la majoration. Il faut déduire 4 une somme de 3,000 fr. que l'on devrait allouer au professeur d'architecture; 2<sup>e</sup> une somme de 1,000 fr. pour un dessinateur et un commis.

Il ne reste alors qu'une majoration de 1,100. — Il justifie les traitements tels qu'ils sont proposés par l'exemple des employés des ponts et chaussées.

M. Despa fait observer que les employés autres que les dessinateurs, pourront dresser les plans, malgré leur service extérieur, du moins d'après son opinion.

M. Lambinon justifie de nouveau la proposition de la commission du budget, et notamment celle de l'expéditionnaire attaché au bureau d'une manière permanente; il rappelle que l'année dernière un dessinateur a coûté 600 fr. à la ville. Il finit par s'étonner que l'on mette tout en question, lorsqu'un comité général les nouvelles propositions ont été discutées, après avoir entendu les membres du conseil.

M. Forgeur n'est pas ami des comités généraux, et pense que toutes les questions relatives au budget doivent être discutées en public; il ne partage pas l'avis de la majorité, et éprouve le besoin de constater que si le canal d'Archie a été mal construit, c'est à des membres du conseil et non à l'architecte et qu'il faut en attribuer la faute. Il votera le rejet du chiffre de 6,000 francs pour l'architecte en même temps professeur.

M. Cossel dit partager le désir de voir ces majorations admises, attendu qu'il a pu s'assurer du défaut de personnel dans ce bureau; il appuie le canal des deux puits, et en les séparant, il croit qu'on ne pourrait avoir aucun homme de talent.

M. Tombeur dit que les travaux extraordinaires viendront à être terminés, et qu'un architecte pourra être alors inutile. Il ne faut donc pas créer une nouvelle place.

M. Lion demande que l'on mette aux voix la question suivante: «Y aura-t-il un architecte chef du bureau des travaux publics en même temps professeur d'architecture à l'académie?»

Sur des observations de M. Lambinon, l'architecte en chef ne serait chargé des travaux extraordinaires que quand il s'agira de construction de monuments et de restauration d'objets d'art, et l'architecte en second de tous les travaux d'hydraulique et de voirie.

On met aux voix la question à peu près dans les mêmes termes que ceux qui ont été posés par M. Lion.

M. Tombeur demande, par amendement, qu'il n'y ait pas un seul chef au bureau des travaux publics.

Le mot chef sera-t-il supprimé? Cet amendement est rejeté.

Tous les membres présents, moins MM. Forgeur, Tombeur, Despa et Wasseige, admettent un architecte chef du bureau et professeur à l'académie.

Le traitement de cet architecte sera til de 6,000 frs.?

M. Forgeur fait remarquer que ce chiffre est provisoire, et quand il s'agira du choix de la personne, il se réserve de déterminer le traitement d'après le mérite de l'architecte.

Selon M. Capitaine, il faut, pour qu'on soit architecte, mériter un traitement de 6,000 frs.

M. Forgeur cite une éventualité dans laquelle un architecte qui sera présenté par la commission de l'académie, a déclaré accepter les fonctions pour 4,300 frs.

L'appel nominal a lieu sur le chiffre de 6,000 frs.

Il est admis par tous les membres, moins MM. Tombeur et Despa.

Art. 82. Traitement d'un architecte en second, 3,200 frs.

Ce libellé est modifié comme suit: d'un second architecte.

M. Piercot pense qu'il ne faut qu'un architecte, et qu'il est inutile d'en avoir un second; il croit que le traitement de 3,200 frs. est trop élevé, eu égard aux attributions à accorder à ce dernier. Il demande la réduction à 2,000 frs.

M. Forgeur fait remarquer que ce qu'on demande est une destination.

M. Piercot repousse toute idée de destination dans sa proposition; il ne préjuge rien relativement à la personne qui pourra être appelée à remplir les fonctions d'architecte et de professeur. Il voit des conflits dans la création de deux architectes.

M. Forgeur approuve de nouveau et soutient que l'architecte actuel de la ville ne se présentera pas pour la place d'architecte chef et professeur; il y a donc lieu de voter les 3,200 fr. si l'on ne veut pas destituer celui qui existe aujourd'hui à la tête du bureau.

M. Despa déclare qu'il veut le maintien de l'architecte actuel.

M. Kœler fait remarquer que M. Lambinon a parlé d'une division à établir dans les travaux des deux architectes.

Le traitement du second architecte sera-t-il de 3,200 fr.?

Oui par tous les membres présents, moins M. Piercot.

Art. 93. Traitement du premier inspecteur des travaux publics 3,000 frs.

M. Hanquet demande si les attributions de cet inspecteur sera augmentée.

M. Lambinon justifie les augmentations proposées par les nécessités de la vie et par une comparaison avec les employés des ponts et chaussées.

M. Forgeur rappelle l'obligation qui est imposée à ces employés de ne point surveiller des travaux étrangers à ceux de la ville.

On met aux voix un amendement de M. Despa, consistant à ce qu'il ne soit accordé au premier inspecteur que 4,600 au lieu de 2,000 qui étaient proposés.

L'amendement est rejeté.

M. Constant propose un nouvel amendement: Le traitement du premier inspecteur sera-t-il réduit à 4,800 frs.?

L'amendement est admis.

Art. 94. Traitement du 2<sup>m</sup>e inspecteur des travaux publics, 1,000 francs.

Voir les explications dans le rapport qui précède.

M. Hanquet propose de porter le traitement à 1,300 frs. au lieu de 1,500 francs.

L'amendement est admis.

Art. 95. Traitement de l'expéditionnaire dessinateur, 4,000 frs.

Le rapport du premier semestre 1835 a constaté que les sommes fournies et empruntées par la compagnie s'élevaient à un total de 1,219,800 l. sur lequel 1,171,377 l. ont été dépensés. La compagnie emploie 61 agents, commis et inspecteurs, et 636 ingénieurs, gardes, laboureurs, etc., dont le salaire s'élève, par semaine, à la somme de 780 l.

Les dividendes que cette compagnie a payés pendant ces cinq dernières années ont suivi la progression suivante, et ses actions sont élevées de 100 à 265 l.

DIVIDENDES PAYÉS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LIVERPOOL A MANCHESTER, PENDANT LES ANNÉES CI-APRÈS.

1831 1832 1833 1834 1835

1<sup>er</sup> semestre 4 l. 10 s. 4 l. 0 s. 4 l. 4 s. 4 l. 10 s. 4 l. 10 s. 2<sup>e</sup> semestre 4 10 4 4 4 4 4 4 4 10 5 0

Cependant, malgré ces résultats avantageux, les chemins de fer n'ont pas réalisé tout ce que l'on en espérait; ils n'ont pas totalement remplacé les canaux, ainsi que l'on s'y attendait dans le principe. Ceux-ci, il est vrai, ont subi d'abord une forte dépréciation; mais ils ont bientôt repris faveur. Si le rail-way transporte plus vite, il n'opère pas à aussi bon compte que le canal, et il importe peu, dans certaines circonstances, qu'une tonne de charbon ou de marchandise voyage à raison de 10 milles ou de 3 milles à l'heure. Là où il faut que la vie commerciale circule avec une sorte d'activité fébrile, comme entre Liverpool et Manchester, le rail a des avantages incontestables; mais lors de la cet avantage diminue, et comme le dit Macculloch, quelque détonnant que soient les résultats du chemin de fer de Liverpool à Manchester, nous doutons fort qu'il y ait un grand nombre de situations dans le royaume qui puissent présenter les mêmes avantages. Les circonstances, en effet, et les localités sont rarement ou le transport des marchandises requiert la célérité du rail way; et le rail ne peut se soutenir que par un grand mouvement commercial. Il a cet avantage, il est vrai, de s'adapter à toutes les localités; mais en général le canal convient mieux là où la voie doit arriver avec une raisonnable vitesse, abondante et à peu de frais. Pour toutes les matières qui sont l'objet de besoins actifs ou qui sont susceptibles de se détériorer par le temps, la vitesse du transport devient un avantage que peut payer le consommateur; dans ce cas, le chemin de fer est préférable, parce que ni les frois de l'hiver, ni les sécheresses de l'été, ne peuvent en entraver le service.

Mais les canaux ont une grande supériorité, en ce qu'ils peuvent supporter un poids presque indéfini sur un chemin de fer, le poids dont chaque roue peut être chargée est limité par la force de la

(1) Les directeurs retiennent 10 p. c. des profits comme fonds réservé suivant un pouvoir accordé par l'acte.

Le voyageur franchit la distance de Manchester à Liverpool en une heure vingt minutes, et ne dépense que 5 shillings. Le transport des marchandises a suivi la même progression: le premier mois, 1,432 tonnes seulement furent expédiées, et un an après, ce chiffre s'élevait à 101,356. Aussi la somme des bénéfices a-t-elle toujours été en augmentant. Voici, au reste, un tableau assez curieux présentant, pour le premier semestre 1834, le montant des dépenses, des recettes et des bénéfices que faisait la compagnie par nature de transport.

Par voyageur. Par tonne de marchand. Par tonne de charbon.

Table with 3 columns: Dépense, Profits, Recette brute. Rows for voyageurs, marchandises, charbon.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL DE CE SEMESTRE. Table with 3 columns: Pour les voyageurs, Pour les march., Pour le charbon.

Il résulte de ce tableau que le transport des marchandises est le plus coûteux et le moins profitable, et que celui du charbon, est, au contraire, le moins coûteux et le plus profitable. Mais la houille tend chaque jour à abandonner les rails ways, car elle trouve à se faire transporter à meilleur marché sur les canaux, et la plupart des nouvelles usines, pour économiser les frais du cartage (transport du rail way à la fabrique, s'établissent sur le bord des canaux: Voici maintenant le tableau général des recettes et des dépenses effectuées par la compagnie du chemin de fer, pendant les cinq dernières années:

DÉTAIL ET PRODUIT DES RECETTES. Table with 5 columns: Années, Voyageurs, Marchandises, Charbon, Total des dépenses.

La somme totale de ces trois chapitres de recettes s'élevait à 911,714 l., il résulte que la compagnie a bénéficié, pendant ces cinq années, une somme de 9,116,000 l. ou 861,671

Les autres employés des travaux publics étant spécialement destinés à un service extérieur, il a été reconnu nécessaire d'avoir un employé qui ne quittait pas le bureau de l'Hôtel de Ville, on le chargera en même temps de tenir les écritures et de classer les archives d'affaires courantes.

M. Despa fait remarquer que les employés du cadastre n'ont que 800 frs.

MM. Capitaine, Forger et Jamme combattent M. Despa. Le traitement de l'expéditionnaire dessinateur sera-t-il réduit à 800 francs ?

L'amendement est rejeté par 17 contre 7. Le traitement reste fixé à 1,000 frs.

Art. 96. Traitement de l'inspecteur des fontaines et pompes à incendie. 1,000 frs.

Cet employé sera remplacé par le fils auquel on a imposé l'obligation de ne pouvoir faire aucune absence sans autorisation et de se rendre au bureau des travaux publics pour y recevoir les ordres de travail et de surveillance qu'il devra chaque jour exercer : par ces motifs le traitement a reçu une augmentation de 160 frs.

Art. 97. Traitement du créancier pour la conservation des eaux. 220 fr. La faible majoration a eu pour but d'arrondir la somme.

Art. 98. Entretien du mobilier de l'Hôtel de Ville. 1,000 frs.

Art. 99. Traitement des employés des taxes municipales, savoir :

Un directeur, 3,200 fr. Trois contrôleurs à 2,000 fr., 6,000 fr. Un receveur principal, 2,000 fr. Un expéditionnaire, 900 fr. Un gardien de l'entrepôt, 1,200 fr. Un magasinier, 700 fr. Un brigadier attaché à l'entrepôt, 1,200 fr. Deux commis aux exercices 1<sup>re</sup> classe, 2,400 fr. Huit commis aux exercices 2<sup>e</sup> classe, 8,000 fr. Six receveurs de 1<sup>re</sup> classe à 1,200 fr., 7,200 fr. Six receveurs de 2<sup>e</sup> classe à 1,000 fr., 6,000 fr. Huit buralistes de 1<sup>re</sup> classe à 800 fr., 6,400 fr. Huit buralistes de 2<sup>e</sup> classe à 700 fr., 5,600 fr. Quatorze surveillants de 1<sup>re</sup> classe à 800 fr., 11,200 fr. Six surveillants de 2<sup>e</sup> classe à 700 fr., 4,200 fr. Six surnuméraires à 360 fr., 2,160 fr. Vingt huit surveillants de 3<sup>e</sup> classe y compris huit navigateurs à 550 fr., 15,400 fr. Un receveur de l'abatage, 1,600 fr. Total 92,660 fr.

Voici comment cette majoration est justifiée au budget :

L'augmentation des traitements proposés sur ceux de 1836 est de 23,516 francs, en déduisant le produit des convois et des legs il y a un excédent de recette de 2181 francs. Indépendamment des considérations énoncées dans le rapport, nous allons justifier chacune des augmentations et changements apportés.

1<sup>re</sup> L'augmentation du directeur et des contrôleurs, la première de 200 et la seconde de 100 fr. est basée sur le mérite et le travail de ces employés et sur le rang qu'ils doivent tenir dans la société : par suite de modifications qui seront apportées aux devoirs de ces derniers, ils auront des courses et des vérifications extérieures plus nombreuses qu'aujourd'hui.

2<sup>e</sup> Celle de 500 du receveur principal est basée sur ce qu'on n'admet plus d'adjoint qui avait 825 frs., attendu que le receveur suffit à la besogne et que le Conseil n'a pas cru convenable de payer un employé qui n'est ni à sa nomination ni à celle du Collège des Bourgeois et Echevins du reste, en fixant à 2500 frs. le traitement, on a pris en considération la grande responsabilité qui pèse sur lui puisque la recette qu'il opère directement sur le contribuable s'élève à plus de 400,000 frs.

3<sup>e</sup> Le traitement de l'expéditionnaire a été porté, après s'être enquis du travail et de la responsabilité de cet employé, à 900 frs., ce qui fait une augmentation de 75 frs.

4<sup>e</sup> Même observation pour l'entrepreneur duquel on exigera en plus un cautionnement.

5<sup>e</sup> Même observation pour le magasinier quant au travail.

6<sup>e</sup> Le surveillant ambulatoire est supprimé, ses fonctions seront remplies par les contrôleurs, mais pour la surveillance de nuit comme pour diverses opérations à l'entrepôt, il était nécessaire d'avoir un employé intermédiaire entre les contrôleurs et les autres employés ; à défaut des premiers il les remplacera dans leur service de surveillance.

7<sup>e</sup> Il n'est fait aucun changement au traitement des deux commis aux exercices de 1<sup>re</sup> classe.

8<sup>e</sup> On accorde une augmentation de 50 francs aux commis aux exercices de 2<sup>e</sup> classe vu leur grade et leurs fonctions.

9<sup>e</sup> Le traitement des receveurs de 1<sup>re</sup> classe est porté de 728 à 1200 fr. et celui de ceux de 2<sup>e</sup> classe de 635 à 1000 fr. par suite de la suppression des émoluments qu'ils recevaient sous le nom de legs, le même motif a fait diviser les buralistes en deux classes et accorder à ceux de 1<sup>re</sup> classe 800, et à ceux de 2<sup>e</sup> classe 700 frs., car la suppression du droit de legs les atteint aussi bien que les receveurs.

10<sup>e</sup> Il n'y avait que douze surveillants aux entrées de 1<sup>re</sup> classe, aujourd'hui on en propose quatorze et leur traitement serait porté de 730 à 800 frs ; le nombre des surveillants de 2<sup>e</sup> classe est porté de 15 à 16 et leur traitement de 630 à 700 frs.

11<sup>e</sup> Ce service a été réorganisé en calculant rigoureusement les besoins d'attacher à chaque bureau le nombre de surveillants nécessaires pour y tenir les écritures et faire les vérifications sur lesquelles repose la sécurité des droits.

12<sup>e</sup> La faible augmentation de traitement qu'ils ont obtenus, se justifie suffisamment par le renchérissement des objets de première nécessité.

13<sup>e</sup> Les six surnuméraires sont portés de 300 à 360 francs, vu l'assiduité qu'ils doivent apporter à leur travail, et l'impossibilité d'employer les jeunes gens qui, sachant lire, écrire et calculer, veulent se

dévouer à la surveillance de l'octroi avec un traitement encore plus modique.

Les employés temporaires ou de nuit, au nombre de douze, qui figuraient l'année dernière au budget, au traitement de 300 francs, ainsi que les convoyeurs, au nombre de treize, dont le traitement se prélevait sur le montant des legs qui figurent actuellement à la recette, sont supprimés et remplacés par 28 surveillants de troisième classe, dont le service consistera le jour à surveiller les convois, et la nuit à faire des tournées dirigées soit par un contrôleur, soit par un brigadier.

Veulent mettre ces employés à même d'exister, leur traitement a été porté à 550 francs, mais il sera fait sur le traitement de chacun d'eux une retenue de 40 francs sur le montant de laquelle il sera payé à titre de pension annuelle 180 francs aux sieurs Remy, Donnay, Boulanger, Dasonl, Graindorge et Plaqueur, qui ne sont pas capables de faire un service utile soit à cause d'infirmités, de vieillesse ou d'incapacité.

Le traitement du receveur de l'abatage sera porté de 1,400 à 1,600 frs. pour le mettre en rapport avec sa responsabilité, sa recette étant de 140 à 150,000 frs.

M. Constant votera contre la majoration de 200 frs pour le directeur des taxes municipales, par le motif que déjà les années précédentes il a été augmenté.

M. Forger combat M. Constant, en se fondant sur l'augmentation du produit de l'octroi.

M. Clouet appuie M. Constant, en rappelant que les augmentations sont couvertes par les droits de legs.

On admet l'augmentation pour le directeur, ainsi que celle de tous les employés des taxes municipales.

M. Capitaine demande que les commis aux exercices 1<sup>re</sup> classe soient augmentés, ce qui n'a pas lieu d'après les propositions de la commission du budget.

M. Lion rappelle que l'on a déterminé pour les employés un maximum de 1200 frs ; d'ailleurs il ne s'oppose pas à une majoration de 200 frs. pour chacun de ces deux employés.

M. Billy appuie M. Capitaine. Chacun de ces employés aura 1,400 frs. au lieu de 1,200 frs. Quant aux receveurs de première classe, M. Lion demande que le traitement de ceux des bureaux de Fragnée, de Glain et de Saint-Walburge, les plus importants, soit porté de 1,200 à 1,400 frs.

M. Forger demande si l'on abrogera la disposition par laquelle les receveurs changent alternativement de bureau.

M. Lion désire trois classes au lieu de deux, ce qui maintiendrait la disposition que M. Forger vient de citer.

On propose de diviser : 3 receveurs à 1400. 3 à 1200. 6 à 1000.

La commission des taxes municipales aura à examiner plus tard la question du roulement de ces employés.

M. Forger demande que l'on ne fasse pas, sur le traitement des 28 surveillants, porté à 550, de réduction pour payer des employés vœux et infirmes.

Le traitement sera-t-il de frs. 550 sans retenue ? Admis par 14 contre 6.

Les journaux de Paris, nous ont apporté aujourd'hui la nouvelle de la découverte d'un troisième complot tramé contre la vie de Louis Philippe. Nous donnons sous la rubrique de France tous les détails publiés jusqu'ici sur cette épouvantable affaire.

Les nouvelles d'Espagne de ce jour ne présentent aucun intérêt.

La seconde lecture du bill des corporations a eu lieu à la chambre des communes anglaises.

Notre chambre des représentants a adopté dans la séance d'hier le budget des travaux publics.

On écrit de Gand, le 20 février :

M. le comte J.-B. d'Hane de Potter ; administrateur-inspecteur de l'Université de cette ville, vient d'être nommé chevalier de l'ordre Léopold.

L'année dernière on a consommé en construction nouvelles, à Gand, environ 17 millions de briques : à aucune époque on avait autant bâti.

Nous avons annoncé hier que l'autorisation du roi de Prusse, pour l'établissement du chemin de fer de Cologne à la frontière belge, venait d'être publiée. La direction de la société qui s'est formé pour l'exécution de ce grand travail a fait publier à cette occasion un avis dont voici la teneur :

Nous avons l'honneur d'informer messieurs les intéressés au chemin de fer d'ici à la frontière belge, que, par ordre du cabinet du 12 de ce mois, adressé à la Direction de la Société Rhénane des chemins de fer,

qui navigent sur ce canal ont 70 pieds de long sur 3 1/2 de large ; ils sont reborqués par des chevaux et portent 100 à 120 passagers. Depuis deux ans 24 voyages s'effectuent par jour, sans aucun dommage notable pour les rives. Ce canal n'a que 8 pieds de large, et en donnant au bateau ce qu'on lui fait perdre en largeur, on l'ouvre ainsi la même capacité et on multiplie le bénéfice de la résistance vaincue.

A côté de ces deux systèmes de communication accélérée le roulage ne brille pas ; mais quoique plus lent et plus coûteux, il est nécessaire pour le détail, c'est la voie du petit commerce ; aussi ne sera-t-il pas inutile de faire connaître l'état actuel de cette industrie. La distance de Liverpool à Manchester, par la route ordinaire, est de 36 milles ; les voitures mettent 16 à 18 heures pour la franchir, et encore sont ils obligés de relayer à moitié chemin. Les frais de transport de 100 livres coûtent 4 shillings 4 d. (1 fr. 65 c.), ou 33 fr. par tonneau ; nous avons vu qu'en 1720, ils coûtaient 50 fr., ou 40 shillings.

Malgré cette réduction, les commissionnaires de roulage ne trouvent pas de chargement et abandonnent chaque jour cette partie ingrate pour entreprendre les transports en nacelle sur les fly boats, petits bateaux de canal d'une marche supérieure. Il n'y a aujourd'hui que dix maisons à Liverpool, qui s'occupent de roulage, elles expédient des voitures à quatre chevaux, portant de 5 à 6,000 livres ; mais, la plupart du temps, elles n'emploient que des voitures à deux chevaux qui portent de 3 à 4,000 livres.

Tels sont les trois systèmes de communication intérieure qui mettent Liverpool en rapport, non seulement avec Manchester, mais avec les principales villes de l'Angleterre et de l'Ecosse. L'historique que nous en avons tracé indique suffisamment les progrès qui ont été successivement introduits dans ces divers systèmes, et la part que chacun d'eux prend au mouvement général.

Liverpool est trop commerçant, pour être industriel. L'armateur habitué aux grandes spéculations ne comprendrait pas les petits calculs du fabricant, et les classes inférieures, habituées au grand air, se résoudraient difficilement à vivre dans la serre chaude des ateliers, répondant on trouve à Liverpool une foule d'établissements industriels, qui se lient tous au commerce extérieur et à la navigation. Ce sont des chantiers de construction, des fabriques de montres et de chronomètres, des corderies des manufactures de chaînes, câbles, des fonteries de fer et de cuivre, etc. Liverpool met à la mer tous les ans, terme moyen, douze steamers neufs dont six de première classe et six de seconde. Trente chantiers pour les constructions navales y sont en pleine activité ; mais douze seulement construisent des bateaux à vapeur et des navires de haut bord. Le chantier de M. Wilson, dans le voisinage de la Mersey, mérite surtout d'être remarqué. Depuis dix ans, ce constructeur a fourni au commerce une douzaine de bateaux à vapeur du prix de 6 à 7,000 l. (150 à 170,000 fr.) nus ; les machines, les agrès, etc., etc.,

S. M. le roi a daigné autoriser la construction de la ligne de chemin de fer proposée le 29 juin de l'année dernière. C'est la ligne qui, après avoir atteint le Haarbach, traverse la route d'Aix-la-Chapelle à Bartscheid, dans la proximité de la porte nommée Marschierthor, passe la chaîne de montagnes d'Aix-la-Chapelle au moyen d'un tunnel, et aboutit à la frontière belge entre Herbestal et Weissenhaus. S. M. a ajourné la concession jusqu'à ce que l'ensemble des intéressés aura, dans une réunion générale à convoquer à cet effet, adopté quelques modifications aux statuts, dont nous attendons la communication de la part de S. Exc. le ministre d'état, M. Rother.

Aussitôt que cette communication aura été reçue, MM. les intéressés en seront immédiatement informés. Cologne, le 18 février 1837.

Ainsi se sont réalisées les prévisions des journaux orangeistes qui, il y a quelques jours encore, s'écriaient, avec un accent de triomphe, que jamais le roi de Prusse ne consentirait à l'établissement d'un chemin de fer entre Cologne et Anvers.

Depuis plusieurs jours le trajet sur le chemin de fer de Bruxelles à Anvers, se fait très rapidement. Plusieurs fois on a fait la route en une heure et quelques minutes.

C'est à tort que le *Politique* annonce la mort du célèbre chimiste suédois Berzélius. C'est de la mort du naturaliste Alzélius qu'il s'est agi dans les journaux allemands. Nous l'avons annoncé nous-même à l'article nécrologie, il y a trois jours. (Indépendant.)

Le docteur Feigneaux a obtenu de M. le ministre de la guerre la permission de venir à Bruxelles rendre ses soins à son vieux père dangereusement malade.

La foire aux chevaux de Courtrai s'ouvrira le 6 mars.

Le tableau de la marine militaire britannique porte à 4,373 canons la force de tous les bâtiments de guerre en commission.

Suivant le *Bangor Whig* et le *Courrier*, journaux américains du 17 janvier, un effroyable incendie venait d'éclater dans la ville de Saint-John, New-Brunswick. La plus belle partie de la ville aurait été détruite, un froid rigoureux n'ayant pas permis de se servir de pompes. On estime la perte à 2 millions de dollars (10 millions) de francs.

ETAT CIVIL DE LIEGE, DU 21 FÉVRIER.

Naissances : 5 garçons, 6 filles.

Décès : 1 garçon ; 3 filles, 4 hommes, 8 femmes, savoir : J. F. Matagne, âgé de 82 ans, jardinier, en Bèche, veuf de J. Sougnez. — N. Wain, âgé de 75 ans, houielleur, rue Bernalmont, époux de M. H. Darinont. — M. Th. M. Damry, âgé de 71 ans, place derrière St. Paul, époux de M. Tilman. — J. L. Chevron, âgé de 63 ans, serrurier, sur les Wallies, époux de M. A. Bertrand. — M. J. Marnette, âgé de 87 ans, sans profession, rue Table de Pierres, veuve de P. L. Planchet. — J. Jaquet, âgé de 87 ans, sans profession, rue du Vert Bois. — M. Tontor, âgé de 82 ans, journalière, rue du Vert Bois, veuve de F. Oger. — M. E. Levêque, âgé de 73 ans, journalière, rue du Vert Bois, veuve de J. Maréchal. — M. T. Leblanc, âgé de 69 ans, rentière, sous la Tour, épouse de G. G. Busin. — G. M. Bia, âgé de 67 ans, journalière, rue Fond Pirette, épouse de N. H. Eyraud. — M. Delhier, âgé de 66 ans, sans profession, faubourg St. Léonard, veuve de N. Moreau. — M. E. Deltour, âgé de 58 ans, marchande, faubourg Ste. Marguerite, veuve de Th. J. Depireux.

THEATRE ROYAL DE LIEGE.

Jeu 23 février 1837, le PRÉ AUX CLERGS, opéra comique en trois actes.

Vendredi 24 février, au bénéfice des pauvres, la 10<sup>e</sup> représentation de GUSTAVE ou le BAL MASQUE. — La 13<sup>e</sup> du GAMIN DE PARIS, vaudeville.

Incessamment la 1<sup>re</sup> représentation de la JUIVE. — La 1<sup>re</sup> du MARI DE LA DAME DE CHOEURS. En attendant L'ESTOCQ, opéra.

coûtent ordinairement autant. Dans ce moment on construit trois steamers d'une dimension gigantesque : ils auront 160, 175 et 220 pieds de long ; ce dernier doit être armé de deux machines de la force de 200 chevaux ; et, comme on calcule une force de cheval pour trois tonneaux, ce navire jagera au moins 1200 tonneaux. MM. Williams et Perry, deux des plus riches entrepreneurs de Liverpool, et chefs de la société *City of Dublin steam packet*, estiment que la construction des navires et des bateaux à vapeur, avec toutes les industries qui s'y rattachent, occupe 3 à 4 mille ouvriers, et intéresse plus de 12,000 personnes.

A mesure que les essais s'accomplissent, que les perfectionnements s'opèrent, on a reconnu qu'il n'y a que des bateaux de grandes dimensions qui puissent procurer à la navigation à la vapeur la supériorité qu'elle doit avoir sur la navigation à voiles. Mais, dans un si étroit espace, il s'opère tant de luttes diverses, les éléments s'y livrent tant de rudes batailles, l'eau, la vapeur, l'air et le feu, se contraignent tour à tour, détruisent sans cesse les calculs qui paraissent les mieux fondés. Malgré ces difficultés, de grands progrès se réalisent et d'autres se préparent.

Pour opposer à tous ces choes une résistance convenable, on en est venu à rapprocher davantage les membrures, à remplacer les courbes en bois par des courbures de fer ; à assujétir le bontage, non avec des chevilles, mais avec des boulons à écrous en cuivre ou en bronze. Rien, d'ailleurs, de remarquable ne s'est opéré dans le système des machines à vapeur, si ce n'est le condensateur de *Hull*, appareil ingénieux, mais dispendieux, compliqué, fragile, se détruisant fréquemment sous la main même la plus habile, et exigeant, par conséquent, de fréquentes réparations. Ce système a pour objet de ramener au réservoir la vapeur qu'il fait circuler comme le sang dans le corps humain, d'en prévenir dès lors la déperdition, d'employer une moins grande quantité d'eau froide, partant de procurer une économie notable de combustible. Sous ce rapport, il est d'un grand avantage dans les navigations de long cours, parce qu'il rend moins considérables les approvisionnements de houille. C'est vers l'économie du combustible, moins à cause de la dépense que de l'économie des barres, que tendent tous les perfectionnements. Depuis 1812, il s'en est opéré d'immenses ; ainsi aujourd'hui, avec une quantité égale de charbon, on obtient neuf fois plus de résultats qu'on n'en obtenait alors. C'est aussi dans ce but que M. Howard a tenté de nouvelles expériences. Dans le système de M. Howard, la vapeur n'est point engendrée par un chaudière, mais bien par une plaque de fer reposant sur un bain de mercure tenu à une haute température, et sur laquelle s'effectuent, à des intervalles réguliers, des jets d'eau froide. Dernièrement la *Vesta*, armée de machines construites d'après le système de M. Howard, dans un voyage qu'elle a fait de Londres à Margate, a rivalisé de vitesse avec les plus forts steamers. Si ce système réussit, il donnera pour résultat une économie de deux tiers sur le combustible.

PENSIONS.

Le directeur du trésor dans la province de Liège, informe les intéressés que le paiement de la moitié du quatrième trimestre de 1836, des pensions à charge de la caisse de retraite, est ouvert à son bureau.

ANNONCES.

UNE FILLE DE BOUTIQUE, munie de bons certificats, connaissant le COMMERCE d'ÉPICERIES, peut se présenter vis-à-vis de St. Paul, n° 590.

VENTES

DE TROIS BEAUX

MOBILIERS

DE FERME.



Le notaire DUBOIS, résidant à Fexhe-le-Haut-Clocher, fait savoir que LES 2 ET 3 MARS 1837, à midi précis, et le lendemain s'il y a lieu, il sera vendu publiquement, sous sa direction, à la FERME DU CHATEAU DE WAROUX,

LE BEAU MOBILIER

LA GARNISSANT; savoir :

Trente BONS CHEVAUX, dont deux de selle, quarante BÊTES A CORNES, quinze truies, un porc gras et soixante autres cochons dits nourrans, bêtes à laine, charriots, char-rues, et généralement tous les attirails de labour et les meubles de cuisine. Le premier jour on vendra les chevaux et attirails de labour; le deuxième, les bêtes à corne, bêtes à laine, cochons, et une partie des meubles si possible, le troisième jour ce qui n'aura pu l'être les jours précédents.



LE 8 MARS suivant et le lendemain s'il y a lieu, à midi précis, il vendra aussi en hausse publi- que à Fexhe-le-Haut-Clocher,

LE BEAU MOBILIER

GARNISSANT LA FERME

DE M. ARNOLD GUILLAUME BERNARD,

Dont celui-ci cesse l'exploitation; savoir : 12 BONS CHEVAUX, 9 vaches pleines, 3 génisses, 14 truies, 3 autres cochons, charriots, charrues, herbes, rouleaux, etc., etc. Plus, les meubles de cuisine, et généralement tout ce qui garnit la ferme.

Et LE 11 MARS, même mois, à midi, il vendra également à Velroux,

LE BEAU MOBILIER

Garnissant la ferme qu'y occupe le sieur OGER PETIT-JEAN, et dont celui-ci cesse l'exploitation; savoir : 10 BONS CHEVAUX, 10 vaches, 2 génisses, 6 truies, 2 porcs gras, 25 autres cochons, charriots, charrues, herbes, rouleaux, et généralement tous les attirails de labour.

LE TOUT à 6 mois DE CRÉDIT.

BELLE VENTE

DE

CHÈNES ET HÊTRES,

DANS LA FORÊT DU VECQMONT.

MERCREDI premier mars prochain, à neuf heures précises du matin, A LA REQUÊTE DE M. LE BARON DE WOELMONT D'AMBRAINE de Namur, il sera vendu publiquement par le ministère du notaire DELEUZE de la Roche, et à sa recette, dans la forêt du VECQMONT, en lieu dit la Pisserotte, coupes joignant à l'ancienne route royale de Luxembourg à Namur, et à proximité de la nouvelle et de la rivière d'Ourte :

QUATRE-VINGTS HÊTRES,

DE TOUTE BEAUTÉ, PROPRES A TOUTES ESPÈCES DE MARCHANDISES; SOIXANTE DIX CHÈNES, se fendant bien et convenables pour bâtiment.

MONT-DE-PIÉTÉ DE LIÈGE,

QUAI DE LA BATTE, N° 1112.

Mercredi, jeudi, vendredi, 1, 2, 3 mars 1837, à deux heures de relevée, vente des gages surannés reçus en décembre 1836.

Lorsqu'un gage a séjourné 3 mois dans les magasins, l'emprunteur peut le faire vendre. Les frais de vente sont fixés à 5 p. c.

CHOCOLAT

FABRIQUÉ A LA MÉCANIQUE,

Au n° 32, rue du Pont d'Ile, on vient de recevoir un assortiment de CHOCOLAT, de divers prix et qualités : Chocolat ordinaire, idem à la Vanille, à la Cannelle, au Sa- sep, etc. depuis 55 cents jusqu'à 1 florin 25 cents le demi-kilo.

VENTE

DE

BELLES PROPRIÉTÉS,

POUR SORTIR DE L'INDIVISION.

LE JEUDI 9 mars 1837, à 10 heures du matin, (et non le 16 FÉVRIER comme il a été annoncé précédem- ment), M<sup>rs</sup> les enfans VANDERMAESEN feront vendre pu- bliquement par le ministère du notaire DELIÈGE, chez M. DESCARDRE, à Chénée,

LES PROPRIÉTÉS CI-APRÈS:

1er. lot: UNE BELLE MAISON DE MAITRE, de grands et beaux jardins, une maison de fermier, bâtiment d'ex- ploitation. Plus 26 hectares de jardins, vergers, prés, terres, bois et pâtures, situé le tout contigu au bois Lemoine, commune de Forêt, à quelques minutes de l'abbaye de Beaufays.

Cette propriété est placée dans l'endroit le plus pitores- que et le plus salubre, les bâtiments sont solides et couverts en ardoises, les fonds renferment de riches mines de fer en pleine exploitation.

2e. lot: LA FERME DE MASTA, sise même commune se composant de maison, bâtiments d'exploitation et dépen- dances, avec 15 hectares de jardin, verger, terres, pâ- tures et bois.

Cette ferme contient des mines de fer, de plomb et de ca- lamine; elle est avantageusement placée à 10 minutes de Chaa fontaine, et près de la route de la Vesdre.

3e. lot: UNE BELLE ET BONNE FERME, sise au Thier, commune de Forêt, consistant en maison, bâtiment d'ex- ploitation et dépendances, avec 17 hectares, 20 ares de prairies, terres et bois, en diverses pièces, dont plusieurs renferment des mines de fer.

4e. lot: UNE BELLEPRAIRIE, fonds de 1re. classe, sise à Savvichied, près de Beau-Fraipon, commune d'Imbourg sur le bord de l'Ourte, contenant 6 hectares 60 ares.

5e. lot: UNE MAISON, sise à Liège, rue des Prémon- trés, n° 316.

6e. lot: UNEPIÈCE DE TERRE appelée Chippenir, con- tenant 4 hectares 73 ares, située commune de Saint Georges. Tous ces biens sont à-peu-près libres de charges.

S'adresser pour connaître les conditions à FLÉRON en l'étude de Me. DELIÈGE, à Liège, chez M. Dieudonné VANDERMAESEN rue Pierreuse, n. 342, à Verviers chez Mr. VANDERMAESEN, procureur du roi.

TRES-GRANDE

MAISON

AVEC

JARDIN

SISE A NAMUR,

A VENDRE A LONG CRÉDIT.

JEUDI, 2 mars 1837, à onze heures du matin, en son étude, maître ANCIAUX, notaire à Namur, exposera en hausse publique, la belle et grande maison, sise rue du Lombard, n° 1227, à Namur, dégagée vers le centre de la ville par la nouvelle rue.

Elle contient 24 places, 6 mansards, 3 remises, écurie pour six chevaux, vaste magasin, grande cour, greniers considérables, beau jardin, etc., etc., ce qui en fait une habita- tion agréable.

Son emplacement sur le ruisseau de Houyoux, sa gran- de distribution et ses beaux greniers, la rendent propre à toute manufacture, brasserie, distillerie, sucrerie, saline, savonnerie, fabrique de gaz et à la commission.

On peut en faire facilement deux maisons distinctes et très- commodes.

On entrera de suite en jouissance.

Le prix à payer avec grandes facilités.

S'adresser pour voir la maison et connaître les conditions au bureau de M. LELIEVRE PASQUET, à Namur.

UN OUVRIER TYPOGRAPHE peut se présenter au bureau de cette feuille.

AVIS

CONTRE LES COLS EN FAUSSE CRINOLINE

Dont la mauvaise tenue, le peu de durée et l'incommodité sont reconnus.

GOLS OUDINOT

EN VRAIE CRINOLINE OUDINOT

AVEC SIGNATURE

DURÉE 5 ANS.

POUR LA VILLE ET LA CAMPAGNE, BALS ET SOIRÉES

Placée la Bourse, 27.

La signature OUDINOT, seul breveté pour la vraie crinoline, duite double, est apposée sur chacun de ses cols sert de garantie, autrement déception.

DÉPÔTS à Liège, chez MM. J. L. THONNAR, place du Spectacle, FOLLEVILLE, THOMAS, HANQUËT et GILLON-NOSSENT.

VILLE DE LIÈGE.

Le collège des bourgmestre et échevins porte à la connais- sance des habitants, que par arrêtés royaux du 30 janvier dernier et 7 février courant, l'alignement des rues des Croisiers et Lulay des Fèvres est déterminé ainsi qu'il suit, savoir :

La première de ces deux rues à 9 1/2 mètres de lar- geur.

La deuxième à cinq mètres au lieu de sept auxquelles elle avait été fixée par arrêté royal du 30 mars 1835.

A l'Hôtel de Ville le 17 février 1837.

Pour le président indisposé, L'échevin PIERCOT

BOURSES.

PARIS, LE 20 FÉVRIER.

Table of exchange rates for Paris, Feb 20, 1837. Columns include 'Cinq pour cent', 'Trois pour cent', 'Act de la B. de Fr.', 'Napl. Cert. Falc.', 'Esp. Ardoin 1834', 'Esp. D. diff. s. int.', 'Dt. pas. s. int.', 'Belgiq. Empr. 1832', 'Banque de Belg.' with values like 109 60, 79 60, 2415 00, 98 55, 27 3/4, 11 3/4, 7 5/8, 102 1/4, 1445 00.

LONDRES, LE 18 FÉVRIER.

Table of exchange rates for London, Feb 18, 1837. Columns include '3 p. c. consolidés', 'Bel. em. 1832 C. D.', 'Holl. Dette active', 'Portugais, 5 p. c.', 'Id.', 'Espagne Cortès', 'Différées', 'Passives', 'Russie', 'Brésil. Empr. 1834' with values like 90 1/4, 112 1/2, 54 1/8, 49 1/2, 32 0/0, 27 3/4, 12 1/4, 7 3/4, 000 0/0, 86 0/0.

AMSTERDAM, LE 20 FÉVRIER.

Table of exchange rates for Amsterdam, Feb 20, 1837. Columns include 'Holl. Dette active', 'Dito 2 1/2 p. c.', 'Différées', 'Billet de change', 'Syndic. d'amort.', '3 1/2 p. c.', 'Soc. de comm. P.-B.', 'nouvelle', 'Russie, H. et Cr. 5', '1829, 5', 'Inscr. au gr. livre', 'Certifi. à Amst.', 'Pologne. L. fl. 500f.', 'Lots de Rd. 50 f.', 'Espagne. E. Ard.', 'Dito grad.', 'Dette différé. anc.', 'nouv.', 'passive', 'Autriche. Métal. 5.' with values like 100 15/16, 53 1/16, 0 0/00, 22 3/8, 93 7/8, 77 1/4, 185 0/0, 0 0/0, 103 3/8, 1829, 5, 66 0/0, 94 1/8, 139 1/2, 113 0/0, 25 7/8, 25 13/16, 0 0/0, 12 0/0, 27 1/2, 100 0/0.

ANVERS, LE 21 FÉVRIER.

Table of exchange rates for Antwerp, Feb 21, 1837. Columns include 'ANVERS. Det. active', 'Det. différé', 'Emp de 48 mill.', 'HOLL. Dette active', 'Rente remboursab.', 'AUTRICHE. Métall.', 'Lots de fl. 100.', 'de fl. 250.', 'de fl. 500.', 'Poloc. Lots fl. 300.', 'fl. 500.', 'BRÉSIL. E. à L. 1834', 'ESPAG. Empr. 1834', 'D. diff. 1834', 'Dit. p. 1834', 'Dette diff.' with values like 105 0/0, 44 0/0, 100 3/4, 06, 97 1/4, 103 3/4, 000, 428 0/0, 680, 117 0/0, 139, 85 3/4, 25 3/4 5/8, 0 0/0, 103 3/8, 9 1/8.

CHANGES.

Table of exchange rates for various locations. Columns include 'Amst., c. jours', 'Rotterd., Idem', 'Paris, Idem', '2 mois', 'Lond. p' Estr. c. j.', '2 mois', 'Ham. p' 40 HB. c. j.', '2 mois', 'Bruxelles et Gand.' with values like pair, pair, 118 1/2 p. A, 31 1/2 p. A, 40 1/2, 39,8 0/0, 35 3/8, 35 1/8, 114 p. c.

RÉSUMÉ DE LA BOURSE D'ANVERS DU 21 FÉVRIER 1837

Les fonds Espagnols ont été sans variation à notre bourse. Arrivé ouvert 25 3/4 et reste 25 5/8 A. Primes à un mois 27 1/4 p. c. dont 1 p. c. et A. On a fait peu d'affaires.

BRUXELLES, LE 21 FÉVRIER.

Table of exchange rates for Brussels, Feb 21, 1837. Columns include 'COURS.', 'ACTIONS.', 'Emp. Rotsch.', 'Fin cour.', 'Pr. 1 m. d. 1', '1836, 4 p. c.', 'Fin cour.', 'pr. 1 m. d. 1', 'Dette activ. 2 1/2 p. c.', 'E. de la ville 1832', 'Dette active holl.', 'Rente domaniale', 'BRÉSIL. 1834', 'AUTRICHE. Métall.', 'ROME. 1832', 'NAPLES. Falconnet', 'Banque Tav.', 'PORT. Dona Maria', 'ESPAG. Ard. 1834', 'Fin cour.', 'gros. pièces', 'pr. 1 m. d. 1', 'différée 1834', 'anc.', 'dette passive', 'Act. Société Gén.', 'Act. de la S. de C.', 'Act. la B. de B.', 'Act. C. Sam. et O.', 'Act. des Hauts-F.', 'Act. Charb. Flenu', 'Act. Banq. lonc.', 'Act. Ch. H. et W.', 'Act. Ch. Schlesin', 'Act. Entr. Indust', 'Act. Ch. Lev du F.', 'Act. S. d'Ougrée', 'Act. S. Sars-Louch.', 'Act. Che. de fer.', 'Act. S. de Venues', 'Act. bat. à V. Anv.', 'Act. S. St. Léona', 'Act. S. Châtellin', 'Act. S. Verreries', 'Act. Ecl. gaz. rés.', 'Act. S. Raffinerie', 'Act. Verr. Charl', 'Act. Expl. l'Égypt.', 'Act. des Brasseries', 'Act. Librairie H.', 'Act. Typogr. W.', 'Act. Fabr. Tapis', 'Act. Fabr. de fer', 'Act. Mutual. ind', 'Act. C. de Bruges', 'Act. H. F. Monc.' with values like 100 3/4, 100 3/4, 000 0/0, 92 7/8, 92 7/8, 00 0/0, 52 1/2, 99 7/8, 52 5/8, 96 3/4, 85 1/4, 103 3/4, 100 3/4, 00 0/0, 00 0/0, 00 0/0, 00 0/0, 25 1/4, 25 1/8, 00 0/0, 27 0/0, 00 0/0, 0 0/0, 00 0/0, 118 0/0, 12, 118 0/0.

PORT D'ANVERS. — ARRIVAGES DU 20 FÉVRIER

Le sloop danois Caroline, v. de Kiel, ch. de 83 lasts gr. de colza. Le bateau à vapeur anglais Océan, v. de Londres, ch. de 20 caisses indigo, 15 caisses fer blanc, 32 sacs salpêtre, 2814 bottes corraines, 18 futailles huile de Palme, 17 futailles suif et divers autres objets.

PLACE D'ANVERS, LE 21 FÉVRIER.

Café — Les transactions suivantes ont été citées aujourd'hui: balles Havane de 28 3/4 à 31 1/2 c. entrepôt, 100 balles St. Domingo bonne qualité ord. à 30 c. et 100 balles env. Brésil bon ord. de 30 1/2 c. consommation.

Sucre brut. — Aucune affaire digne d'être mentionnée. Sucre raffiné — Quelques étuves de candi ont trouvé preneurs à divers pour l'exportation.

Aucun mouvement notable à signaler dans nos autres articles.

H. LIGNAC, Impr. du Journal, n° 622, rue du Pot d'Or, à Liège.