

ABONNEMENTS.

Un mois. 4 fr.
Trois mois. 11 »
Par la poste. 15 »
Un N°. 20
Les abonnements commencent à toutes les époques.

LE POLITIQUE, JOURNAL DE LIÈGE.

ANNONCES.

20 centimes par ligne

ON S'ABONNE

au bureau du journal, rue du Pot-d'Or, N° 622, et chez Messieurs les Directeurs des Postes.

ALLEMAGNE. — Francfort, 14 juin.

On écrit de Hanovre, le 11 juin: Les députés constitutionnels étant convenus de retarder autant que possible la discussion sur le projet de constitution, afin de gagner du temps pour l'entrée des députés nouvellement élus ou encore à élire, la séance d'hier a été remarquable, en ce sens qu'elle a prouvé à tous les amis de l'ordre que l'espoir que le pays a placé dans ses mandataires ne sera pas déçu et qu'une majorité imposante se prononcera pour le maintien de la constitution de 1833.

Aujourd'hui déjà les députés de Lunebourg et de Stadé, nouvellement élus, ont signalé leur entrée dans la chambre par des protestations en faveur de la constitution de 1833. Le député d'Einden n'a pas encore été admis; comme il est mennonite, la chambre a demandé au gouvernement des renseignements sur la formule suivant laquelle il devra prêter serment.

On écrit de Berlin, 6 juin: « On paraît ici plus disposé à se rapprocher de la cour de Rome, et à se montrer en outre moins exigeant dans les affaires de l'église. Il paraît qu'il faudrait encore bien chercher le motif de ce changement dans une tendance de haute politique, attendu qu'on verrait surgir de nombreux embarras et s'ébranler le système en vigueur des cours continentales, si on ne tâchait pas de s'entendre et d'éviter la complication qui naîtrait, sans doute, à la longue, de l'animosité existant en ce moment et qui pourrait troubler plus tard la concorde existant entre les puissances et à laquelle on doit la paix et le bon ordre de l'Europe entière. » (Gazette d'Augsbourg.)

ANGLETERRE. — Londres, le 15 juin.

Le roi Léopold a envoyé à lord Ponsomby la grande croix de son ordre, en reconnaissance de ses efforts pour la conclusion des préliminaires de paix (18 articles).

M. Sylv. Van de Weyer reviendra de Bruxelles à Londres, le 25.

Mercredi, le duc et la duchesse de Cambridge ont honoré de leur présence le dîner du prince de Ligne.

M. John Van Buren, fils du président des Etats-Unis, est arrivé hier à Londres.

Le cortège du couronnement, qui doit partir du palais de Buckingham pour se rendre à l'abbaye de Westminster, sera magnifique et rappellera celui qui fut adopté à l'époque du couronnement de Guillaume IV et de la reine Adélaïde. Les dispositions à prendre pour cette partie du cérémonial ont été confiées au duc d'Albermale, qui ne négligera rien pour donner à ce cortège tout l'éclat imaginable. On a calculé qu'il s'écoulera une heure entière du moment que S. M. montera en voiture jusqu'à celui de son arrivée à Westminster.

FEUILLETON.

CHAUDFONTAINE LIZ-BRUXELLES.

Il fut une époque, et cette époque n'est pas déjà si loin de nous qu'on ne puisse s'en souvenir, où l'année se partageait à-peu-près régulièrement en quatre saisons. De ces quatre saisons, une surtout était chère aux poètes, chère aux amans, chère à tout ce qui rêve, flâne ou se promène; c'était le printemps. Alors, quand revenait le mois de mai, que le poétique calendrier républicain avait nommé floréal, il y avait des feuilles aux arbres, du gazon sur la terre et des violettes qui montraient timidement leurs têtes fraîches et volantes. Maintenant, et je ne sais si c'est depuis que les astronomes, payés pour tout autre chose, s'occupent de politique et de chemin de fer, tout est changé, tout est bouleversé; l'année ne se partage plus qu'en deux saisons inégales: beaucoup d'hiver, très-peu d'été. Et quand on s'est bien enroué à chanter: Joli mois de mai, quand reviendras-tu? etc., etc., on voit revenir nominativement le mois de mai, qui, au lieu de feuilles et de fleurs, nous apporte les giboules de mars et la neige de février. Désormais on ne sait plus sur quoi compter, et la fabrication des almanachs est devenue chose tout à fait impossible; aussi les meilleurs faiseurs, et notre compatriote Mathieu Laensberg lui-même, sont-ils tombés dans le plus affreux discrédit.

C'est été une bien belle chose, dans le siècle du printemps, que l'invention d'un chemin de fer; de ce chemin de fer qui va prendre Liège la riche pour en faire un magnifique faubourg de Bruxelles, Chaudfontaine, Chevreumont et Tiff pour en faire des jardins anglais capricieusement plantés à la sortie du faubourg; Bruxelles manquant d'eau, elle avait des étangs remplis de grenouilles et une prétendue rivière qui simule merveilleusement un conduit d'égout; le chemin de fer a d'abord été lui chercher l'Escaut à Anvers. La belle capitale a joyeusement battu des mains, pendant six mois l'Escaut lui a paru un fleuve magnifique, mais elle a fini par s'ennuyer de l'Escaut et de ces rives de pierre, elle a dit au chemin de fer: je voudrais autre chose. Docile, complaisant, le chemin de fer a repris sa course, et il a rapporté à sa royale maîtresse la Meuse avec ses bords fleuris et ses milliers d'usines, l'Ourte et la Vesdre qui coulent leurs flots paisibles dans de riantes vallées, et si la vaniteuse et envahissante grande ville s'ennuie de la verdure comme elle s'est ennuyée des quais d'Anvers, le chemin de fer ira lui chercher la mer avec sa plage molleuse d'Ostende.

Mais que faire de toutes ces richesses quand il n'y a plus de printemps,

Les maisons, sur toute la ligne que doit parcourir le cortège, seront décorées de pavillons et de drapeaux, et des arcs de triomphe seront érigés de distance en distance, suivant le goût et les moyens des habitans. Les musiciens des divers régimens, qui formeront la haie dans les rues, seront distribués à des distances convenables.

Indépendamment de la fête foraine qui doit durer deux jours dans Hyde-Park, presque tous les théâtres donneront des représentations gratuites. Les directeurs des théâtres ont été invités à faire connaître le montant des frais qu'ils auraient à réclamer; on n'est pas encore d'accord avec eux sur les demandes qu'ils ont transmises. Des galeries seront élevées, pour la circonstance, dans le voisinage immédiat de l'Abbaye: un nombre considérable de spectateurs privilégiés pourront y être admis.

Un grand malheur est arrivé hier dans la Tamise, le bateau à vapeur de Hull, le VICTORIA, qu'il ne faut pas confondre avec celui d'Anvers, la PRINCESSE VICTORIA, a fait explosion dans la Tamise. Le mécanicien et 6 autres personnes ont péri.

FRANCE. — Paris le 17 JUIN.

La chambre des députés a voté hier le projet de loi relatif au canal de la Durance à Marseille, et les articles du projet de loi portant concession du chemin de fer de Paris à Rouen et à la mer. Le canal de la Durance à Marseille a pour but d'approvisionner d'eau une des villes les plus considérables de France qui en est à peu près dépourvue.

Quant aux chemins de fer, M. Billaut s'est élevé contre l'extrême abaissement des tarifs contenus dans les cahiers des charges.

M. le ministre de commerce a protesté de sa bonne volonté pour les compagnies. Il a proposé de laisser à la loi la faculté de relever les tarifs, si le produit des chemins pendant cinq années n'atteignait pas 5 p. c. du capital employé à leur construction.

M. Berryer a proposé de les reporter immédiatement au taux qu'il croit nécessaire pour assurer le succès des compagnies.

La chambre, après avoir voté les articles du projet de loi, a différé jusqu'aujourd'hui l'examen de ces propositions.

Aujourd'hui, le projet de loi a été voté tel qu'il a été présenté par le gouvernement. Le nombre des votans était de 283. Majorité absolue 147; pour 241, contre 52.

La chambre a passé ensuite à la discussion du projet de chemin de fer de Paris à Orléans.

M. Chasles a parlé contre le projet de loi en faveur du projet de Paris à Tours par la ville de Chartres dont il est le représentant. Une discussion incidente s'est élevée à ce sujet; un amendement a même été proposé; mais il n'en était pas besoin; il a été entendu que la concession du chemin de fer de Paris à Orléans ne devait nullement empêcher la concession du chemin de Paris à Tours, par Chartres.

Les deux derniers articles proposés par la commission ont seuls excité une discussion assez animée. Le premier demandait que, cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif inséré au cahier des charges pût être révisé quant à la proportion relative attribuée au péage et au transport, et quant à la classification des objets soumis aux taxes. Il a été adopté. Mais la chambre a rejeté, sur la demande de M. Martin (du Nord), le dernier article qui proposait une diminution

quand il n'y a plus que quelques semaines d'été, quand on ne peut pas mettre le nez à l'air sans risquer de se enrhummer, faire une promenade à l'extrémité du faubourg sans se couvrir de cinq kilogrammes de laine et emporter un parapluie? M. Arago, ayez pitié de nous, vous n'aimez pas les chemins de fer, à la bonne heure, mais nous qui en avons un, permettez-nous d'en jouir et accordez-nous un peu de beau tems, dussions-nous perdre deux ou trois de ces admirables discours dans lesquels vous prouvez très-bien, après tout, que certains astronomes à force de regarder en l'air ont fini par ne plus rien comprendre à ce qui se passe autour d'eux.

Mais enfin dans cette cruelle situation, et en attendant les effets de la bonne volonté de M. Arago, quel parti prendre? Je vais vous le dire: Ne faites pas de projet, même le jour pour le lendemain, tenez-vous à l'affût, épiez un rayon de soleil s'efforçant de percer à travers deux nuages, et s'il arrive un jour, au lieu du crépuscule blafard, qui remplace depuis si long-temps pour nous l'aurore aux doigts de rose, comme on disait dans le siècle du printemps, une leur un peu plus jaune vienne dorer vos rideaux, décidez-vous, partez sans plus attendre, jetez votre vie au hasard, absolument comme si vous vouliez aller à Boisfort, Tervuren, Forêt, Alesberg, Beersel ou Gasbeck; Liège, Chaudfontaine et Tiff ne sont pas plus loin, croyez-moi.

L'ouverture de la section du chemin de fer de Tirlemont à Ans s'est opérée sans cérémonie d'inauguration. En fait de cérémonies de ce genre, je ne sais pas si M. Nothomb en a assez, mais moi, j'en ai de reste, moi qui, pour mon malheur, ai fait les campagnes de Tirlemont et de Gand. C'est certainement un fort beau coup-d'œil que ces longues files de waggonnais, parcourant une ligne nouvelle à travers une double baie de campagnards ébahis et au bruit des salves d'artillerie, mais quand il faut acheter la vue de toutes ces magnificences par une nuit passée en plein air aux environs de Termonde ou dans un ravin au sortir du tunnel de Tirlemont, c'est un peu trop cher, surtout quand on n'a eu pour se reconforter ni le banquet officiel, ni le bal administratif. La section de Tirlemont à Ans s'est ouverte tout naturellement, c'est-à-dire qu'un beau matin le convoi arrivé à Tirlemont, au lieu de s'arrêter, a continué son chemin et s'est mis simplement à faire dix lieues de plus. Dix lieues rien que cela! dix lieues pour arriver dans un des plus beaux et des plus riches pays du monde! La chose nous a paru toute simple, accoutumés que nous sommes aux miracles, c'est à peine si on en a parlé; et pour le petit bout de chemin de fer de Paris à Saint-Germain, quatre misérables lieues de poste, pour un petit chemin de fer qui jette les voyageurs au pied d'une montagne qui le narque, nos voisins les Français ont fait au moins dix poèmes. M. Jules Janin qui a

sur l'entrée des rails, dans le cas d'une augmentation dans les prix.

Elle a pensé avec raison que cette grave question ne pouvait être résolue d'une manière générale dans le cas particulier du chemin d'Orléans. La discussion a donc été renvoyée à la prochaine session. La chambre a ensuite adopté l'ensemble du projet à une majorité de 207 voix contre 27.

On assure qu'il n'y aura pas de camp de Compiègne cette année. Le prince royal se propose de faire vers l'automne une tournée sur la frontière du nord et de l'est. Il verrait à Rocroy une division d'infanterie, commandée par le vicomte Schramm et une division de cavalerie par le comte d'Audenarde; à Luneville, la cavalerie réunie sous les ordres de S. A. R. le duc de Nemours et du comte de Dejaen, et à Lyon, l'infanterie, commandée par le général Aymard et la cavalerie par le baron Blancard. Ces troupes manœuvreraient successivement pendant quelques jours.

Le roi, par décision du 4 juin, a autorisé l'inhumation dans la chapelle des Soeurs de Charité de Valenciennes, du corps du prince de Talleyrand.

M. Du Cluzeau de Clérant, avocat distingué du barreau de Paris, l'un des commissaires des porteurs de rentes d'Espagne, vient de partir pour Londres, afin d'arrêter avec le syndicat établi dans cette capitale, les mesures nécessaires pour obtenir le paiement des intérêts arriérés de la dette active étrangère.

Une souscription est ouverte pour un monument à élever à la mémoire de l'abbé de l'Épée, et une commission a été nommée pour régulariser l'emploi des fonds, qui seront reçus à l'institution des Sourds-Muets de Paris.

Un acteur qui a fait les délices de l'ancien Opéra-Comique, Gavaudan, est en ce moment fort malade dans sa maison de Montmorency. Outre la perte d'un œil, on craint qu'il n'ait à subir l'amputation d'une jambe. Les bons soins ne lui manquent pas.

On écrit d'Alger, le 8 juin: Abdel-Kader est parti pour Tekedempt, et de là il se rendra aux conférences qui doivent s'ouvrir aux frontières de Maroc entre lui, l'empereur de cette régence et un envoyé du grand-seigneur. Il a laissé El Barcani avec son armée à Medea. L'expédition contre les tribus qui habitent la lisière du désert vers le sud-ouest a été ajournée.

M. de Couëdic, commandant du brick de l'état le SYLPHÉ, vient de remplir une mission toute de sainteté, dont il rend compte dans une lettre suivante, que publie le journal ministériel:

En rade d'Alexandrie, à bord du Sylphé, le 11 mai 1838.

C'est le 8 avril que j'ai débarqué à Caïpha. Le gouverneur de Beyruth, Mahmoed Bey, qui d'abord m'avait condamné à 21 jours de quarantaine, a bien voulu la réduire à 15, et j'ai pu arriver à Jérusalem pour le jeudi saint.

La caisse dont j'étais chargé par le roi a été ouverte immédiatement, tous les bons pères de Terre-Sainte sont restés dans l'admiration à la vue du magnifique ostensor qu'elle contenait. Le nom de sa majesté a été béni mille fois par eux; par contre-coup, et comme envoyé, j'ai été comblé de mille soins. Le dimanche de Pâques des prières ont été faites pour la famille royale devant le Saint-Sépulchre: l'EXAUDIAT a été chanté, et j'ai assisté à ces cérémonies avec les officiers du SYLPHÉ, qui m'avaient accompagné.

« Le lundi 16, j'ai quitté Jérusalem pour visiter Bethléem, la mer Morte, le Jourdain Jéricho. J'y suis retourné le

vu la mer à Anvers et rien du tout en Belgique, a enfilé sa voix pour célébrer la huitième merveille du monde. Dans deux ans la Belgique entière sera sillonnée de chemins de fer, et dans deux ans on discutera encore sérieusement en France sur la question de savoir si le chemin de Paris à Rouen devra se diriger par les plateaux ou les vallées.

La section de Tirlemont à Ans était ouverte depuis deux mois, et j'attendais encore une belle matinée pour en faire à moi tout seul l'inauguration. Le jour de la Pentecôte arrive: à cinq heures du matin le soleil se cachait encore obstinément derrière les nuages, mais l'air était plus tiède qu'à l'ordinaire, un sentiment vague d'espérance m'animait; je m'armai de courage et je partis. Par le convoi de six heures, me disais-je, il doit y avoir peu de monde; le temps n'est pas sûr, les habitans des grandes villes se lèvent tard, le plus grand nombre choisira le départ de neuf heures, j'aurai donc un convoi peu étendu, et par conséquent une marche rapide. Malheureusement j'étais tombé d'accord avec douze cents personnes pour faire ces réflexions, et quand l'omnibus m'eût disposé à la grille de la station, je vis la cour remplie d'une foule de voyageurs se heurtant, se bousculant pour arriver au bureau. Au risque de me rompre bras ou jambes, je fis comme les autres, pensant à part moi, qu'on éviterait les inconvénients de pareils encombrements en plaçant dans des locaux séparés, des bureaux spéciaux pour chaque classe de voitures et pour chaque direction; à grand peine j'obtins un billet, et quand je pus pénétrer dans l'enceinte, je comptai avec effroi 32 voitures et deux remorqueurs.

J'avais choisi ma place dans un wagon découvert, non par économie, mais parce que je voulais respirer librement, prendre un bain d'air et surtout voir. Jusqu'à ce que l'administration ait créé les élégantes voitures découvertes de premier rang qu'elle promet à la classe aisée, le wagon populaire sera, à moins de pluie battante, ma place de prédilection. Partis à 6 heures 5 minutes, nous apercevions à 6 heures 25 les murs blanchis de la maison de détention de Vilvorde. Vingt minutes plus tard notre ligne se fractionnait dans la station de Malines, et pendant que les remorqueurs essouffés s'approvisionnaient d'eau et de charbon, chacun de nous allait prendre place dans une des voitures du convoi qui devait le transporter à la destination qu'il s'était choisie. Il paraît que je m'étais encore donné le mot avec un grand nombre de personnes de Malines, d'Anvers, de Bruxelles et de Vilvorde pour visiter Liège et Chaudfontaine le jour de la Pentecôte, car le nouveau convoi qui prit la direction de Louvain était de 28 voitures trainées par les deux locomotives le Tonnerre et le Progrès, deux braves remorqueurs qui ne nous ont pas fait un seul instant défaut, grâce aux rafraichissemens qui leur ont été prodigués à Louvain, Tirlemont et Wareme.

Jeudi pour être reçu chevalier du Saint-Sépulchre, et le vendredi, j'ai pris la route de Naplouse. Après avoir visité le Thabor, Tibériade, Nazareth, je suis allé m'embarquer à Beyruth en passant par Acre, Tyr et Sidon.

« En traversant la Syrie, j'ai trouvé partout une affreuse misère.

« Au moment où j'arrivais à Acre, on apprenait la pacification des Druses révoltés dans le Hauran. Les dispositions de Soliman pacha, et l'arrivée d'un renfort d'Albanais, commandés par le pacha de Candie, ont décidé la victoire. Au moment où Ibrahim se présentait en personne, les Druses se sont soumis, et j'ai apporté cette nouvelle à Alexandrie.

« La Syrie n'a plus rien d'effrayant pour le voyageur étranger; tous les habitants ayant été désarmés, on peut la parcourir sans escorte. Plus de droit de passage, plus d'attaque dans les montagnes comme naguère. Partout, j'ai été parfaitement reçu par les gouverneurs, surtout par celui d'Acre, qui avait, au reste, des ordres particuliers par Soliman pacha.

Signé RAOUL DU COUFOIS, commandant le SYLPHÉ.

NOUVELLES D'ESPAGNE.

On écrit de Madrid le 9 juin :

On croit assez généralement que la session pourra bien être close au commencement de juillet.

L'article premier du projet de loi sur la dime a été voté à la majorité de 90 voix sur 64; ce résultat indique suffisamment que le succès du ministère est certain. L'art. 2 a été voté le 9. On estime à 60 ou 70 millions de réaux le produit de cet impôt.

M. Zayas vient d'être nommé ambassadeur en Belgique, en remplacement de M. Zamorano, destiné à remplir les fonctions de consul à Marseille ou à Gibraltar. On parle du général Alava pour l'ambassade de Londres.

D'après des lettres de Madrid, le 9, le gouvernement s'y occupe de la transaction à conclure avec les provinces basques, et ayant pour base de reconnaître leurs fueros (franchises).

On écrit aussi des frontières de St-Sébastien que le commandant de la flotte anglaise a reçu de son gouvernement des instructions qui se rapportent au même objet. Celui-ci consentirait à se porter médiateur entre les insurgés et la reine d'Espagne.

On écrit de la frontière, 7 juin :

On apprend qu'une escadrille, composée de trois bricks espagnols, partie du port de Barcelone dans la direction des côtes orientales de Catalogne, a capturé un bâtiment sarde qui était chargé de contrebande de guerre et de quelques fraudeurs espagnols qui se livraient au commerce interlope des grains dans ces parages.

Saragosse, 12 juin.

On assure que la faction de Balmaseda de 1000 fantassins et de 250 chevaux a été complètement détruite par une attaque combinée de Zurbano et Ezpeleta. On ne comprend pas l'inaction de Pardinans en Aragon. Alaix est sorti de Pampelune le 9 pour détruire les bataillons carlistes qui se trouvaient dans les environs. Le même jour Espartero avec sa division et celle du général Buerens occupèrent Puente la Reynea; le 10 ils ont marché contre les ennemis retranchés dans les villages de Cascar et Arodosilla.

Negri est aux arrêts dans le village de Forcadell, par ordre de Cabrera. Cinquante cavaliers sont chargés de sa garde.

Des nouvelles de Bayonne, du 15, nous informent que don Carlos a dû quitter Tolosa le 11 pour se rendre à Villa-Franca. Espartero semble avoir renoncé à son projet de reprendre possession de la ligne de Zubiri, car il s'est porté vers l'autre rive de l'Ebre vers Logrono.

Cabrera est satisfait de l'esprit qui anime les populations de l'Aragon.

Un fort est élevé par les carlistes près du village d'Aliz, à 2 lieues de Pampelune.

BELGIQUE. — Bruxelles, le 18 juin.

Plusieurs promotions dans l'infanterie viennent d'être signées par le roi.

De Malines à Louvain, la route n'a rien de remarquable, c'est un pays droit, plat uni, bien cultivé, mais sans aucun de ces accidents de terrain qui reposent les yeux. Nous laissons donc de côté sur notre droite, à Wespelaar, le château si noblement hospitalier de feu M. Plaschaert, et après avoir enjambé à 40 pieds en l'air la chaussée de Diest, nous arrivons à la station de Louvain, où nous attendait un copieux renfort de voyageurs en échange de ceux que nous y laissons. Sur toutes les lignes du chemin de fer, l'administration a eu le bon esprit de multiplier les stations. Ce sont des haltes qui font peut-être un peu murmurer les voyageurs, mais qui permettent à tous les habitants des campagnes d'user d'un moyen de communication spécialement créé pour les masses. Aussi de Bruxelles à Anvers et de Liège à Gand, on ne voyage plus à pied, et le temps qu'on perdrait en courses longues et fatigantes, peut, moyennant un léger sacrifice, être rendu à d'utiles et productifs travaux.

Parti de Louvain, et avant d'arriver au tunnel, je pus reconnaître l'affreux ravin dans lequel j'avais passé la nuit lors de l'inauguration de cette section; et en traversant le tunnel, je me demandais ce qui serait arrivé de nous, si l'accident par lequel notre marche fut arrêtée pendant douze heures consécutives, nous était survenu dans l'intérieur même du tunnel, au milieu d'une nuit profonde. L'idée seule me faisait dresser les cheveux sur la tête. Mais des malheurs de cette espèce n'arrivent pas tous les jours, rien cette fois ne met obstacle à notre course rapide, et à 9 heures, passant à la hauteur du premier étage des maisons de Tirlemont, nous avons pu voir les habitants faire leur barbe ou changer de chemise pour aller à la messe.

Jusqu'à Tirlemont la route m'était parfaitement connue; Tirlemont passé, j'arrivais dans un pays nouveau, mais à peu près semblable à celui que je venais de parcourir, de vastes plaines, riches d'une belle culture, admirablement propres à une bataille comme celle qui fut gagnée en 1695 par le maréchal de Luxembourg sur les Anglais, et celle que perdit le général Dumouriez contre les Autrichiens, le 18 mars 1795, mais nullement pittoresques. Pour jurer d'un beau coup-d'œil, c'est à Ans, c'est au haut du faubourg Ste-Marguerite, à Liège, qu'il faut arriver. Passons donc Landen, patrie de Pepin de Landen, maire du palais sous Clotaire II et père de Pepin-le-Bref, Waremmes, et Fexhe-au-Haut-Clocher et arrivons à Ans; aussi bien il y a quatre heures que nous sommes en route. A Ans, nous trouverons d'immenses omnibus à trois ou quatre chevaux, avec cochers et postillons en livrée. Montons, et qu'on nous arrête à l'entrée du faubourg Ste-Marguerite, au haut de la montagne qu'il faut gravir pour sortir de Liège. Ici le

— Par arrêté royal du 12 de ce mois, un concours sera ouvert à Bruxelles, le 10 décembre prochain, et jours suivants s'il y a lieu, pour l'examen : 1° Des personnes qui désirent être admises dans le corps des ponts et chaussées en qualité d'aspirants-conducteurs; 2° Des personnes qui désirent être admises en qualité d'élèves; 3° Des élèves et conducteurs qui aspirent au grade de sous-ingénieur; des conducteurs qui aspirent au grade d'ingénieur de 3^e classe.

Le MONITEUR publie le programme des connaissances exigées pour le concours aux places d'aspirants conducteurs, le grade d'élève attaché au corps des ponts et chaussées et le grade de sous-ingénieur.

Bruxelles, le 18 juin. — (3 heures). La nullité des affaires reste à l'invariable, s'il est question d'effets publics, c'est pour en demander le cours nominal pas autrement, car il ne se fait aucune transaction.

Fonds de l'Etat : dette active 2 1/2 p. c. 54 1/2 A., 5 p. c. 101 1/2 et P., 4 p. c. 92 A. Société Générale titres en nom n. 825 A., certificats au porteur émission de Paris 1750; Société de Mutualité 1176 25 (117 5/8) A.; Banque de Belgique 1420 (142); Actions-Réunies 1026 25 (102 5/8); Canal de la Sambre à l'Oise en hausse et demandé 1170 (115) A.; Sarslongchamps 1745 (174 1/2) et A.; Société Nationale 1285 (128 1/2) et A.; Manufacture des Glaces 1260 (126) A.; Hauts-Fournaux du Luxembourg 1080 (108) A.; Bray et Mauraige 122 1/2 (122 50) A.; Société de Commerce 1590 (159) A. Tous ces cours sont assez fermes, mais les opérations sont rares. Chemin de fer de Cologne 98 P. Emprunt de la ville 96 P.

L'actif espagnol a obtenu un peu de faveur et donné lieu à des affaires pour les besoins de la prochaine liquidation. Coté 21 1/8 A., on ne pouvait acheter au-dessous de 21 5/6.

Point de ventes en huiles, le terme est coté nominale 61. Anvers, deux heures 5/4. — Par voie télégraphique. Ardoin 21 5/16 A. 1/4 P.; Belges 5 p. c. 101 1/4 A. 1/2 P. 4 p. c. 92 Banque de l'Industrie 108 107 5/4 1/4 106 1/2 P.

LIÈGE, LE 19 JUIN.

DE LA LETTRE DE M. DE MÉRODE.

La protestation de M. de Mérode contre l'exécution des vingt-quatre articles est un acte de la plus haute importance.

En effet, M. de Mérode est ministre d'état, et quoiqu'il ne soit point placé à la tête d'un département, il n'en participe pas moins, par ses conseils, à la direction des affaires publiques. Ses opinions d'un autre côté ont toujours été d'accord avec celles du ministère ainsi que le démontrent ses votes à la chambre. Ce que le gouvernement veut, M. de Mérode le veut aussi. Il est possible que dans deux ou trois circonstances il ait été d'un avis différent de celui du ministère, sur quelques points de politique intérieure; mais il ne s'est jamais trouvé en contradiction avec lui, sur la marche à suivre dans l'application des principes de politique extérieure. Par l'influence de sa haute position, de son nom, de son patriotisme, il a mainte fois consolidé le crédit chancelant des hommes du pouvoir, et jamais il ne lui est arrivé de se mettre au service d'une opposition qui cherchait à le renverser. Tous les ministres qui se sont succédés en Belgique ont trouvé en lui un ferme soutien. C'est que M. de Mérode aime avant tout l'ordre et la stabilité; c'est que M. de Mérode est un homme éminemment pacifique. Il a reconnu la légitimité de l'intervention de la diplomatie dans les débats soulevés par la séparation de la Belgique et de la Hollande; il a souscrit de gré ou de force aux conventions qui ont été soumises à l'examen des chambres et qui avaient pour but de régler définitivement le sort des deux pays. Si donc il s'élève aujourd'hui contre l'exécution d'un traité pour l'adoption duquel il a voté lui-même, il y a sept ans, on peut croire qu'il est intimement convaincu que cette exécution amènerait des désordres, compromettrait la stabilité du gouvernement, et porterait une atteinte grave au maintien de la paix; on peut admettre, que le ministère partage son opinion sur ce point, et que, pour l'encourager dans sa résistance, pour seconder ses efforts tendant à obtenir des conditions plus favorables, M. de Mérode, fidèle à ses antécédents, a voulu lui donner un appui moral d'autant plus puissant qu'il doit entraîner l'adhésion de tous les catholiques.

En émettant, comme membre de la chambre des représentants, le vœu de voir conserver l'intégrité du territoire, il s'est engagé, comme ministre, à faire tout ce qui était en son pouvoir pour parvenir à la réalisation de ce vœu. C'est ce qu'il a senti, et nous l'en félicitons. De son côté le gouver-

nement, en se ralliant au désir exprimé par la chambre, a contracté le même engagement, à l'égard du pays. Il doit donc applaudir à tout ce qui tend à lui faciliter l'accomplissement de ce devoir; il doit adhérer à toutes les démarches faites dans l'intérêt du principe qu'il a promis de défendre et de la cause qu'il a entrepris de faire triompher. C'est ainsi que nous comprenons sa mission; c'est ainsi qu'il la comprend lui-même; car nous sommes persuadés que l'opinion que vient d'exprimer M. de Mérode est aussi la sienne.

Mais si cet acte nous tranquillise sur les dispositions du ministère, s'il est, à nos yeux, un indice certain de la fermeté que le gouvernement déploiera dans les négociations qui ne tarderont pas de s'ouvrir, il ne nous rassure pas moins sur les intentions des deux puissances alliées qui nous ont déjà donné tant de preuves de sympathie.

Concevrait-on en effet qu'un ministre d'état, un membre du gouvernement, hasardât une tentative semblable à celle que vient de faire M. de Mérode, s'il était convaincu d'avance de son inutilité? Concevrait-on qu'il donnât le signal d'une résistance qui, dans sa pensée, dut aboutir infailliblement à une défaite, et exposer le gouvernement à un échec propre à amener sa chute? Non. Trop de circonspection et de sagesse ont toujours caractérisé la conduite de M. de Mérode pour qu'il soit possible de croire qu'il ait publié son éloquent manifeste sans espoir de le voir accueillir par nos alliés, et au risque de susciter au gouvernement des embarras dont il ne pouvait se tirer avec honneur.

Tel est, pour nous, le sens de la lettre de M. de Mérode; telle est l'interprétation que le pays tout entier lui donne. Puisse-t-il ne pas être déçu dans ses espérances!

La question devient plus importante depuis que nous avons la certitude que, quelque soit le mode de rattacher Namur au système général des chemins de fer de Belgique, cette communication ne servira pas à relier Namur à Liège; nous comptons bien plutôt sur le projet d'approfondissement de la Meuse aux endroits où pendant l'étiage elle offre trop peu de profondeur. La navigation à vapeur, si elle parvient à s'organiser sur la partie du fleuve qui sépare ces deux villes, sera surtout utile pour le transport des voyageurs et celui des marchandises manufacturées. Cette navigation formera la première branche des voies de communication qui joindront Namur à l'Allemagne. Il faut en outre avoir égard aux besoins du commerce et de l'industrie, qui se servent de tous les affluents de la Meuse, pour se mettre en rapport, au moyen du chemin de fer, avec la partie centrale de la Belgique et l'Allemagne.

Liège deviendra donc un entrepôt qui s'accroîtra de toute la somme de produits que Namur enverra en Allemagne ou recevra de ce pays. Il est donc essentiel de songer aux moyens de rattacher, selon les intérêts de la ville, de la navigation et du chemin de fer, la communication fluviale au rail-way.

vre ne vous tendra la main, hommes, femmes, enfans, tout travaille, tout produit. Le seul pauvre que j'aie rencontré, car j'en ai rencontré un, c'était un malheureux privé de ses deux bras; je lui ai tendu une pièce de monnaie; il m'a fait signe de la jeter à terre, et le prenant entre le pouce et le premier doigt de son pied, il l'a ainsi portée dans la poche du Sarau qui le couvrait. A l'homme ainsi mutilé est permis de mendier.

Mes pressentimens ne m'ont pas trompé, le temps est resté beau, j'ai avant la nuit de longues heures à penser; je pourrais, si je le voulais, revenir coucher à Bruxelles après avoir fait 44 lieues dans ma journée; mais puisque j'ai eu le bonheur de rencontrer un jour sans pluie, je pars pour Chaudfontaine. Avant deux ans, le chemin de fer m'y conduira; j'ai vu les jalons posés; il lui faudra percer des montagnes; il les percera et il touchera Verviers et la frontière de Prusse avant qu'il soit décidé à Paris si un gouvernement est apte à construire un chemin de fer.

Je pars donc, je traverse le faubourg d'Amercœur, brûlé par les Autrichiens dans leur retraite et rebâti par Napoléon; je laisse à droite Grievégnée et les usines de M. Orban avec leurs moulins à eau de minerai de fer, je m'arrête sur le pont de Chénée, au confluent de l'Ourte et de la Vesdre, pour admirer un point de vue que je ne puis comparer qu'à celui du pont d'Olivet, sur le Loiret, près Orléans, en sortant de Chénée, je côtoie la Vesdre; à droite j'ai une chaîne de montagnes admirablement boisée que gravit l'ancien route de Verviers; à gauche, au-delà de la Vesdre, j'aperçois Chevermont et sa Chapelle; Chevermont, pèlerinage fameux, fréquenté par les jeunes personnes qui désirent trouver des maris. J'arrive enfin à Chaudfontaine par une route excellente, construite sous la direction de M. le général Willmar, aujourd'hui ministre de la guerre, alors ingénieur des ponts et chaussées.

Décidément Chaudfontaine a pris rang parmi les environs de Bruxelles; à peine descendu de voiture, je me vois entouré de Bruxellois; tous comme moi étaient à Bruxelles la veille au soir, tous sont venus par cet immense convoi du matin qui a déplacé à lui seul la valeur de la population d'une petite ville. Je reconnais un Parisien tout dépaycé, parce qu'il a beau regarder, il ne voit plus les tours de Notre-Dame, et un Anglais qui se trouve là comme chez lui, il est parfaitement ivre. Des Anglais on en trouve partout; ils sont en si grand nombre répandus sur toute la surface du globe, qu'il est singulier qu'on en rencontre encore en Angleterre; mais celui qui a fait élection de domicile à Chaudfontaine est une exception parmi cette race toute exceptionnelle des Anglais. A mon arrivée, je le trouvais se balançant mollement sur une carpolette; un gargon de Phôte donnait l'impulsion à la machique;

— Par arrêté royal du 12 de ce mois, un concours sera ouvert à Bruxelles, le 10 décembre prochain, et jours suivants s'il y a lieu, pour l'examen : 1° Des personnes qui désirent être admises dans le corps des ponts et chaussées en qualité d'aspirants-conducteurs; 2° Des personnes qui désirent être admises en qualité d'élèves; 3° Des élèves et conducteurs qui aspirent au grade de sous-ingénieur; des conducteurs qui aspirent au grade d'ingénieur de 3^e classe.

Le MONITEUR publie le programme des connaissances exigées pour le concours aux places d'aspirants conducteurs, le grade d'élève attaché au corps des ponts et chaussées et le grade de sous-ingénieur.

Bruxelles, le 18 juin. — (3 heures). La nullité des affaires reste à l'invariable, s'il est question d'effets publics, c'est pour en demander le cours nominal pas autrement, car il ne se fait aucune transaction.

Fonds de l'Etat : dette active 2 1/2 p. c. 54 1/2 A., 5 p. c. 101 1/2 et P., 4 p. c. 92 A. Société Générale titres en nom n. 825 A., certificats au porteur émission de Paris 1750; Société de Mutualité 1176 25 (117 5/8) A.; Banque de Belgique 1420 (142); Actions-Réunies 1026 25 (102 5/8); Canal de la Sambre à l'Oise en hausse et demandé 1170 (115) A.; Sarslongchamps 1745 (174 1/2) et A.; Société Nationale 1285 (128 1/2) et A.; Manufacture des Glaces 1260 (126) A.; Hauts-Fournaux du Luxembourg 1080 (108) A.; Bray et Mauraige 122 1/2 (122 50) A.; Société de Commerce 1590 (159) A. Tous ces cours sont assez fermes, mais les opérations sont rares. Chemin de fer de Cologne 98 P. Emprunt de la ville 96 P.

L'actif espagnol a obtenu un peu de faveur et donné lieu à des affaires pour les besoins de la prochaine liquidation. Coté 21 1/8 A., on ne pouvait acheter au-dessous de 21 5/6.

Point de ventes en huiles, le terme est coté nominale 61. Anvers, deux heures 5/4. — Par voie télégraphique. Ardoin 21 5/16 A. 1/4 P.; Belges 5 p. c. 101 1/4 A. 1/2 P. 4 p. c. 92 Banque de l'Industrie 108 107 5/4 1/4 106 1/2 P.

DE LA JONCTION DE LA MEUSE ET DU CHEMIN DE FER.

La question devient plus importante depuis que nous avons la certitude que, quelque soit le mode de rattacher Namur au système général des chemins de fer de Belgique, cette communication ne servira pas à relier Namur à Liège; nous comptons bien plutôt sur le projet d'approfondissement de la Meuse aux endroits où pendant l'étiage elle offre trop peu de profondeur. La navigation à vapeur, si elle parvient à s'organiser sur la partie du fleuve qui sépare ces deux villes, sera surtout utile pour le transport des voyageurs et celui des marchandises manufacturées. Cette navigation formera la première branche des voies de communication qui joindront Namur à l'Allemagne. Il faut en outre avoir égard aux besoins du commerce et de l'industrie, qui se servent de tous les affluents de la Meuse, pour se mettre en rapport, au moyen du chemin de fer, avec la partie centrale de la Belgique et l'Allemagne.

Liège deviendra donc un entrepôt qui s'accroîtra de toute la somme de produits que Namur enverra en Allemagne ou recevra de ce pays. Il est donc essentiel de songer aux moyens de rattacher, selon les intérêts de la ville, de la navigation et du chemin de fer, la communication fluviale au rail-way.

vre ne vous tendra la main, hommes, femmes, enfans, tout travaille, tout produit. Le seul pauvre que j'aie rencontré, car j'en ai rencontré un, c'était un malheureux privé de ses deux bras; je lui ai tendu une pièce de monnaie; il m'a fait signe de la jeter à terre, et le prenant entre le pouce et le premier doigt de son pied, il l'a ainsi portée dans la poche du Sarau qui le couvrait. A l'homme ainsi mutilé est permis de mendier.

Mes pressentimens ne m'ont pas trompé, le temps est resté beau, j'ai avant la nuit de longues heures à penser; je pourrais, si je le voulais, revenir coucher à Bruxelles après avoir fait 44 lieues dans ma journée; mais puisque j'ai eu le bonheur de rencontrer un jour sans pluie, je pars pour Chaudfontaine. Avant deux ans, le chemin de fer m'y conduira; j'ai vu les jalons posés; il lui faudra percer des montagnes; il les percera et il touchera Verviers et la frontière de Prusse avant qu'il soit décidé à Paris si un gouvernement est apte à construire un chemin de fer.

Je pars donc, je traverse le faubourg d'Amercœur, brûlé par les Autrichiens dans leur retraite et rebâti par Napoléon; je laisse à droite Grievégnée et les usines de M. Orban avec leurs moulins à eau de minerai de fer, je m'arrête sur le pont de Chénée, au confluent de l'Ourte et de la Vesdre, pour admirer un point de vue que je ne puis comparer qu'à celui du pont d'Olivet, sur le Loiret, près Orléans, en sortant de Chénée, je côtoie la Vesdre; à droite j'ai une chaîne de montagnes admirablement boisée que gravit l'ancien route de Verviers; à gauche, au-delà de la Vesdre, j'aperçois Chevermont et sa Chapelle; Chevermont, pèlerinage fameux, fréquenté par les jeunes personnes qui désirent trouver des maris. J'arrive enfin à Chaudfontaine par une route excellente, construite sous la direction de M. le général Willmar, aujourd'hui ministre de la guerre, alors ingénieur des ponts et chaussées.

Décidément Chaudfontaine a pris rang parmi les environs de Bruxelles; à peine descendu de voiture, je me vois entouré de Bruxellois; tous comme moi étaient à Bruxelles la veille au soir, tous sont venus par cet immense convoi du matin qui a déplacé à lui seul la valeur de la population d'une petite ville. Je reconnais un Parisien tout dépaycé, parce qu'il a beau regarder, il ne voit plus les tours de Notre-Dame, et un Anglais qui se trouve là comme chez lui, il est parfaitement ivre. Des Anglais on en trouve partout; ils sont en si grand nombre répandus sur toute la surface du globe, qu'il est singulier qu'on en rencontre encore en Angleterre; mais celui qui a fait élection de domicile à Chaudfontaine est une exception parmi cette race toute exceptionnelle des Anglais. A mon arrivée, je le trouvais se balançant mollement sur une carpolette; un gargon de Phôte donnait l'impulsion à la machique;

vre ne vous tendra la main, hommes, femmes, enfans, tout travaille, tout produit. Le seul pauvre que j'aie rencontré, car j'en ai rencontré un, c'était un malheureux privé de ses deux bras; je lui ai tendu une pièce de monnaie; il m'a fait signe de la jeter à terre, et le prenant entre le pouce et le premier doigt de son pied, il l'a ainsi portée dans la poche du Sarau qui le couvrait. A l'homme ainsi mutilé est permis de mendier.

Mes pressentimens ne m'ont pas trompé, le temps est resté beau, j'ai avant la nuit de longues heures à penser; je pourrais, si je le voulais, revenir coucher à Bruxelles après avoir fait 44 lieues dans ma journée; mais puisque j'ai eu le bonheur de rencontrer un jour sans pluie, je pars pour Chaudfontaine. Avant deux ans, le chemin de fer m'y conduira; j'ai vu les jalons posés; il lui faudra percer des montagnes; il les percera et il touchera Verviers et la frontière de Prusse avant qu'il soit décidé à Paris si un gouvernement est apte à construire un chemin de fer.

Je pars donc, je traverse le faubourg d'Amercœur, brûlé par les Autrichiens dans leur retraite et rebâti par Napoléon; je laisse à droite Grievégnée et les usines de M. Orban avec leurs moulins à eau de minerai de fer, je m'arrête sur le pont de Chénée, au confluent de l'Ourte et de la Vesdre, pour admirer un point de vue que je ne puis comparer qu'à celui du pont d'Olivet, sur le Loiret, près Orléans, en sortant de Chénée, je côtoie la Vesdre; à droite j'ai une chaîne de montagnes admirablement boisée que gravit l'ancien route de Verviers; à gauche, au-delà de la Vesdre, j'aperçois Chevermont et sa Chapelle; Chevermont, pèlerinage fameux, fréquenté par les jeunes personnes qui désirent trouver des maris. J'arrive enfin à Chaudfontaine par une route excellente, construite sous la direction de M. le général Willmar, aujourd'hui ministre de la guerre, alors ingénieur des ponts et chaussées.

Décidément Chaudfontaine a pris rang parmi les environs de Bruxelles; à peine descendu de voiture, je me vois entouré de Bruxellois; tous comme moi étaient à Bruxelles la veille au soir, tous sont venus par cet immense convoi du matin qui a déplacé à lui seul la valeur de la population d'une petite ville. Je reconnais un Parisien tout dépaycé, parce qu'il a beau regarder, il ne voit plus les tours de Notre-Dame, et un Anglais qui se trouve là comme chez lui, il est parfaitement ivre. Des Anglais on en trouve partout; ils sont en si grand nombre répandus sur toute la surface du globe, qu'il est singulier qu'on en rencontre encore en Angleterre; mais celui qui a fait élection de domicile à Chaudfontaine est une exception parmi cette race toute exceptionnelle des Anglais. A mon arrivée, je le trouvais se balançant mollement sur une carpolette; un gargon de Phôte donnait l'impulsion à la machique;

vre ne vous tendra la main, hommes, femmes, enfans, tout travaille, tout produit. Le seul pauvre que j'aie rencontré, car j'en ai rencontré un, c'était un malheureux privé de ses deux bras; je lui ai tendu une pièce de monnaie; il m'a fait signe de la jeter à terre, et le prenant entre le pouce et le premier doigt de son pied, il l'a ainsi portée dans la poche du Sarau qui le couvrait. A l'homme ainsi mutilé est permis de mendier.

Mes pressentimens ne m'ont pas trompé, le temps est resté beau, j'ai avant la nuit de longues heures à penser; je pourrais, si je le voulais, revenir coucher à Bruxelles après avoir fait 44 lieues dans ma journée; mais puisque j'ai eu le bonheur de rencontrer un jour sans pluie, je pars pour Chaudfontaine. Avant deux ans, le chemin de fer m'y conduira; j'ai vu les jalons posés; il lui faudra percer des montagnes; il les percera et il touchera Verviers et la frontière de Prusse avant qu'il soit décidé à Paris si un gouvernement est apte à construire un chemin de fer.

Je pars donc, je traverse le faubourg d'Amercœur, brûlé par les Autrichiens dans leur retraite et rebâti par Napoléon; je laisse à droite Grievégnée et les usines de M. Orban avec leurs moulins à eau de minerai de fer, je m'arrête sur le pont de Chénée, au confluent de l'Ourte et de la Vesdre, pour admirer un point de vue que je ne puis comparer qu'à celui du pont d'Olivet, sur le Loiret, près Orléans, en sortant de Chénée, je côtoie la Vesdre; à droite j'ai une chaîne de montagnes admirablement boisée que gravit l'ancien route de Verviers; à gauche, au-delà de la Vesdre, j'aperçois Chevermont et sa Chapelle; Chevermont, pèlerinage fameux, fréquenté par les jeunes personnes qui désirent trouver des maris. J'arrive enfin à Chaudfontaine par une route excellente, construite sous la direction de M. le général Willmar, aujourd'hui ministre de la guerre, alors ingénieur des ponts et chaussées.

Liège est dépourvue d'un port où les navires du commerce puissent s'abriter; elle n'a pas même une simple gare qui les garantisse du choc des glaçons ou des crues extraordinaires.

En cet état de choses, il est permis d'espérer que nos magistrats ne négligeront point les intérêts de notre ville et de notre commerce. Il faut à cet effet que la question que nous présentons ici soit mûrement discutée, et que, dans le système de travaux que l'on va entreprendre à la Meuse, on fasse une part aux communications journalières qui s'établiront entre ce fleuve et le chemin de fer.

Nous apprenons que MM. Beaulieu et Rémond, architectes de la ville, s'occupent d'un plan de distribution de rues sur les terrains que laissera libres, sur la rive gauche de la Meuse, la dérivation de cette rivière, telle qu'elle est proposée par le projet de M. Franck.

Hier, a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Fabrique de Fer d'Ougrée. Il résulte des comptes et du bilan, outre l'intérêt de 5 p. c., un dividende de 2 p. c. En conséquence, 1 1/2 sera distribué aux actionnaires.

Ce résultat est des plus satisfaisants, surtout si l'on considère que par suite des améliorations qui ont été faites à l'établissement, on a dû chômer pendant plus de deux mois, et que les houillères, dont l'avenir est si beau, d'après le rapport de M. l'ingénieur Gernaert, ne sont pas encore à fruit.

M. le baron de Loë de Mheer, ancien gouverneur de la province de Limbourg, ex-ambassadeur en Autriche, et président du conseil provincial du Limbourg, vient de mourir, à sa campagne, près de Visé, à la suite d'une longue maladie.

Le collège des bourgmestre et échevins informe les habitants que le plan arrêté par le conseil communal pour le redressement de la rue Bergerue a été approuvé par le roi le 29 mars dernier.

Il est déposé au bureau des travaux publics, où les intéressés pourront en prendre connaissance.

Les sieurs Bolsée et Francotte demandent l'autorisation, le premier de faire construire un four à pain dans la cour de la maison n° 504 au faubourg Vivegnis, le second d'établir une machine à vapeur de la force de trente chevaux, travaillant avec une moyenne de trois à quatre atmosphères et destinée à faire mouvoir des laminoirs, fonderies et étireries de laiton.

On peut former opposition dans la quinzaine en s'adressant par écrit à l'administration.

On écrit de Grevenmacher, le 13 juin : Le prince Guillaume de Prusse vient de traverser notre ville, allant à Luxembourg. Au moment de son passage, plus de 150 personnes étaient réunies dans la rue, et l'ont salué des cris répétés de : VIVE LA BELGIQUE! VIVE LÉOPOLD! Peu d'instants après, une autre voiture est arrivée avec un général et deux autres officiers. Les mêmes cris les ont accueillis, mais avec plus d'enthousiasme encore, car le rassemblement était alors de 400 à 500 personnes. (ECHO DU LUXEMBOURG.)

On écrit de Cologne, le 13 juin : Les travaux du chemin de fer rhénan par la frontière belge se poursuivent avec activité. On travaille avec beaucoup de zèle au tunnel; si les difficultés avec nos autorités militaires s'aplanissent, on espère faire déjà au printemps prochain le trajet jusqu'à Koenigsdorf, à plus d'un mille d'ici. Incessamment les travaux vont commencer aussi à Aix-la-Chapelle.

fessez plus fort, disait l'Anglais, fessez plus fort, fort, fort, je suis amateur (amateur avec un h aspiré) de me f... (ici un mot que je ne puis pas écrire) par terre. Le garçon redouble d'efforts; bientôt les vœux de l'Anglais sont exaucés, deux cordes se détachent, la nacelle de l'escarpolette tourne et l'Anglais bien lancé va tomber à plat ventre dix pas plus loin sur le gazon. Tout le monde s'empresse pour le secourir, mais il se relève et crie au garçon: Remettez la chose, je suis encore amateur (toujours l'h aspiré) de me f... par terre. Heureusement il a pu continuer sa promenade aérienne sans nouvel accident. Cet anglais, ancien capitaine de cavalerie, est venu à Chaudfontaine pour prendre des bains; jusqu'à présent, et il y a grand an qu'il habite le pays, il a oublié de se baigner: c'est un grand amateur de pêche à la ligne et comme il est ivre depuis le matin jusqu'au soir, il est probable que le premier bain qu'il prendra sera en pleine eau dans la Vesdre; ou dans l'Ourte à son choix. A lui seul il mériterait qu'on fit le voyage; il exerce très-noblement l'hospitalité, et si sa chambre est nécessaire pour loger un voyageur, il s'empresse de la céder, tout disposé qu'il est à passer la nuit sur une chaise en compagnie de quelques bouteilles de vin de Champagne.

Chaudfontaine est un ravissant séjour, beaucoup le préfèrent à Spa; je ne connais pas Spa et ne puis établir de comparaison, mais Chaudfontaine m'a rappelé la Suisse et les Pyrénées, c'est réellement le premier plan. On peut y passer quinze jours et faire tous les matins une promenade nouvelle. J'étais arrivé vers six heures et demie et il m'est resté assez de temps pour gravir la montagne de la rive gauche de la Vesdre et aller admirer les beaux points de vue que présente la vallée de la Rochette. Le lendemain, à quatre heures, j'étais sur pied, et après un excellent bain je me suis trouvé tout dispos pour une seconde excursion. La source chaude de Chaudfontaine ne produit pas une eau brûlante comme celle d'Aix-la-Chapelle, dans laquelle un œuf cuit en trois minutes. C'est une eau préparée par la nature juste à la chaleur du corps humain sans qu'il soit nécessaire de la mélanger avec de l'eau froide, ainsi les sels minéraux qu'elle contient conservent toute leur puissance. Si vous le désirez, on vous donnera la baignoire de marbre faite exprès pour l'empereur, mais ne vous laissez pas aller à cette petite vanité de soulever l'eau; n'arrive à cette baignoire qu'après avoir traversé tous les conduits et elle y parvient par trop rafraîchie.

Pour ma seconde promenade j'avais choisi la montagne de la rive droite de la Vesdre; cette montagne je l'avais escaladée en m'accrochant aux arbres. Parvenu au sommet, j'ai pu contempler une vallée non moins romantique que celle qui renferme les quelques habitations composant le village de Chaudfontaine; redescendu, je m'étais mis à suivre le cours

— On lit dans un journal :

Les gendarmes de la brigade de Heerlen ont arrêté, le 10 juin, dans la commune de Kerkrade, un individu de la Prusse, accusé d'être détenteur des manuscrits et l'éditeur d'ouvrages publiés contre le gouvernement prussien dans l'affaire de l'archevêque de Cologne. Son extradition en Prusse va avoir lieu.

Le gouvernement n'a aucune connaissance de cette arrestation, et nous pouvons affirmer que la nouvelle de l'extradition n'a pas le moindre fondement. (MONITEUR.)

CONSEIL COMMUNAL.

Séance du 16 juin 1858. — Absents : MM. Forgeur, Billy, Dehasse, Brixhe, Hennequin, Lefebvre, Bellefroid.

Communications :

- 1° Délibération de la fabrique de St-Barthelemy relative à la radiation d'une inscription hypothécaire prise à charge du St Termonia.
2° Délibération de la fabrique de Ste-Véronique, tendante à l'acceptation d'un legs fait par feu de Donna de Grand Aaz.
3° Délibération de la commission des hospices, relative à la radiation d'inscriptions prises contre la dame veuve Frisaye et les enfants Boulanger.

- 4° Demande du sieur Dné. Mouton d'acquérir une partie de terrain située derrière sa maison 554, quai d'Avroy.
5° Arrêté royal approuvant le plan de redressement de la rue Bergerue.
6° Demande de la fabrique St-Martin, tendante à être autorisée à plaider contre les sieurs Grégoire et Kinet.
7° Comptes de la garde civique rendu pour l'exercice de 1857.
M. Lambinon présente d'urgence la délibération de la fabrique Saint-Barthélemy, mentionnée au nombre des communications sous le n° 1.

Le conseil donne un avis favorable à cette demande de radiation. M. Dethier expose d'abord le but du gouvernement en demandant aux administrations charitables un projet de règlement pour la distribution de secours, et ce sont des éléments au moyen desquels le ministre de la justice se propose de rédiger une instruction générale. — Les conseils communaux sont appelés à donner leur avis.

Il lit le projet présenté par le bureau de bienfaisance, et demande qu'il soit envoyé à la députation permanente du conseil provincial.

M. Wasseige réclame le renvoi de ce projet à une commission du conseil pour examiner ce qui trait aux fonctions des médecins des pauvres.

M. Capitaine : il conviendrait de voir s'il n'y aurait pas économie à réunir l'administration des hospices et celle du bureau de bienfaisance.

M. Delexhy fait remarquer que le bureau s'est attaché à constater principalement ce qui se pratique, et n'a pas eu à s'occuper de la question de réunion des deux établissements de charité. Il voit là, comme M. Capitaine, des économies.

M. Jamme signale des améliorations à apporter à la distribution des médicaments, si toutefois le projet doit contenir plus qu'un narré de ce qui existe.

Plusieurs membres réclament le renvoi de cette affaire à une commission, ce qui est admis.

La commission de comptabilité examinera ce projet, et s'adjointra tels membres qu'elle jugera convenable.

M. Piercot rend compte du résultat de l'adjudication du nouveau numérotage des maisons de la commune. Le prix de l'adjudication est de 40 centimes par numéro; il a été trouvé trop élevé et le collège a proposé au soumissionnaire d'indiquer un prix moins élevé, ce qui a eu lieu pour les numéros de la ville au nombre d'environ 5,000 (5000 restent pour les faubourgs.) Le sieur Massart, peintre, a fait un rabais de 5 centimes, c'est-à-dire 55 centimes.

Sur la proposition de M. l'échevin chargé de la police, le conseil approuve la proposition du sieur Massart.

D'après la demande de M. Jamme, il est accordé 750 frs. 90 centimes, partie pour un plancher au local de gymnastique au collège, et partie pour complément nécessaire de la dépense à la construction d'un hangar.

M. Piercot, pour appuyer son vote négatif, fait remarquer que cette industrie est toute particulière et n'a d'ailleurs d'utilité que pour la classe aisée de la société, qui se trouve à même de payer.

MM. Koeler et Jamme défendent le crédit demandé.

M. Dethier demande que M. Triet, ainsi qu'il l'a proposé lui-même, soit obligé de donner des leçons gratuites aux orphelins. — Admis par le conseil.

On lui impose également l'obligation de ne faire payer aux élèves du collège qu'une somme de dix francs pour vingt cahets.

On met aux voix le chiffre de 756 francs 90 c., qui est admis par 15 membres contre 4; ces derniers sont : MM. Piercot, Chefaeux, Capitaine et Hanquet.

Le conseil décide qu'on cédera au sieur Toussaint au prix de 106 frs. les vieux matériaux provenant de l'ancienne maison Gaede.

On reprend la discussion du budget des hospices.

M. Hanquet cherche à justifier la commission de comptabilité des reproches que M. Forgeur lui a adressés; il rappelle que la commission du contentieux doit, avant la commission de comptabilité, examiner la proposition de vendre des terrains; il demande, ainsi qu'on le contradictoire, que le conseil soit sous peu appelé à se prononcer sur ces nouvelles ressources; il signale l'insuffisance des revenus des hospices pour la reconstruction de Bavière et d'autres établissements.

Quant à la dépense nécessaire à la salubrité du premier, on proposera de la voter lorsqu'elle sera connue.

La commission de comptabilité fait remarquer en outre que le produit de la vente des terrains doit être capitalisé jusqu'à concurrence de la différence en plus des dépenses ordinaires sur les recettes de la même nature.

de la Vesdre jusqu'au château de la Rochette, appartenant à M. Grisard, le marquis de Carabas du pays, et continuant par la route de Verviers; je m'arrêtais de vingt pas en vingt pas pour admirer une chute d'eau, pour visiter un haut fourneau, une mine d'alun et une fonderie et un laminoir de zinc. Je me serais certainement oublié, j'aurais manqué l'heure du chemin de fer que je devais reprendre à Liège, mais j'avais eu trente heures de beau temps, c'était plus qu'il n'était permis d'espérer, aussi me fallut-il revenir à l'hôtel des Bains par une pluie battante. L'Anglais était déjà à table, et avant de se lever il avait bu une douzaine de verres d'excellent cognac.

La pluie avait assombri mes idées, des voyageurs arrivaient encore, mais ils arrivaient mouillés et crottés, chacun se demandant que peut-on faire par un temps pareil? Je compris que le mieux c'était de remonter en voiture et de revenir à Liège, puis de Liège à Ans et d'attendre patiemment l'heure du départ. C'est avec un bien vilain regret, cependant, que je laissais derrière moi cette délicieuse solitude de Chaudfontaine que je n'avais fait qu'étreindre.

Le chemin de fer pour revenir de Liège à Bruxelles va toujours en descendant, aussi avec un convoi de vingt-cinq voitures et un seul remorqueur on marche beaucoup plus vite que de Bruxelles à Liège avec un nombre égal de voitures et deux remorqueurs. J'ai calculé rigoureusement le temps pendant lequel nous arrivons marchés et j'ai trouvé qu'en franchissant les retards aux stations, le parcours de vingt-deux lieues avait été fait en deux heures, onze lieues à l'heure. L'empereur de Russie à beau faire, avec ses relais préparés, il n'ira jamais ce train là. Mais partis de la station d'Ans à 4 heures 25 minutes, nous ne sommes arrivés à Bruxelles qu'à 10 heures et demie, c'est-à-dire que nous avions perdu en retards quatre heures cinq minutes. A Tirlemont, par exemple, nous avons attendu deux heures et demie, qu'il plut au convoi de Bruxelles d'arriver. Deux heures et demie! Si MM. Simons et de Ridder, si M. le ministre des travaux publics pouvaient s'imaginer comment il sont traités pendant une si longue attente, ils se hâteraient plus qu'ils ne le font d'apporter remède à un état de choses vraiment déplorable, la première demi-heure passe, on se dit nous sommes venus trop vite; les heures ont été calculées, nous devons attendre; une seconde demi-heure on la supporte encore, si surtout il se trouve dans chaque voiture quelques commis voyageurs facétieux, ou un de ces hommes possédant l'art dont M^{me} de Maintenon faisait un si bel usage, alors que ne révant pas encore un trône anonyme, elle suppléait par une histoire à l'insuffisance des soubres du poète Scaron. Mais quand une heure s'est écoulée les murmures commencent, des murmures on arrive à l'indignation; dans la colère tout est sacrifié, ingénieurs, ministres, chemins de fer, on ne

L'honorable rapporteur rappelle que les crédits tant ordinaires qu'extraordinaires, votés les années précédentes, ont eu pour cause l'ignorance de l'état réel des finances des hospices; il cite les considérans de la délibération par laquelle le conseil autorise la reconstruction des Orphelins.

M. Jamme combat M. Hanquet en s'appuyant sur la mauvaise disposition des bâtiments de Bavière et sur le résultat de la vente de terrains.

On met aux voix la question suivante : « Ajournera-t-on la dépense de 27,055 fr. 26 c. proposée pour travaux de reconstruction à l'hospice de Bavière, sauf à engager la commission des hospices à présenter un devis des dépenses les plus urgentes? L'affirmative est admise à l'unanimité des membres présents, moins M. Jamme.

M. Hanquet prend de nouveau la parole, et constate que les dépenses ordinaires ont été majorées successivement depuis quelques années jusqu'à la somme de 15,000 frs.; il passe en revue les diverses majorations.

La commission des hospices sera invitée à remplacer M. Rémond comme architecte; il ne peut, d'après une résolution du conseil, cumuler ces fonctions avec celles d'architecte de la ville.

M. Capitaine demande qu'on n'enlève pas à M. Rémond la haute surveillance des travaux dont M. Rémond a dressé les plans. M. Lion appuie M. Capitaine.

Il est entendu que M. Rémond sera délégué, en qualité d'architecte de la ville, pour la haute surveillance des travaux des hospices déjà commencés.

La proposition est admise, en ce sens que les hospices auront à remplacer M. Rémond.

Le conseil admet quelques majorations de traitement pour les employés. On rayera du budget la dépense pour le traitement des trois nouveaux officiers de santé (750 fr. chacun); car il est incertain si les médecins et chirurgiens adjoints seront ou non rétribués.

Le conseil ajourne à la prochaine séance plusieurs majorations de dépenses pour obtenir des renseignements.

On met aux voix la question de savoir si le conseil forme le vœu que le traitement d'attente du sieur Sauvage, ci-devant directeur de l'hospice des Orphelins, soit maintenu.

Le conseil communal a toutefois décidé, l'an dernier, que le sieur Sauvage avait des droits acquis au traitement d'attente. Mais MM. Dethier et Lambinon cherchent à établir que la somme de 600 frs. n'est qu'une gratification, que la loi ne donne aucun droit à l'administration communale de faire porter un traitement d'attente au budget, et enfin qu'il ne faut pas même engager les hospices à cette dépense.

M. Koeler demande que le conseil émette le vœu que les hospices rétablissent au budget une partie du traitement d'attente de M. Sauvage.

M. Despa demande qu'on émette le vœu que les hospices placent le plus tôt possible le sieur Sauvage dans une position honorable. — Ce point est adopté.

On met aux voix les conclusions de la commission qui tendent à maintenir la résolution par laquelle le traitement d'attente doit être maintenu. Rejeté par dix voix contre 6, ces dernières sont celles de MM. Chefaeux, Delexhy, Constant, Despa, Koeler et Wasseige.

Le conseil émet le vœu que les hospices accordent un secours à la veuve Haxhe, dont le mari était mesureur de grains.

Le conseil, dans sa séance à huis-clos, a nommé le sieur Gillard, employé aux écritures du bureau des travaux publics, au traitement de 800 frs.

L'heure avancée n'a pas permis que le conseil s'occupât d'un grand nombre d'objets qui étaient à l'ordre du jour du huis-clos. C'est ainsi qu'on a dû ajourner le rapport des commissions d'instruction et de comptabilité sur la proposition de M. Buckens pour couler et ciseler le monument de Grétry. Toutefois nous croyons savoir que M. Geefs se propose de faire des changements à la statue, ce qui permet de suspendre tout arrangement avec M. Buckens. Il y a cependant lieu de supposer que le conseil donnera la préférence à celle des propositions qui tend à charger M. Buckens, à ses risques et périls, moyennant une somme à fixer qui ne peut être réglée qu'après les modifications de M. Geefs.

VILLE DE LIÈGE.

Le collège des bourgmestre et échevins, vu l'acte de renvoi de M. le gouverneur de la province d'une demande de la société de la houillère du Val-Benoît, tendante à obtenir l'autorisation d'établir un nouveau port en charpente avec bascules le long du chemin de halage de la Meuse au Val-Benoît, au point où aboutit le chemin de fer existant dans cette exploitation;

Décide que cette demande sera portée à la connaissance du public par la voie des journaux et d'une affiche sur la pierre noire à l'hôtel-de-ville; que cette affiche aura lieu pendant quinze jours, délai dans lequel toutes observations ou réclamations concernant ladite demande pourront être remises à l'hôtel-de-ville, bureau du secrétariat.

A Liège, le 15 juin 1858. Le président, F. PIERCOT.

respecte plus rien; on arrive à faire du retard une question de cabinet, on ne doute pas que M. Nothomb ne soit incessamment remplacé. Pour mon compte, je n'avais qu'une chose en tête, je ne demandais pas le renvoi de M. Nothomb, Dieu m'en préserve, mais je rêvais une seconde nuit comme celle de l'inauguration de la section de Tirlemont, et j'escomptais que malgré la pluie, j'aurais bien mieux fait de rester à Chaudfontaine pour y prendre un second bain.

Enfin après une mortelle attente de deux heures et demie, le convoi de Bruxelles est signalé, on aperçoit loin, bien loin, trois cheminées de locomotives, on avait à peine eu le temps de les compter que déjà le convoi était à côté du nôtre. Nous partons; la nuit nous gagne à la sortie de Louvain et nous arrivons à Malines pour voir un magnifique spectacle. Dans cette station dont un départ avait déjà eu lieu à 5 heures 1/2 pour Bruxelles, nous nous trouvons réunis quatre convois de près de cent voitures. Celui d'Anvers, celui de Gand, celui de Louvain et le nôtre pour Bruxelles. Toutes ces voitures remplies chacune d'environ trente voyageurs et tout cela éclairé par les réverbères et les torches et par l'immense clarté que jetaient les fenêtres des ateliers. Malheureusement on nous a laissé jouir trop long-temps de ce spectacle, ce n'est qu'après trois quart d'heure que le signal du départ a été donné.

Dans ces deux jours le dimanche de la pentecôte et le lundi 70,000 voyageurs ont parcouru le chemin de fer: un peu moins des trois quarts de la population de Bruxelles. La recette de dimanche et de lundi s'est élevée au seul bureau d'Ans à 6,000 fr. et Ans est un point extrême; sur cette ligne seulement il y a onze stations qui toutes fournissent des voyageurs, qui toutes font des recettes. Si le bureau de Gand produit 6,000 fr. on peut sans exagération tripler ce chiffre pour Bruxelles et le doubler pour Malines et Anvers. Le bureau de Gand produit au moins autant que celui d'Ans, viennent ensuite les stations intermédiaires de Malines à Anvers et de Malines à Gand. En présence de semblables résultats on se sent saisi d'admiration, car la Belgique est le seul pays du monde où de pareils faits puissent être signalés. C'est que la Belgique est le seul pays du monde où l'homme durpeuple, l'habitant de la campagne puisse voyager à raison de onze centimes par lieue, et en moyenne à toutes les places, berlins, diligences, chars-à-banc et wagons, a raison de 23 centimes. Qu'importe après cela que le chemin de fer rapporte 5 p. c., 5 1/2 p. c., 4 ou 5 p. c. de l'argent qu'il aura coûté! En Belgique le temps a une valeur immense, et le chemin de fer procure une économie de temps dont on ne saurait porter trop haut l'évaluation, et qui, en définitive, tourne à l'avantage du trésor.

M.

