

ABONNEMENTS.

Un mois. 4 fr.
Trois mois. 11 »
Par la poste. 15 »
Un No. 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.

Table of train schedules (CHEMIN DE FER) with columns for destinations (LIÈGE, BRUXELLES, ANVERS, GAND), departure times, and prices for various routes and classes.

ALLEMAGNE. — Francfort, 6 juillet.

On écrit de Hanovre, le 5 juillet :
« L'opposition constitutionnelle, c'est ainsi que se nomment les 34 députés qui ont voté pour la motion Conradi, vient d'adresser à la diète germanique une très-humble supplique, à l'appui de la pétition d'Osnabruck et en réfutation de la GAZETTE D'AUSSBOURG, qui accusait les pétitionnaires de répandre des opinions dangereuses. On dit que le départ du syndic-général pour les rives du Rhin a rapport à la remise de cette pièce importante. »

ANGLETERRE. — Londres, le 9 juillet.

Il y a eu une grande revue aujourd'hui à Hyde-Park. S. M. a été accueillie par de vifs applaudissements.
— Le 16 de ce mois, il y aura cercle et dîner chez la reine, au nouveau palais; ce sera le dîner d'adieu du duc de Nemours.
— Samedi prochain, le marquis de Salisbury donnera un grand dîner à tous les ambassadeurs extraordinaires étrangers et à leurs attachés.

FEUILLETON.

DE L'AVENIR DE L'INDUSTRIE.

Les arts industriels, dans leurs commencemens, ressemblent à l'enfance, qui, à peine débarrassée des langues et des lisières, essaie quelques pas timides et chancelans jusqu'à ce que, sentant que sa force est bien affermie, elle marche avec confiance et dans toute sa liberté. Ainsi nous ne sommes qu'au début des merveilles que doivent produire la vapeur et les chemins de fer, la nouvelle navigation, le gaz et les asphaltes; nous nous trouvons dans le premier étonnement de la puissance qui s'est révélée à notre époque, mais combien d'applications de ces procédés et de ces agens nous sont inconnues encore, et ne se développeront que comme des conséquences inévitables les unes aux autres!

veau à l'entrée du duc de Wellington dans Portland-Place. Dans la salle dite de la Bibliothèque était dressée pour le souper une table d'une longueur immense chargée de mets succulents et de vins exquis. On disait que les vins de France étaient ceux dont Napoléon avait fait garnir les caves de son lieutenant. Le service de dessert, composé de 200 pièces, était en or moulu de la valeur de 10,000 liv. st. (250,000 fr.); c'était un présent de l'empereur au maréchal. Une somptuosité élégante se faisait remarquer dans tous les détails de cette fête remarquable. Ce bal, qui est le premier qui ait été donné par un ambassadeur extraordinaire, n'avait pas besoin de cette circonstance pour attirer l'attention générale, on savait qu'il était offert par le maréchal Soult et par ses braves compagnons d'armes d'Austerlitz, d'Iéna, d'Eylau, d'Orana, etc., etc. S. Exc. (le maréchal Soult) a reçu avec la plus franche cordialité les sommités de l'armée anglaise, au nombre desquelles figuraient le duc de Wellington, surnommé par la nation anglaise le Néron de Waterloo; lord Hill, le vicomte Beresford, etc. L'orchestre, conduit par le fameux Strauss, a exécuté les contredances favorites de Nemours et de l'Etoile, et les walses de son répertoire. Les cavaliers étaient tous en uniforme ou en habit habillé; les dames étaient élégamment parées. Les danses se sont prolongées jusqu'au lendemain matin. Il serait trop long de citer les noms de tous les illustres personnages qui ont assisté à cette fête; il suffira de dire que tous ce que la capitale renferme de personnages de distinction tant anglais qu'étrangers, s'y trouvaient réunis.

— Dans la séance d'hier de la chambre des lords, le chancelier de l'échiquier a pris la parole pour solliciter le vote de la chambre en faveur du budget des dépenses faites pour le couronnement.
Tout le monde, a-t-il dit, paraît s'accorder à reconnaître que la cérémonie a été célébrée à la satisfaction générale. Trois mille personnes de plus qu'au dernier couronnement ont été admises à voir la cérémonie dans l'abbaye de Westminster. Quant aux dépenses faites par le public de son plein gré pour voir le cortège, des renseignements que j'ai lieu de croire fondés portent à 200,000 liv. st. (5 millions environ) la somme payée par les curieux. Il y avait dans la capitale, en comptant les habitants des campagnes, plus de 2 millions d'âmes. L'orateur ministériel termine en demandant qu'il soit alloué à la reine 70,000 liv. st. (1,750,000 fr.) pour les dépenses du couronnement.

— On lit dans le STANDARD :
L'extrait suivant d'une lettre de Bombay apportée par un exprès, a été affiché ce matin, dans le Café Américain :
Les Russes ont pris pied en Perse, et se sont emparés de

Teheran, la capitale. Nous envoyions des troupes au golfe persique, mais il est impossible que 1000 hommes puissent être pris de la garnison de Bombay. Tous les bateaux à vapeur ont été mis en réquisition pour le transport des troupes.

Le GLOBE rapporte ce fait différemment. Voici ce qu'il dit :
Nous avons reçu, par l'entremise de M. Waghorn, la GAZETTE DE BOMBAY, du 21 mai, qui contient un article alarmant sur les affaires de la Perse.

« On rapporte, y est-il dit, que M. O'Neil a reçu l'ordre de quitter la cour de Perse, ou l'a quitté spontanément, par suite de certains procédés contraires aux intérêts de l'Angleterre et qui dénotent peu d'égard pour cette nation. On assure que le capitaine Henuel a reçu, à Mushir, l'ordre de M. O'Neil de quitter cette place et de se mettre sous la protection du pavillon britannique dans le golfe persique, à son quartier-général de Bassadori. » L'auteur de l'article parle ensuite du bruit, d'après lequel un corps russe est entré au service de Perse, pour maintenir l'influence du czar dans les conseils du Shah, et ajoute :

Les nouvelles, quoiqu'elles soient toutes arrivées depuis quelques jours de Perse par un navire, ont dû être considérées comme bien importantes, puisqu'elles ont donné lieu samedi à la réunion d'un conseil où l'on s'est occupé des mesures à prendre.

Les vaisseaux suivans partiront pour le théâtre de la guerre aussitôt que possible, et nous pensons que l'armement seul ne peut qu'inspirer une terreur salutaire, attendu que le formidable ASTING est du nombre. Les autres vaisseaux sont le SÉNIRAMIS, le HUGH-LINDSAY, le HASTING, le COOTE, le TIGRIS, le SNAKE et le GRANT.

— On lit dans le SUN :

« A la demande du gouvernement, le célèbre ingénieur Walker a fait un rapport sur le tunnel de la Tamise, ce grand ouvrage national. Il pense qu'il y aurait une grande imprudence à pousser plus loin les excavations sans adopter quelque plan pour donner plus de solidité au lit de la rivière entre la rive de Middlesex et le point où sont parvenues en ce moment les travaux dans cette partie de la rivière. Le fond est composé de matériaux si légers qu'on ne pourrait, sans s'exposer à des dangers très-graves et sans faire des frais considérables, continuer les travaux. M. Walker voudrait que deux rangées de pilotis fussent introduites dans le lit de la rivière, une de chaque côté de la ligne du tunnel, et que l'on remplît de terre l'espace entre les rangées. Ces opérations préliminaires exigeraient beaucoup de temps. M. Walker évalue la dépense à 10,000 liv. sterl. (250,000 frs.)

FRANCE. — Paris le 10 JUILLET.

Une dépêche télégraphique adressée au roi Léopold est arrivée hier à Paris; elle a été expédiée immédiatement à Neuilly.

— M. Le Hon et le ministre de Prusse ont eu ce matin une longue conférence aux affaires étrangères. Des courriers sont partis dans la journée pour Bruxelles et Berlin.

— La cour des pairs a repris aujourd'hui à une heure la délibération dans l'affaire Laity. A quatre heures et demie, l'arrêt n'était pas encore rendu.

assurer la perception et prévenir l'incompatibilité des visites faites par les agens du fisc avec la célérité qu'exige cette manière de voyager. Il est à douter que les douanes elles-mêmes soient possibles.

Le transport par les chemins de fer, simplifié et rendu économique au moyen de procédés nouveaux, deviendra général d'ici à un demi-siècle; et recevra une foule d'applications secondaires. Qui pourra, en effet, souffrir la lenteur de nos diligences et de la poste elle-même, la coûteuse et indolente marche de nos rouliers, les ornières et les fondrières de nos chemins vicinaux? L'impulsion sera donnée de proche en proche, et le système aboutira à un vaste réseau qui, comme l'organisation artérielle, se composera de toutes les grandes et petites ramifications par lesquelles communiquent entre elles toutes les parties de la France.

Il est une application secondaire qu'on doit s'étonner de n'avoir pas encore vu s'établir : c'est celle des chemins de fer temporaires et mobiles pour les exploitations et les grands travaux. Si vous traversez le jardin du Luxembourg, vous trouvez des allées dégradées et profondément sillonnées par les lourds charriots qui transportent les pierres de taille. Six forts chevaux peuvent à peine traîner leur énorme charge dans les ornières que les roues ont creusées. Ailleurs, vous trouvez dans des chantiers de construction des hommes attelés comme des forçats à des chars qu'ils font avancer péniblement sur un terrain inégal. Pourquoi n'aurait-on pas des rails et des waggons, pouvant se placer et se déplacer à volonté, et que l'on adapterait aux grands travaux de construction, aux carrières, aux mines, à certains transports dans l'intérieur des villes? C'est une industrie à créer et que le temps développera. Déjà on les courbes et pouvant ainsi éviter les accidens de terrains, qui ont lieu à des travaux ruineux.

Voici une application toute nouvelle et que les États-Unis, le pays des merveilles industrielles, viennent de nous révéler. On construit des villages qui se déplacent et qui voyagent sur les chemins de fer; de même, qu'en Chine, des populations ont leurs maisons sur les fleuves et changent de station selon leur gré. Ces longues lignes de waggons qui glis-

sent sur les chemins de fer ne ressemblent-elles pas déjà à des habitations alignées comme des roues mouvantes? On comprend que l'on ait trouvé le moyen de transporter ainsi des villages dans un pays de colonisation où les émigrans doivent se rendre sur place, en emportant tout ce qui leur est nécessaire.

Quant aux voyages sur les chemins de fer seront d'une certaine étendue et dureront plusieurs jours, quand on traversera l'Europe dans tous les sens, et que l'on aura acquis une puissance d'impulsion capable de faire mouvoir les plus grandes masses, les transports seront une navigation par terre. Alors on construira des voitures spacieuses et combinées pour toutes les nécessités de la vie, et où les voyageurs, comme dans les bâtimens à vapeur, trouveront à s'alimenter et le repos pendant la nuit. Alors on ne connaîtra plus ces immenses et bruyants repaires que l'on appelle auberges, et où l'on perd un temps précieux sans presque prendre de repos. Le transport lui-même servira d'hôtellerie, et l'on habitera des appartemens roulans.

Le moyen d'obtenir une grande force motrice par d'autres procédés que ceux actuellement en usage n'est peut-être pas si éloigné qu'on le croit. La découverte de Dewenport, qui consiste dans le galvanisme et la magnétisme employés comme agens, peut ouvrir une ère nouvelle. La grande consommation de combustible qu'exige le système par la vapeur menaçait dans l'avenir la consommation générale et l'industrie elle-même. Les ressources houillères et forestières ont des limites, et nous ne sommes qu'au début de la navigation de terre et de mer par la mécanique. Mais voici un agent de plus haute puissance, qui fonctionne par le moyen du magnétisme, dont la force est plus que décuplée au moyen des piles galvaniques. Le zinc et l'aimant vont ils détrôner la vapeur? On le croit, puisque la pratique est venue confirmer la théorie et que de grands ateliers, en Angleterre, fonctionnent par ce nouveau procédé. Alors serait levé un des principaux obstacles de la navigation de long cours, car la vapeur ne pouvant être obtenue que par le moyen d'un combustible coûteux, et qui occupe une grande place dans les vaisseaux, les nouveaux procédés étaient peu applicables à la navigation du com-

