

PRIX DE L'ABONNEMENT. La Haye. Provinces. pour un an 36 fl. 30 fl. six mois 18 fl. 16 fl. trois mois 7 fl. 8 fl.

JOURNAL DE LA HAYE.

BUREAU DE LA REDACTION, à la Haye, Lager Nieuwstraat derrière le Prinsgracht, No 100. BUREAU POUR L'ABONNEMENT ET ANNONCES, Chez M. Van Weelden, libraire, Spui, à La Haye.

La Seconde Chambre des Etats-Général, dans sa séance d'hier, a reçu un message royal accompagnant un projet de loi relatif à quelques modifications à apporter à la loi du 12 mars 1818 sur la grande pêche.

La Chambre a ensuite entendu le rapport général de la section centrale sur la proposition de M. Nedermeyer van Rosenthal tendant à la révision de la Loi Fondamentale au sujet des articles 131, 132 et 152.

La discussion sur la proposition de M. Nedermeyer van Rosenthal a été fixée à lundi prochain, onze heures. Après avoir encore entendu deux rapports sur divers pétitions, la Chambre, sur la proposition de M. van Dam van Isselt, s'est formée en comité général.

Il a été décidé dans ce comité-général, que la discussion qui devait avoir lieu aujourd'hui, en séance publique, sur le projet de loi concernant les mesures de représailles contre la Belgique, se ferait en comité-général.

Il ressort du rapport général de la section centrale de la Chambre sur le premier livre du code pénal, que les réponses du gouvernement et les modifications qu'il a apportées à sa première proposition, n'ont pas été en général favorablement accueillies lors de l'examen dans les commissions.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

Le rapport des motifs qui accompagnent le projet de loi relatif à la route de Maestricht à Nimègue, dit que les frais de construction de cette route, ainsi que les frais d'entretien de la partie déjà achevée de Maestricht à Ruremonde, ont été alloués sur le budget de l'intérieur; mais que la chambre des comptes a soulevé des difficultés pour la liquidation de ces dépenses.

concerne les droits de navigation, seront traités dans les ports autrichiens sur le même pied que les navires nationaux.

On lit dans le *Moniteur français*, du 22 avril: Son Exc. le général baron Faget, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, a remis au roi, en audience particulière, la réponse de son souverain à la notification de naissance de S. A. R. la princesse Marguerite d'Orléans.

On écrit de Cologne, en date du 14, à la *Gazette d'Augsbourg*: Des lettres commerciales d'Amsterdam nous apprennent qu'on s'occupe du chargement d'un grand bateau à vapeur pour la ramener de la société de Francfort. On en plombe entièrement les écoutes de manière qu'il puisse remonter le Rhin et aller à Vienne par le Mein et le canal qui conduit au Danube sans avoir trop affaire à la douane. Ce serait le premier essai d'une nouvelle voie commerciale qui offrirait de grandes ressources.

Nous avons constaté l'existence d'un crise politique, en Angleterre, dans laquelle le cabinet de sir Robert Peel était en péril ou qui devait rendre tout ou moins probable une dissolution du parlement. Le voyage de lord Palmerston en France, dans ces circonstances, a éveillé l'attention; quelques journaux bien informés lui ont donné pour signification le désir et le besoin qu'éprouvait cet ancien ministre de se rapprocher du cabinet des Tuileries, afin d'écarter pour sa rentrée aux affaires tous les obstacles qui pouvaient venir de ce côté.

Les journaux anglais du 21, arrivés hier soir, semblent regarder la dissolution du parlement comme imminente. La chambre des communes ne s'est pas trouvée en nombre suffisant, la veille, pour procéder à l'expédition des affaires.

Le *Morning Herald*, qui depuis quelque temps est jeté dans l'opposition protectionniste, voit dans ce fait quelque chose de plus qu'un sujet de mécontentement pour le pays; il y voit un symptôme du commencement de la fin du cabinet. Il ajoute que le cabinet va se trouver dans la nécessité ou de se retirer ou de dissoudre le parlement. Mais, par suite d'une sorte de concert entre sir Robert Peel et lord John Russell, la dissolution n'aurait lieu qu'en juillet, époque où un très-grand nombre d'électeurs inscrits par les soins de la ligue contre la loi des céroales auront le droit de voter; le concours de ces électeurs devant, assure-t-on, donner 20 ou 30 voix de plus aux partisans de la liberté de commerce dans le parlement.

Une correspondance de Münster, du 20 avril, adressée à la *Gazette de Cologne*, fait connaître l'existence d'un différend existant entre le pouvoir civil et l'autorité religieuse en Prusse, qui n'est pas sans quelque analogie avec les discussions que soulève en Belgique, l'organisation de l'enseignement moyen. On va voir que le roi de Prusse n'a pas voulu trancher la question tout à fait en faveur du pouvoir civil.

« On se rappelle que depuis longtemps un conflit était pendant entre l'évêché et le gouvernement sur la question de savoir à laquelle de ces deux autorités appartenait la nomination des instituteurs aux écoles primaires catholiques. Dans cette question, le roi avait été pris pour juge en dernière instance, parce qu'il s'agissait d'un droit de souveraineté qui, auparavant, avait appartenu à l'évêque, en sa double qualité de souverain temporel

d'agir partout et toujours selon l'inspiration de son génie, parussent dangereux à son illustre collègue, quand il fut question de lancer une flotte dans les mers du Nord pour y éraser les vaisseaux des quatre puissances coalisées, on en défera le commandement à sir Hyde Parker, et Nelson fut placé sous ses ordres. Mais si l'administration peut désigner un amiral, elle ne peut pas lui donner de faire des héros, et, partout où ils sont, les héros

Sir Hyde Parker, dont l'habileté flegmatique et froide contrastait avec la fougue inspirée, les élans audacieux de Nelson, fut bientôt réduit, nonobstant ses attribut on officielles, à se contenter d'un rôle secondaire. Dès le début, Nelson fut prévaloir son opinion relativement au plan de campagne. « Plus je réfléchis, écrivait-il, plus je suis convaincu que nous n'avons pas un moment à perdre pour attaquer l'ennemi. Chaque jour, chaque heure de retard ajoutent à ses forces; jamais nous n'en aurons meilleur marché que dans ce moment-ci; aussi n'ai-je qu'une pensée en tête, et c'est de savoir comment on peut l'atteindre avec le moins de risques pour nos vaisseaux. Les mesures les plus hardies sont aussi les plus sûres. »

Sir Hyde Parker, compulsant les rapports des pilotes relatifs à l'état des batteries d'Elseneur et aux fonctions de Copenhague, ne savait décider si on traverserait le Sund, ou si l'on prendrait par le détroit du Belt. Tout ce que Nelson demandait, c'était d'arriver à Copenhague; que lui importait la route, pourvu qu'on ne perdît pas une heure! « Il voulait, dit un historien, que, sans attendre la seconde partie de la flotte anglaise, on franchît le Sund pour se porter de suite à Copenhague; que par un acte de vigueur on détachât le Danemark de la coalition, et qu'on vint ensuite se placer dans la Baltique au milieu de toutes les flottes coalisées, empêchant leur jonction, et leur faisant la loi à toutes. » Cette combinaison était juste, mais on était en mars; les glaces couvraient encore les mers du Nord, et suffisaient à elles seules pour empêcher une jonction que du reste Nelson avait raison de craindre, car elle eût fort en danger l'escadre britannique.

Un ouragan, le 15 mars, dispersa la flotte; elle était à peine réunie, le 19 et l'on vit qu'on avait perdu l'occasion de traverser le Cattégat. Le Cattégat est le premier golfe que forme le Danemark en se rapprochant de la Suède. On n'atteignit la pointe d'Elseneur que le 24; le 25, le vent se trouvait favorable pour traverser le Sund; le 26, néanmoins, la flotte prit la route du grand Belt; mais, après avoir longé pendant quelques lieues les

et spirituel; aujourd'hui on a reçu la décision de Sa Majesté. En voici la teneur: « La nomination aux places en question sera, comme par le passé, confiée au gouvernement qui en délivrera les brevets, mais qui sera tenu de se conformer autant que possible aux désirs ou recommandations des évêques, pourvu, bien entendu, que ces recommandations portent sur des personnes qui aient suivi les cours prescrits dans les écoles normales du gouvernement et obtenu le brevet de capacité légalement exigé. »

AVIS AUX NAVIGATEURS. Etablissement du feu flottant de Falsterbo à son mouillage habituel. L'administration royale de la marine suédoise porte à la connaissance des navigateurs que le feu flottant de Falsterbo sera rétabli son mouillage habituel dans le courant de mars ou d'avril, suivant que le temps le permettra, et qu'ils trouveront à bord, comme par le passé, des pilotes pour le chenal dit *Pin-trannan*, et pour Malmo, ainsi que pour les parages où les pilotes danois prennent les navires qui se rendent dans le Sund par le Drogden. Le feu flottant quittera sa station en novembre ou décembre.

Amélioration des feux de Nidingen (Cattégat), et construction d'un nouveau phare à l'extrémité méridionale de l'île de Gotland. L'administration royale de la marine porte à la connaissance des navigateurs que, dans le courant de la présente année, il sera entrepris les travaux suivants, relativement aux phares du royaume: 1° Les deux feux à houille sur le récif Nidingen, situés dans le Cattégat, sous 57° 19' latitude N. et 30° 6' longitude E. de l'île de Falster, ou 3° 30' E. de Paris, seront reconstruits et changés en feux lenticulaires de troisième ordre à l'extrémité méridionale de l'île de Falster, et les tours seront considérablement élargies. Cette amélioration sera entreprise au commencement du mois d'avril prochain, et pendant ce temps, jusqu'à ce que les nouveaux feux lenticulaires soient allumés, l'éclairage se fera au moyen d'une lampe sidérale de grande dimension; suspendue à chaque tour du côté du Cattégat. On suppose que la construction et le changement en question seront achevés au commencement de cette année, auquel cas les feux lenticulaires seront allumés; mais si cela ne pouvait se faire, par suite d'un événement imprévu, l'éclairage provisoire sera également continué durant l'été prochain et jusqu'à ce que les lentilles soient établies;

2° Au printemps prochain, on commencera la construction d'une tour à feu sur la pointe méridionale de l'île de Gotland, à trois mille aunes environ de la pointe de Hoberg, sur la montagne dite *Klyfan*. Il sera installé dans cette tour un feu tournant à reverbero ou à miroir. Des indications plus précises, quant à l'époque où seront allumés les feux, etc., seront communiqués ultérieurement. Stockholm, le 2 février 1846.

Affaires de Belgique. Bruxelles, 22 avril. Le parti libéral n'a pas voulu se laisser aller à une manifestation contre le pouvoir avec des membres de la droite, était aux yeux de ceux qui l'appelaient, un autre M. Nothomb; mais il n'a pas voulu d'un rôle de duplicité et les gages qu'il a donnés à son parti lui ont fait pardonner sa faute. Désormais le système de M. Nothomb est impossible, le jour des ministères homogènes est arrivé.

L'orateur s'est efforcé de démontrer ensuite que l'on a tout fait pour empêcher M. Van de Weyer de s'expliquer devant les

côtes de Zélande, sir Hyde Parker changea tout à coup d'avis, et les vaisseaux anglais retournèrent à leur premier ancrage: « Alors, dit le colonel Stewart, — qui avait le commandement des troupes embarquées pour l'expédition, — comme si les Danois n'avaient pas été en tout le temps en préparation leur défense, on envoya un message au commandant d'Elseneur, pour savoir de lui quels étaient ses ordres dans le cas où la flotte tenterait le passage du Sund. Sa réponse fut de nature à ne permettre aucune négociation ultérieure. Le 28 et le 29, un calme désespérant nous empêcha d'avancer; mais, le 30, il s'éleva une brise du N.-O., et la flotte s'élança pour franchir le Sund. »

Elle devait passer entre deux rivages qu'on supposait chargés de batteries; l'un appartenait au Danemark, l'autre à la Suède, et les deux rivages, loin de s'attendre à ce qui devait arriver, avaient résolu de se tenir à égale distance de ces feux croisés; mais, sur la côte suédoise, on ne vit que quelques misérables canons fort négligemment servis: en conséquence, les vaisseaux anglais se rejetèrent en arrière, bravant alors le feu des batteries danoises, dont pas un boulet n'arrivait jusqu'à eux; ce fut pour les équipages un sujet de risée et de plaisanteries.

Bref, à midi, sans autres pertes que celle de deux ou trois matelots occupés à manœuvrer un canon qui éclata, toute la flotte avait jeté l'ancre entre l'île de Huen, — charmant domaine donné par Frédéric II à l'astronome Tycho Brabé, — et la ville de Copenhague, dont les clochers élevés s'aperçoivent de plusieurs lieues. Sir Hyde Parker, Nelson, l'amiral Graves et plusieurs autres officiers partirent aussitôt sur un bouge pour aller reconnaître les moyens de défense préparés par l'ennemi. C'était une formidable ligne de vaisseaux, de radeaux, de pontons, de balots et de chaloupes canonnières, amarrés dans le milieu de la Passe-Royale et tout le long de Copenhague. L'entrée du port était défendue par un ouvrage dit des *Trois-Couronnes* (*Tre-Kroner*), armé de soixante-dix pièces de canon, et qui liait ses feux avec ceux de la citadelle. D'autres batteries en terre, placées sur l'île d'Amack à l'autre extrémité de la ligne de défense, la protégeaient sur sa droite.

Dans l'après-midi, on tint un conseil de guerre où la prudence ne manqua pas de faire entendre sa voix; le nombre des vaisseaux suédois et russes qu'on devait avoir à combattre ultérieurement fut pris en sérieuse considération par certains membres du conseil qui regardaient l'attaque de Copenhague comme une entreprise difficile et ruineuse. Mais Nelson, que ces

RECUEIL DU JOURNAL DE LA HAYE, 25 AVRIL 1846.

BATAILLE DE COPENHAGUE. (1)

Après son séjour à Naples où le rétablit l'autorité du roi Ferdinand IV, Nelson retourna en Angleterre. Il y reçut l'accueil le plus enthousiaste. Lorsqu'il arriva dans le port d'Yarmouth, tous les vaisseaux se pavoisèrent spontanément. Le maire et la corporation municipale vinrent sur le rivage lui offrir les droits de cité; puis ils l'accompagnèrent en procession jusqu'à l'église, suivis des notables et de tous les officiers de marine qui se trouvaient à terre. Les feux d'artifice, les illuminations terminèrent la journée. Le lendemain, les volontaires à cheval s'assemblèrent pour escorter jusqu'aux limites de la cité la chaise de poste de l'amiral.

A Ipswich le peuple sortit à sa rencontre, défila ses chevaux, et le traîna quatre milles durant. Ce triomphe lui fut d'autant plus sensible qu'il réalisait une de ses prophéties. Jadis, capitaine de l'*Agamemnon*, il avait souhaité que les électeurs d'Ipswich l'envoyassent au parlement. Quelques amis chargés de pressentir les principaux meneurs, lui rendirent une réponse défavorable à ses vœux: « Je chercherai donc ailleurs un chemin plus sûr et plus glorieux, répondit-il fièrement; mais un temps pourra venir où les habitants d'Ipswich regarderont comme un honneur de m'avoir pour représentant. »

Il avait eu raison, comme on le voit, de compter sur l'avenir. A Londres il fut fêté aux frais de la ville, traîné par le peuple, de *Ludgate-Hill*, à *Guild-Hall*, et reçut du *Common Council* une épée à poignée d'or incrustée de diamants.

Le ministère Addington vepait justement de se former. Le comte Saint-Pierre y figurait comme premier lord de l'amirauté. Soit qu'il eût gardé comme à Nelson, pour quelques démêlés survenus entre eux, relativement aux parts de prise, depuis que le comte avait quitté la Méditerranée, soit qu'il procédât indépendamment de Nelson, sa volonté nettement exprimée

(1) Extrait de la *Vie de Nelson*, d'après ses dépêches et sa correspondance.

...mais, heureusement le *Moniteur* est là pour faire...

Répondant ensuite à ce qu'a dit M. de Theux, qu'une démission...

Verhaegen s'est occupé ensuite de la défense du programme...

Pour démontrer que les membres du ministère ne respectent pas...

En terminant, M. Verhaegen a donné lecture de considérations...

M. le ministre de la justice, répondant à M. Verhaegen, a de nouveau...

Expliquant ensuite l'affaire Retsin, M. le ministre a fait remarquer...

Après un échange de répliques entre MM. Malou, Desmaisières...

M. Malou a terminé la séance par une réplique chaleureuse...

résolutions désespérées, répétait sans cesse, arpentant la cabine...

...fut ajoutée de quatorze à huit heures par la nécessité de sonder les fonds...

Les petits bâtiments, placés en ligne, essayaient et montraient...

...dépensés pendant que j'aurai le vent pour moi. Il était convenu que...

grand événement, rendant nécessaire la coalition de toutes les forces...

Nouvelles d'Espagne.

Encore une nouvelle crise ministérielle en Espagne... Cinq en deux mois!

Cette fois, comme nous l'avons prévu du reste, c'est entre M. Isturitz...

Voici ce que dit le *Heraldo*: « On disait qu'il y avait dissidence complète sur ce point, et l'on parlait...

Voici la version de l'*Espagnol*: « On disait, dans les cercles politiques de Madrid, que la conduite du général Concha...

La situation est déplorable, c'est vrai, dit la *Presse*, mais est-il possible...

Voici ce qu'on nous écrit de Madrid, 16 avril: « M. Isturitz a été mandé plusieurs fois...

On dit que l'ambassade de Portugal sera peut-être rendue à M. Gonzales...

Les derniers bulletins de la Galice annoncent que les rebelles ont été délogés...

corps de douze cents jeunes gens qui s'exercèrent sans relâche aux manœuvres...

La nuit du 1er au 2 avril fut terrible pour Copenhague; à bord des navires...

Les travaux assidus auxquels il se livrait depuis trois jours avaient complètement épuisé...

belles eussent pu faire sur ces points quelque démonstration, mais leur succès...

Nouvelles de Pologne.

Des troupes de la 5e division, il ne reste plus dans la province de Posen...

Maintenant qu'il est devenu possible de faire rentrer dans leurs garnisons...

FREDERIC-GUILLAUME.

On transmet des frontières de la Galicie, sous la date du 13, à la Gazette...

« On avait annoncé qu'un nouveau mouvement révolutionnaire avait lieu en Pologne...

« A Cracovie, on n'avait pas encore pu se procurer le matériel nécessaire pour assurer...

« Le mouvement des troupes vers les provinces polonaises se fait peu à peu...

« Quant à l'abolition des corvées, on a déjà fait différentes propositions dont aucune...

Les derniers événements politiques de la Galicie ont paralysé les transactions...

Nous lisons dans une lettre écrite de Tarnopol, le 10: « Tous les propriétaires des environs...

Nouvelles de Grèce.

Athènes, 30 mars.

Une nouvelle note anglaise est venue relever les espérances de l'opposition...

l'œil de la nuit, prit alors un léger repas, et donna le signal à tous ses capitaines.

Entre huit et neuf heures, les pilotes de la flotte reçurent ordre de venir à bord...

Après une longue délibération, le contre-amiral de la *Bellona* se déclara prêt à conduire...

Les accidents se multiplièrent, et le plan de Nelson, si bien conçu, ne fut...



