



JOURNAL DE LA HAYE.

DE L'ABONNEMENT.
La Haye. Provinces.
 un an. 26 fl. 30 fl.
 six mois. 14 » 16 »
 trois mois. 7 » 8 »
FAUX DES INSERTIONS.
 premières lignes 1 fl. 50, timbre
 par ligne en sus.

À LA HAYE.
 chez M. Van Weelden, Libraire,
 N° 11, rue de la Cour.
 Les lettres et paquets doivent être
 envoyés à la direction franco de port.

LA HAYE 20 Mai.

Question des droits différentiels.

HANDELSBLAD. — LA REVUE DE PARIS. — REPONSE DU ROI LÉOPOLD.
 Le *Handelsblad* publie de nouveau un article bien remarqué, au sujet de la mesure que l'on discute actuellement en Belgique. Le *Handelsblad* y combat le système des droits différentiels, en partie par des arguments puisés dans la *Revue Nationale de Belgique*, et en partie par des chiffres qui sont plus éloquents que tous les discours en faveur de ce système, dont retentit la tribune nationale à Bruxelles. Ces chiffres prouvent que l'on ignore même en Belgique la statistique réelle de la navigation entre nos deux pays, car il en résulte que durant les quatre dernières années, il y a eu, il est vrai, accablement de navigation, mais seulement par rapport au pavillon belge. La navigation sous pavillon hollandais a été au contraire toujours décroissant. Voici les détails qui confirment ce fait :

Arrivages dans des ports néerlandais de navires venant des ports de mer belges.

Année	Total des navires.		Sous pavillon néerl.		Sous pavillon belge.	
	nav.	tonneaux.	nav.	tonneaux.	nav.	tonneaux.
1839	26	2941	8	558	7	521
1840	16	1290	1	109	9	559
1841	18	991	2	133	9	483
1842	14	777	4	316	10	461
	72	5999	15	1116	35	2024

Appareillages de la Néerlande pour la Belgique.

Année	Total des navires.		Sous pavillon néerl.		Sous pavillon belge.	
	nav.	tonneaux.	nav.	tonneaux.	nav.	tonneaux.
1839	36	2774	6	414	20	1515
1840	46	3421	1	283	45	3138
1841	41	3692	1	61	34	2977
1842	58	3863	2	116	56	3647
	181	15750	10	974	155	11277

Le chiffre des arrivages en Néerlande, de navires venant de ports de mer belges, n'est pas aussi élevé que celui des appareillages pour la Belgique de navires venant de ports de mer néerlandais. Mais, comme il est facile à voir dans le tableau ci-dessus, par le chiffre total de cette navigation les navires belges figurent pour plus d'un tiers; et l'on a même droit de penser, que pendant ces quatre ans, il n'y ait eu que 10 navires sous pavillon néerlandais, ne jaugea pas encore, ensemble, 1,000 tonneaux, qui aient visité les ports de mer belges, tandis que, sous pavillon belge, 155 navires de 11,277 tonneaux sont entrés dans nos ports de mer.

Il faut mériter d'autant plus de fixer l'attention, que l'on remarque, que durant l'année dernière, les arrivages, en général, de navires étrangers dans nos ports de mer, ont été de 1,221 jaugeant ensemble 202,665 tonneaux, et dans ce chiffre le pavillon belge figure pour le nombre de 329 navires mesurant 89,888 tonneaux.

On voit par ce qui précède, quel est le pavillon qui souffrira le plus de l'effet de la mesure discutée par les chambres belges. Ce n'est pas le nôtre, à coup sûr. Il est incontestable, qu'à la suite de cette mesure le fret des navires va augmenter, que les matières premières indispensables aux fabriques vont renchérir, que le prix des produits accroitra dans la même proportion, que la concurrence avec les manufactures étrangères deviendra toujours plus difficile, et qu'enfin, le grand commerce désertera de plus en plus la Belgique dont la décadence industrielle progressera toujours davantage. Espérons, dans l'intérêt d'un pays dont nous désirons si sincèrement la prospérité et le bonheur, que le gouvernement et les chambres réfléchiront, pendant qu'il est temps encore, devant une mesure si fatale à la Belgique.

On lit dans la chronique-politique et commerciale de la *Revue de Paris* :

Ce n'est pas, comme on le pense bien, le fait pur et simple de l'établissement de droits différentiels chez nos voisins du nord qui nous semble considérable. Ce que nous voulons faire remarquer, c'est le symptôme qu'il est facile d'y découvrir déjà. A notre sens, la mesure que la chambre des représentants discute marque l'avènement d'une politique commerciale nouvelle en Belgique. Au système de réciprocité internationale va succéder celui de la protection indigène, disons mieux, le système prohibitif. Le ministre belge ne se l'avoue pas, mais il est poussé malgré lui sur cette pente, nous en sommes convaincus. Pour nous servir d'un terme à la mode, il n'est plus maître de la situation; il est paré, qu'il craint de dire son dernier mot qu'il a reculé l'examen des questions de principe et qu'il n'a offert que ce qu'il ne pouvait plus offrir: l'engagement du pavillon national réclamé depuis longtemps par le commerce belge. Comme tous les cabinets à qui le cœur manque en face de la vérité, il se détournerait en ajournant; elle n'en a pas moins éclaté. L'heure n'est plus au système en prenant l'initiative sur tous les points; il faudra qu'il se résigne à ce que les circonstances vont le lui faire. Toutes les industries indigènes vont donc à la suite lui dicter leurs conditions; il leur faudra comme il a été dit, le commerce d'Anvers, et c'est aux dépens des industries étrangères qu'il faut se débarrasser d'Anvers, et c'est aux dépens des autres ports belges qu'il faut se débarrasser d'Anvers. Au surplus, nous ne faisons pas ressortir ici sa faiblesse que pour expliquer comment il se peut qu'il se trouve emprisonné bientôt dans la politique prohibitive sans y être entré de lui-même. Un autre ministre, au lieu de se tenir sur une position plus digne, mais au lieu d'avoir évité cette situation, il est évident que la force des choses entraîne la Belgique; privée par la révolution du débouché des colonies hollandaises, repoussée par l'Allemagne, et refusée par la France, elle se rabat sur son marché intérieur; elle commence à sentir qu'il lui reste à faire, et est de se suffire à elle-même.

Le moment n'est pas venu pour les intérêts français de s'alarmer encore,

car le mouvement commence, et sans doute il se développera que lentement, d'abord. Nous attendons qu'il se soit mieux développé pour juger jusqu'à quel point il doit affecter les relations commerciales des deux nations. Nous n'en dirons pas davantage aujourd'hui sur ce point. Cependant, nous terminerons par une réflexion qui nous semble plus facile à consigner ici: c'est que, pour un pays nouveau et d'une si grande étendue, un changement de politique commerciale n'est pas un événement d'un ordre simplement économique; il peut toucher, sans qu'on s'en aperçoive d'abord, à la question beaucoup plus grave de l'existence nationale. Croit-on, par exemple, qu'il soit indifférent pour l'avenir de la Belgique, quelle demeure un débouché ouvert (avec des restrictions raisonnables) à l'industrie de toutes les nations, ou qu'elle se trouve limitée à son territoire, par exemple, douaniers, d'une production nationale, pour ne pas parler de son marché intérieur? Le régime de la prohibition, qui laisse à la Belgique un débouché indigène dans un grand pays, va-t-il bien au développement de son peuple? Ne peut-il pas conduire les industriels qu'il emploie à regretter un jour de n'appartenir point à une nationalité plus vaste? Est-il bien prudent, pour un peuple qui chérit son indépendance, d'assimiler sur tous les points les éléments de sa vie matérielle à ceux de l'empire dont il redoute le plus le pouvoir d'attraction?

Voici la réponse du roi Léopold à la députation du commerce de Liège :

S. M., après avoir fort attentivement écouté le discours du président, a répondu :

Que l'initiative de la mesure proposée n'était pas le fait du gouvernement, mais d'une enquête parlementaire dont les suites avaient été longtemps provoquées à la chambre ;

Qu'à la suite des plaintes élevées de toute part, le gouvernement avait pensé qu'il y avait quelque chose à faire pour leur procurer des appaisements ;

Que, par l'importance des approvisionnements que la Belgique tire de la Hollande, elle avait quelque droit d'en être mieux traitée ;

Que le gouvernement cherche à nouer des négociations vers ce but ;

Que cet état de choses commande beaucoup de prudence, parce que des démonstrations intempestives pourraient compliquer ou compromettre ces négociations ;

Qu'au surplus, le gouvernement mépriserait soigneusement les intérêts actuels; qu'il se garderait d'exposer le certain pour l'incertain, et que, personnellement, le roi veillerait aux intérêts conservateurs, et prendrait en mûre considération les représentations qu'on vient de lui soumettre.

Quelques journaux étrangers publiés, d'après une feuille de notre pays, des détails sur une vive explication qui aurait eu lieu entre la chambre des comptes et le ministre des finances.

Ces détails sont aussi faux que toutes les nouvelles du même genre que l'on rencontre dans la feuille dont il s'agit.

Le courrier de France du 18 n'est pas arrivé aujourd'hui. Les journaux anglais ne nous parviennent qu'au moment de mettre sous presse.

Le 17, la chambre des communes s'étant formée en comité a délibéré sur le bill des droits de douane. Une discussion s'est élevée sur la question s'il fallait introduire au tarif, les droits différentiels ou les droits égaux. Trente-neuf membres contre vingt-huit se sont prononcés pour le système de droits différentiels.

Nous donnerons demain la traduction du traité conclu entre le Texas et les Etats-Unis, et dont les journaux anglais nous apportent le texte.

A la chambre des Lords du 17, le comte d'Aberdeen a répondu à une interpellation de lord Brougham, que l'affaire du Texas embrasse des questions sans exemple dans l'histoire du droit des gens. Cette affaire, ajouta-t-il, fait l'objet de l'attention la plus sérieuse de la part du gouvernement. Il avait confiance, de même que lord Brougham, que le sénat américain ne ratifierait pas le traité, mais dans le cas où ce traité eût son effet, lui (lord Aberdeen) agirait conformément à ses devoirs comme ministre de la couronne, et selon ce qu'exigerait le service de l'état.

(Voir la bourse à la 4^e page.)

On sait que M. Van der Ven, sculpteur néerlandais, se trouve actuellement à Rome. Il vient de donner à son pays deux nouvelles œuvres, qui sont louées par tous les connaisseurs. Ce sont deux bustes, dont l'un, celui de S. A. R. la princesse d'Orange est remarquable autant par le mérite du travail que par le parfait de la ressemblance. L'autre, une *Madone*, que l'artiste destinait à être mis en regard du buste du *Sauveur*, que le public a été à même d'admirer depuis longtemps, dans la salle gothique du palais du roi, se distingue surtout par la sévérité du style et la pureté du goût. Aussi S. M., a-t-elle fait acheter sur-le-champ l'œuvre de notre compatriote, et déjà le buste occupe la place que l'artiste lui avait assignée.

C'est ce soir qu'auront lieu les débuts de notre 1^{er} ténor sérieux M. Brunet, et de Mlle Lami, 1^{re} chanteuse.

M. Moriani et Mlle Rosetti, auront l'honneur de chanter ce soir à la Cour.

Il y avait hier au soir foule chez M. Charles. La force de cet hercule ainsi que celle de son antagoniste Kist, est vraiment extraordinaire, et leurs luttes offrent le plus grand intérêt pour les amateurs de ces exercices.

L'abondance des matières nous oblige de remettre à demain indépendamment de notre feuilleton, la fin du discours du ministre des travaux publics en Belgique, en défense du système de droits différentiels.

Funeste accident sur le chemin de fer à Bruxelles.

On écrit de Bruxelles, 18 mai.

Le convoi parti hier à 4 heures 15 minutes de Vieux-Dieu, renforcé par la locomotive n° 32, machiniste Meert, sous la garde Van Tricht, et composé de 8 voitures, a eu un accident déplorable, à son arrivée dans la station de Vieux-Dieu. A peine la locomotive avait-elle dépassé le signal, qu'un wagon de bagages, placé après le tender, est tombé sur les premières voitures qui le suivaient. Celles-ci se sont écroulées à plus loin, contre les wagons de terrassement qui se trouvaient sur l'ouest, et, par le choc terrible qui s'est produit, les autres ont traversé les voies.

Une femme a été tuée sur le coup, d'où elle a été retirée morte. Deux autres femmes, deux sœurs, dit-on, ont été grièvement blessées à la poitrine; l'une est morte vers 7 heures du soir. On conserve l'espoir de sauver l'autre.

Neuf autres personnes ont reçu de fortes blessures et d'autres ont des fractures de jambe. Beaucoup d'autres voyageurs ont reçu des contusions et des égratignures.

Le machiniste Meert s'est rendu immédiatement après l'accident, avec la locomotive, à Anvers, pour y réclamer des voitures d'allège, qui ont été expédiées à l'instant par le chef de station, vers l'endroit du sinistre.

On s'est occupé alors de placer les blessés transportables dans ces voitures, et, comme ils étaient tous étrangers à la ville, ils ont été, à leur arrivée à Anvers, transférés à l'hôpital, pour y recevoir les secours que réclamait le degré de gravité de leurs blessures.

Trois voitures ont été littéralement broyées; le wagon à bagages, un wagon couvert et un char-à-bancs; au point que les débris rendaient méconnaissable à quelle catégorie de voitures ils avaient appartenu.

Le chef-garde Van Tricht a reçu trois blessures à la tête; il a été transféré dans une auberge voisine, d'où il a pu, après le pansement, être ramené à Bruxelles. Il est en ce moment à l'hôpital. Van Tricht se trouvait dans le wagon de bagages avec le garde Van Roy, qui a une blessure à la cuisse.

Un médecin de Bruxelles qui se trouvait dans le convoi, quoique blessé lui-même, s'est empressé de prodiguer les premiers soins aux victimes de l'accident, de concert avec son collègue Vaerman, médecin à Vieux-Dieu, également au nombre des voyageurs, et qui n'a essuyé aucune blessure.

Le gouverneur de la province, le procureur du roi et les fonctionnaires de l'administration du chemin de fer se sont rendus aussitôt sur les lieux et ont pris toutes les mesures nécessaires dans l'intérêt des blessés.

Une enquête judiciaire a été commencée par M. le procureur du roi, à l'effet de constater les véritables causes de cette catastrophe.

P. S. Nous apprenons que le déplorable accident de Vieux-Dieu, qui a été attribué à la rupture de l'essieu du 2^e wagon à marchandises, et non à la mauvaise position de l'excentrique. Trois wagons à marchandises venant immédiatement à la suite de la locomotive.

Un violent orage a éclaté ce matin à Vieux-Dieu.

Cinq employés du chemin de fer d'Anvers qui rentraient de Rome où ils avaient convoyé un transport de marchandises, ont été blessés, l'un a la jambe et l'autre le bras emportés.

On nous annonce que le capitaine de la marine de la ville de Bruxelles, M. de la Haye, a été blessé à la tête par un coup de feu qui a traversé son casque.

Le dévoué Thérèse Vroock, se trouvant rue de l'Amman, en cette ville, est tombé une heure après l'événement; elle était accompagnée par sa sœur Marie veuve Schaffer, qui a été transportée chez elle, grièvement blessée.

M. Ch. Delcroix d'Aras a été transporté à l'hôpital d'Anvers, grièvement blessé. Il était accompagné de son fils, qui est également blessé.

Six personnes, 5 hommes et 1 femme ont éprouvé des fractures ou des luxations graves; les 5 hommes transportés à l'hôpital civil sont :

Van Daelewyck, boulanger, à Hoboken (mort cette nuit);
 Jansen et Van Roeth, docteurs, atteints de fractures à la jambe;
 Ch. Mathieu, d'Ixelles, atteint de luxation du genou.

Frédéric Bramen, de Hanovre, atteint de fracture à la jambe.
 L'état des quatre derniers blessés n'est pas alarmant.

La femme veuve Lesire de Floreffe, qui venait voir son fils en apprentissage à Anvers et qui s'en la jambe cassée, a été transportée chez son frère le sieur Colassin.

Plusieurs étrangers atteints de blessures légères, se trouvent dans divers hôtels d'Anvers.

On rapporte qu'une jeune fille de cette ville se trouvait sur le convoi et n'avait reçu aucune blessure, mais la peur et la vue de l'effrayant spectacle de mourans et blessés qui jonchaient la route, lui ont causé une émotion telle qu'elle en est morte cette nuit.

Voici la note du prince de Joinville, dont nous avons parlé dans notre dernier n°.

Note sur l'état actuel des forces navales de la France.

Le but de la présente note est d'appeler sur notre marine l'attention des esprits sérieux et réfléchis.

Le pays, à qui l'instinct de ses vrais intérêts ne manque jamais, le pays veut une marine; il la veut forte et puissante. Cette volonté se révèle par des faits incontestables.

Seulement on ne sait pas bien quels sont les éléments essentiels, les véritables conditions de cette force dont on sent le besoin; on ne s'enquiert pas assez de ce qui se passe, on n'étudie pas assez la manière dont les fonds votés par les chambres sont employés.

L'auteur de cette note voudrait, par quelques faits de la plus claire évidence, par quelques calculs très-simples, et enfin par des raisonnemens à la portée de tout le monde, dissiper les ténébreux dont la question a été enveloppée comme à plaisir; et s'il parvenait à la rendre ainsi accessible et familière à chacun de ceux qui peuvent être appelés à en décider, il croirait avoir rendu un service véritable à l'arme à laquelle il appartient.

Je crois pouvoir établir, sans crainte d'être contredit, que la popularité dont jouit la marine en France, que le désir ardent et si souvent manifesté d'avoir une marine forte et puissante, prennent leur source dans un sentiment qui peut se traduire ainsi :

« Sur mer, comme sur terre, nous voulons être respectés. La, comme ailleurs, nous voulons être en état de protéger nos intérêts, de maintenir notre indépendance, de défendre notre honneur, de quel côté que viennent les attaques, et pourrions les menacer. »

Et avant d'aller plus loin, je veux qu'il soit bien entendu que je ne prétends pas faire de politique dans cette note consacrée uniquement aux affaires de la marine. Si je parle de l'Angleterre, comme de toute autre puissance, ce ne sera pas par un

étroit esprit d'animosité ou même de rivalité nationale, mais bien pour faire voir, d'après ce qui se passe chez les peuples étrangers, ce que nous devons rechercher, ce que nous devons éviter. Si je parle de guerre, ce n'est pas que je veuille voir mon pays échanger les bienfaits de la paix contre de vains hasards non. Je crois seulement que pour que la paix soit digne et durable, il faut qu'elle s'appuie sur une force toujours capable de se faire respecter.

Prenant donc le cas de guerre pour base de nos raisonnements, je chercherai un exemple qui éclaircisse ma pensée; et je supposerai la France obligée de se défendre contre la plus forte des puissances maritimes: c'est nommer l'Angleterre. Cela posé, et procédant d'une façon toute abstraite et par voie d'hypothèse, j'entre dans mon sujet.

Un fait d'une portée immense, qui s'accomplit depuis quelques années, nous a donné les moyens de relever notre puissance navale déchuë, de la faire reparaître sous une forme nouvelle, admirablement appropriée à nos ressources et à notre génie national.

Ce fait, c'est l'établissement et le progrès de la navigation par la vapeur.

Notre marine ne pouvait être qu'une création factice alors que l'empire de la mer appartenait à celui qui mettait sur l'eau le plus de matelots. Notre navigation marchande ruinée ne nous fournissait plus assez de marins. On aurait lutté énergiquement pour venger des affronts pour effacer de tristes souvenirs, mais, quand même des succès passagers fussent venus attester le courage de nos marins, le nombre aurait fini par étouffer nos efforts. La marine à vapeur a changé la face des choses; ce sont maintenant nos ressources militaires qui viennent prendre la place de notre personnel naval appauvri. Nous aurons toujours assez d'officiers et de matelots pour remplir le rôle laissé au marin sur un bateau à vapeur. La machine suppléera à des centaines de bras, et je n'ai pas besoin de dire que l'argent ne nous manquera jamais pour construire des machines, pas plus que les soldats ne nous manqueront quand il s'agira de soutenir l'honneur du pays.

Avec la marine à vapeur, la guerre d'agression la plus audacieuse est permise sur mer. Nous sommes sûrs de nos mouvements, libres de nos actions. Le temps, le vent, les marées, ne nous inquiéteront plus. Nous calculons à jour et heure fixes.

En cas de guerre continentale, les diversions les plus inattendues sont possibles. On transporterait en quelques heures des armées de France en Italie, en Hollande, en Prusse. Ce qui a été fait une fois à Antibone, avec une rapidité que les vents ont secondée, pourra se faire tous les jours sans eux, et presque contre eux, avec une rapidité tout-à-fait grande encore.

Comme je le disais tout-à-l'heure, ces ressources nouvelles nous conviennent à merveille, et la forme de la guerre ainsi modifiée ne laisse plus les chances telles qu'elles étaient, il y a trente ans, entre la France et les ennemis qu'elle peut rencontrer. Aussi est-il curieux de voir à quel point les progrès de la vapeur et son emploi probable excitent l'attention de nos voisins.

Le duc de Wellington, dans son témoignage devant le comité des naufrages institué par la chambre des communes, dit, à propos des côtes d'Angleterre opposées aux côtes de France:

« En cas de guerre, je considérerais que le manque de protection et de refuge qui existe maintenant, laisserait le commerce de cette partie de la côte, et la côte elle-même, dans une situation très-précaire. »

Dans la séance de la chambre des communes du 29 février 1844, une motion a été faite sur les ports de refuge à établir sur la côte d'Angleterre, et il est dit dans cette motion:

« Que c'était le devoir de son gouvernement de Sa Majesté de pourvoir aux moyens de sécurité, non seulement du commerce anglais, mais aussi des côtes de la Grande-Bretagne. On était tout-à-fait d'avis que, si, à l'époque du camp de Boulogne, les bateaux à vapeur eussent été en usage, Napoléon aurait eu facilement les moyens de débarquer quinze à vingt mille hommes sur la côte. On ajoutait qu'on ne voulait pas dire qu'un semblable débarquement eût eu beaucoup de succès, mais l'effet qu'il eût produit aurait été de détruire cette confiance que nous inspire maintenant notre position insulaire. » On terminait en adjurant la législature de prendre en considération les grands changements opérés depuis quelques années dans la navigation à la vapeur, et l'usage qui pourrait en être fait dans le cas d'une nouvelle guerre.

L'avertissement est bon pour la Grande-Bretagne; il l'est aussi pour tous ceux à qui elle apprend que sa force réside dans cette confiance que lui inspire sa position insulaire. Malheureusement, nous n'en profitions pas.

Ces cris d'alarme jetés au sein du parlement anglais devraient avoir dans nos chambres et par toute la France un retentissement salutaire; notre ligne de conduite nous devait être tracée de la main de nos voisins mêmes. Mais il n'en est pas ainsi: nous nous croisons les bras, l'Angleterre agit; nous discutons des théories, elle poursuit des applications. Elle se crée avec activité une force à vapeur redoutable et réduit le nombre de ses vaisseaux à voiles, dont elle a reconnu l'impuissance. Nous, qui enissions dû la précéder dans cette réforme, et qui du moins devrions l'y suivre avec ardeur, c'est à peine, sur le chiffre de nos navires à vapeur, si nous en avons six qui soient capables de soutenir la comparaison avec ceux de la marine britannique.

Il est triste de le dire, mais on s'est endormi et l'on a endormi le pays avec des paroles flatteuses et des chiffres erronés; on s'est persuadé qu'il possédait une marine à vapeur forte et respectable. Erreur déplorable, source d'une confiance plus déplorable encore.

Je ne suis pas de ceux qui, dans l'illusion de l'amour-propre national, nous croient en état de lutter sur mer d'égaux à égaux contre la puissance britannique; mais je ne voudrais pas non plus entendre dire qu'en aucun cas nous ne puissions lui résister.

Ma pensée bien arrêtée est qu'il nous est possible de soutenir la guerre contre quelque puissance que ce soit, fût-ce l'Angleterre, et que rétablissant une sorte d'égalité par l'emploi judicieux de nos ressources, nous pouvons, sinon remporter d'éclatants succès, au moins marcher sûrement vers notre but, qui doit être de maintenir à la France le rang qui lui appartient.

Nos succès ne seront point éclatants, parce que nous nous garderons bien de compromettre toutes nos ressources à la fois dans des rencontres décisives.

Mais nous ferons la guerre sûrement, parce que nous nous attaquerons à deux choses également vulnérables, la confiance du peuple anglais dans sa position insulaire, et son commerce

maritime. Qui peut douter qu'avec une marine à vapeur fortement organisée nous n'ayons les moyens d'infliger aux côtes ennemies des pertes et des souffrances inconnues à une nation qui n'a jamais ressenti tout ce que la guerre entraîne de misères? La suite de ces souffrances lui viendrait le mal, également nouveau pour elle, de la confiance perdue. Les richesses accumulées sur ses côtes et dans ses ports auraient cessé d'être en sûreté.

Et cela pendant que, par les croisières bien entendues dont je révélerai plus tard le plan, nos aggrèsions efficacement contre son commerce ripandaient sur toute la surface des mers. La lutte ne serait donc plus si inégale!

Je continue de raisonner dans l'hypothèse de la guerre. Notre marine à vapeur aurait alors deux théâtres d'action bien distincts: la Manche d'abord, où nos ports pourraient abriter une force considérable, qui, sortant à la faveur de la nuit, braverait les croisières les plus nombreuses et les plus serrées. Rien n'empêcherait cette force de se réunir avant le jour sur tel point convenu des côtes britanniques, et là elle agirait impunément. Il n'a fallu que quelques heures à sir-Sidney Smith pour nous faire à Toulon un mal irréparable.

Dans la Méditerranée nous règnerions en maîtres; nous assurerions notre conquête d'Alger, ce vaste champ ouvert à notre commerce et à notre civilisation. Et puis la Méditerranée est trop loin de l'Angleterre: ce ne sont pas les arsenaux de Malte et de Gibraltar qui pourront entretenir une flotte à vapeur, si difficile et si coûteuse à approvisionner, et toujours en crainte de se voir réduite à l'inaction par le défaut de combustible. Libre donc à la France d'agir victorieusement sur ce théâtre; tous ses projets, elle pourra les accomplir avec des navires à vapeur, sans s'inquiéter des escadres à voiles, dont toute la surveillance sera trompée, dont toute la vitesse sera devancée.

À la marine à vapeur encore, et à elle seule, est réservé le rôle d'éclairer nos côtes et de signaler l'approche des ennemis, de couvrir notre cabotage et de s'opposer de vive force, quand faire se pourra, aux débarquements, aux bombardements et à toutes les aggrèsions de l'ennemi, car il va sans dire que la marine à vapeur ne saurait nous donner d'avantages qui ne puissent être retournés contre nous. La moitié de nos frontières est frontière maritime. Jadis cette vaste étendue de côtes pouvait être défendue par notre armée de terre: presque partout inaccessible, ou au moins d'une approche dangereuse aux navires à voiles, les débarquements y étaient peu à craindre, et les points importants, les grands ports et les lieux où la nature n'avait rien fait pour la défense, l'art s'en était emparé et les avait mis hors de toute atteinte. Aujourd'hui tout est changé: avec des navires à vapeur, nos côtes peuvent être abordées sur toute leur vaste étendue, de Dunkerque à Bayonne, l'Angleterre peut contre nous tout ce que nous pouvons contre elle. En quelques heures une armée embarquée sur une flotte à vapeur à Portsmouth ou dans la Tamise se présentera sur un des points de notre littoral, pénétrera dans nos rivières, opérera un débarquement, ou détruira avec la bombe nos villes, nos arsenaux et nos richesses commerciales. La rapidité de ses mouvements assurera son succès. L'armée française, ses forts et ses canons ne pourront être partout à la fois, et l'on saura en même temps l'apparition de l'ennemi, l'accomplissement de ses projets et son départ. À l'heure qu'il est, si une déclaration de guerre survenait, nous apprendrions dès le lendemain peut-être la destruction de Dunkerque, de Boulogne, du Havre, etc., que rien ne peut défendre contre un bombardement. Nous aurions la douleur de voir le drapeau anglais flotter dans la rade de Brest, notre grand arsenal, jusqu'à présent protégé par les difficultés de navigation multipliées à ses alentours, difficultés que l'emploi des bateaux à vapeur ferait disparaître.

Ainsi, à l'aide de la marine à vapeur, l'Angleterre est en état de menacer toutes nos côtes sur l'Océan et de régner même sur la Méditerranée, en nous coupant avec Alger toutes nos communications; elle peut, en outre, bloquer étroitement et efficacement tous nos ports, et cela dès aujourd'hui, si bon lui semble. Et pour lui résister, il n'y a pour nous qu'une seule ressource, qu'un seul moyen, celui dont elle userait contre nous, une marine à vapeur.

Eh bien! il faut le redire, c'est là le côté douloureux de la question; malgré toutes les illusions dont nous aimons à nous satisfaire; malgré tous les faits avancés, tous les chiffres alignés, nous n'avons qu'une force impuissante, une force dont l'existence purement nominale est toute sur le papier. Sur quoise fonde-t-on, en effet, pour rassurer la France et lui prouver que sa marine est dans un état respectable? Sur une escadre à voiles parfaitement armée, j'en conviens, et certes ce n'est pas moi qui lui dénierai ses mérites et sa gloire; mais si l'est vrai que, par le simple progrès des choses, ce qui était le principal, ce qui était tout, il y a vingt ans encore, n'est plus aujourd'hui qu'un accessoire dans la force navale, cette belle escadre serait bien près de n'être qu'une dépense inutile. Examinons un peu des faits qui se sont passés sous nos yeux; c'est de l'histoire contemporaine que chacun peut apprécier avec ses souvenirs.

Depuis que les progrès de la civilisation ont fait abandonner les galères (ceci est assez ancien), chaque état a eu des escadres, ou réunions de vaisseaux à voiles, comme expression de sa force navale. Les flottes françaises et anglaises se sont, pendant un siècle et demi, disputé l'empire de la mer, et, après des lutttes longues et sanglantes, le pavillon britannique est promené d'un bout à l'autre du globe en vainqueur et en maître. On a pu croire la marine française anéantie.

Elle ne l'était pas pourtant, et, la paix ramenant avec elle la tranquillité, la confiance et le commerce, notre navigation marchande a pu employer et former assez de matelots pour qu'en 1840 on ait vu une escadre de vingt vaisseaux faire flotter avec honneur le pavillon français dans la Méditerranée.

Bien des esprits ont été éblouis de ce brillant résultat; ils ont vu avec douleur cette belle flotte condamnée à l'inaction, alors que le sentiment national était en eux si vivement blessé. Nous avions à ce moment sur l'escadre britannique la supériorité de l'organisation et du nombre. Nos matelots, commandés par un chef habile et actif, étaient bien exercés et tout leur promettait la victoire. Je n'invoque pas là mes souvenirs, mais ceux d'un des plus habiles officiers de la marine anglaise.

Admettons que la querelle se fût engagée alors; admettons que le Dieu des batailles eût été favorable à la France: on eût poussé des cris de joie par tout le royaume; on n'eût pas songé que le triomphe devait être de courte durée. Il faut bien le dire, dans une rencontre entre deux escadres française et anglaise, le succès sera toujours vivement disputé; il appartiendra au plus

habile, au plus persévérant, mais il aura été payé bien cher, et de part et d'autre les pertes auront été énormes, plusieurs des vaisseaux détruits ou hors de combat. Il est aisé de se représenter dans ses ports avec une escadre délabrée, veuve de ses matelots et de ses officiers matelots.

Mais je veux supposer ce qui est sans exemple: j'accorde que vingt vaisseaux et quinze mille matelots anglais prisonniers puissent jamais être ramenés dans Toulon par notre escadre triomphante. La victoire en sera-t-elle plus décisive? Arrivés-nous vaincu un ennemi qui se laisse abattre du premier coup, à qui les ressources manquent pour réparer une défaite et qui, pour laver un outrage, soit accoutumé à mesurer ses sacrifices? Pour qui connaît le peuple anglais, il est évident qu'en de pareilles circonstances, on le verra animé d'un immense désir de venger un échec inconnu dans ses annales, un échec qui touche à son existence même. On verra toutes les ressources navales de cet immense empire, son nombreux personnel, ses richesses matérielles, s'unir pour effacer la tache imprimée à l'honneur de la marine britannique. Au bout d'un mois, une, deux, trois escadres aussi puissamment organisées que celle que nous leur aurons enlevée seront devant nos ports. Qu'aurons-nous à leur opposer? Rien que des débris. Et c'est ici le lieu de déchirer le voile sous lequel se dérobe à nos yeux le secret de notre faiblesse. Disons-le tout haut, une victoire, comme celle qui nous semblait promise en 1840, eût été pour la marine française le commencement d'une nouvelle ruine. Nous étions à bout de nos ressources: notre matériel n'était pas assez riche pour réparer, le jour au lendemain le mal que nos vingt vaisseaux auraient souffert, et notre personnel eût offert le spectacle d'une impuissance plus désolante encore. On ne sait pas assez tout ce qu'il en a coûté d'efforts pour armer alors ces vingt vaisseaux qui donnaient à la France tant de confiance et d'orgueil; on ne sait pas assez que les cadres épuisés de l'inscription n'avaient plus de matelots à fournir. Et ce qu'il faut ajouter, c'est qu'au premier bruit de guerre, la pépinière si appauvrie de notre marine marchande se fût réduite à rien, le pen de bras qui pouvaient rester se fussent donnés tout aussitôt à la productive spéculation des armemens en course.

Plusieurs fois dans le cours de son histoire, la France, alors qu'on la croyait sans soldats, a bien pu en faire sortir des milliers de son sein, comme par enchantement; mais il n'en va pas ainsi à l'égard des flottes: le matelot ne s'improvise pas; c'est un ouvrier d'art qui, s'il n'est façonné dès son enfance au métier de la mer, conserve toujours une inévitable infériorité. Depuis le temps où nous cherchons à faire des matelots, nous sommes parvenus, il faut le reconnaître, à avoir des gens qui n'ont pas le mal de mer; mais le nom de matelot ne se gagne pas à bon marché.

Voilà donc les débris de notre escadre victorieuse ou bloquée ou assaillie par des forces nombreuses qui, à la puissance de leur organisation joignent l'ardent désir de venger une défaite. Le fruit du succès et du sang versé est perdu. Il n'est plus permis d'appeler du nom de victoire une supériorité d'un moment, qui n'a laissé après elle que la certitude de prochains revers, et cela, parce que, sans prévoyance du lendemain, nous aurons compromis toutes nos ressources à la fois.

Non, il ne faut pas accoutumer le pays à jouer en temps de paix avec des escadres, et à se complaire dans la fausse idée qu'elles lui donnent de sa puissance. N'oublions jamais l'effet que produisit le rappel de la flotte en 1840: c'était pourtant à qu'il fallait faire alors, et ce qu'il faudrait faire encore à la première menace d'une guerre.

Il est donc clair que le rôle des vaisseaux ne peut plus être désormais de former le corps même de notre puissance navale; l'emploi des navires à vapeur les réduit forcément à la destination subalterne de l'artillerie de siège dans une armée de terre. On les emmènera à la suite des escadres à vapeur, alors que l'expédition aura un but déterminé, alors qu'on aura à agir contre un fort, une ville maritime, qu'il faudra foudroyer avec une grande masse de canons réunis sur un même point. Hors de là on ne leur demandera point des services qu'ils ne peuvent, qu'ils ne doivent plus rendre, et l'on se gardera de persévérer, par un respect exagéré pour d'anciennes traditions, dans une voie dangereuse, au bout de laquelle il pourrait y avoir quelque jour un compte bien sérieux à rendre à la France désabusée.

Je n'hésiterais pas, pour mon compte, à entrer dès aujourd'hui dans la route contraire, et je me poserais nettement la question de savoir si, maintenant huit vaisseaux armés et huit en commission, pour n'en retirer d'autre avantage que celui de frapper de loin les yeux des observateurs superficiels, ce n'est pas beaucoup trop.

On me répondra peut-être que ces vaisseaux sont l'école des officiers, de la discipline.

Mais toute réunion de navires, qu'ils soient à voiles ou à vapeur, atteindra le même but. Il n'est pas nécessaire d'avoir pour cela des vaisseaux, de toutes les machines flottantes les plus coûteuses, des vaisseaux que, la guerre venant, il faudrait désarmer.

Ne vaut-il pas mieux employer les loisirs de la paix à préparer et à aiguïser une lame qui porterait des coups assurés en temps de guerre? Je ne crains pas de l'affirmer, de la formation d'une escadre à vapeur sortirait plus d'idées nouvelles et de véritables progrès qu'il n'y en a eu depuis les leçons de la dernière guerre.

Enfin, et tout est là, portons nos regards au delà du détroit et voyons ce que fait l'Angleterre; voyons la décision avec laquelle ce pays si sage, si éclairé sur ses intérêts, a su renoncer aux vieux instruments de sa puissance, et se saisir d'une arme nouvelle.

Assurément, si quelque part on devait tenir au maintien de ces escadres à voiles, c'était dans les conseils de l'amirauté britannique: on en a tiré assez de profit et de gloire.

Mais on a suivi la marche du temps, on a écouté les conseils de l'expérience, et l'on a compris que les vaisseaux devenaient inutiles alors qu'une nouvelle force navale, capable de tout en dépit d'eux, était entrée dans le monde.

Aussi, regardons-les à notre escadre, clouée depuis longtemps par la force des choses dans la Méditerranée, qu'oppose-t-elle véritablement anglais? Trois vaisseaux (1); mais en revanche

(1) Le gouvernement anglais réduit cette année de dix-sept à neuf le nombre de ses vaisseaux armés. Trois du premier rang (à trois ponts) seront employés comme vaisseaux de garde dans leurs ports: Sheerness, Portsmouth, et dans la Méditerranée un dans l'Océan-Pacifique, un en aux Antilles et Amérique du Nord. Sept de ces neuf vaisseaux sont destinés à porter des pavillons d'officiers-général.

Les bateaux à vapeur, dont neuf de grande dimension, et avec force il en a assez pour faire régner son pavillon et triompher sa politique. Notre budget, je le sais, nous donne un effectif de quarante-trois navires à vapeur : c'est quelque chose ; on sait en Angleterre à quoi s'en tenir sur la valeur réelle de ces navires, et voici quel total on met en regard du nôtre.

En tout, la Grande-Bretagne compte aujourd'hui cent vingt navires à vapeur de guerre. Sur ce nombre, soixante-dix sont armés, et il faut y ajouter deux cents bateaux de marine supérieure, aptes à porter du gros canon et des troupes, que la navigation marchande fournirait à l'état le jour où cela serait nécessaire.

On n'est pas tout ; pour se faire une idée de la force réelle de la flotte à vapeur, il faut avoir vu de près tout ce que son armement a de redoutable, il faut avoir vu le soin et l'habile prévoyance avec lesquels tout y a été étudié. Les steamers de guerre anglais n'ont pas été construits et garantis bons pour tous les services indistinctement. Dans leur construction, on n'a eu qu'une idée, un but : la guerre. Ils réunissent, avec une entente merveilleuse des choses de la mer, grande vitesse, puissante armement, et vaste emplacement pour des troupes passagères. Qui, cet armement est formidable ; oui, ce soin exclusif que l'Angleterre à accroître et à perfectionner cette branche de service maritime est un avertissement que nous ne devons pas négliger, sous peine de voir un jour en péril tout ce qu'il y a de plus cher à un peuple, l'intégrité de notre territoire, et notre honneur national.

On ne le répète, il y a pour nous un moyen bien simple d'éviter ce péril et de rendre les chances de la lutte moins inégales si jamais elles venaient à se présenter : c'est de nous armer comme on s'arme contre nous, c'est de donner à notre marine à vapeur, qui languit encore dans l'incertitude des expériences, une puissante impulsion et un large développement. Avec les ressources que cette marine ainsi perfectionnée nous fournira pour l'attaque et pour la défense, la France pourra légitimement se reposer dans le sentiment de sa force. Mais, il faut bien que je dise, en cela comme en toute chose, pour faire le bien, il est nécessaire de s'en occuper, et de s'en occuper sérieusement.

Notre marine à vapeur date de 1829 ; l'expédition d'Alger fut le théâtre de ses premiers essais. On fut frappé alors des avantages qu'il était possible d'en retirer, et l'on s'empessa de jeter dans le même moule un assez grand nombre de navires semblables à ceux qui avaient servi dans cette expédition. Cependant, cette était l'importance tous les jours croissante du service d'Alger, que ces navires à peine construits devaient aussitôt s'y approprier, et que sans cesse requis d'urgence, et souvent même forcés de marcher sans que leurs séparations fussent terminées, ne pouvaient fournir la matière d'aucun essai fructueux, aucune amélioration. Ce qui leur manquait surtout, c'était d'être employés dans les stations où il auraient pu être mis en comparaison avec les navires étrangers. Cet inconvénient, joint à des préventions exclusivement régnaient en faveur de la marine à voiles, fit que de 1830 à 1840 les progrès de notre flotte à vapeur furent nuls. Cependant la science avait marché. La marine royale d'Angleterre, ayant le loisir d'expérimenter, et de plus, ayant sous les yeux une marine à vapeur marchande où le nombre et la concurrence amenaient des progrès de tous les jours, avait mis en mer des navires magnifiques.

Les hommes qui gouvernaient nos affaires en 1840, furent frappés de ces progrès et en sentirent la portée ; une tentative énergique fut faite pour donner à la France une véritable marine à vapeur, par la création de nos paquebots transatlantiques. Malheureusement cette tentative a été la seule : malgré les efforts si louables et si persévérants du département des finances pour tracer une voie d'amélioration à la marine à vapeur par l'exemple de ses paquebots, on s'est obstiné à la laisser végéter, et aujourd'hui elle ne suffit plus aux besoins de la paix, loin d'être les ressources qu'elle devrait offrir pour la guerre.

Et l'on ne saurait accuser les chambres de cette triste insuffisance. Chaque fois que des fonds ont été demandés pour doter la France d'une marine à vapeur, ils ont été votés avec un patriotique empressement. L'argent ne s'est jamais fait attendre ; mais on espérait qu'il y aurait un résultat qui répondrait à tant de dépenses, à tant de sacrifices. Ce résultat apparaît maintenant à tous les yeux. Par un excès de prévoyance trop commun chez nous, l'administration a cru devoir, avant tout créer des moyens de réparation pour la nouvelle marine. Dans tous nos ports s'élèvent aujourd'hui de magnifiques ateliers enfermés dans des monuments grandioses. Ces ateliers sont destinés à réparer les avaries et à pourvoir aux besoins de la marine à vapeur, et cette marine ne fait que de naître.

Cependant, comme on ne peut pas laisser ces vastes ateliers sans emploi et leurs ouvriers sans ouvrage : comme, du reste, par la force des choses, tout ce que nous avons de navires à vapeur est employé à Toulon, et que là seulement il y a des navires à réparer, qu'a-t-on fait des ateliers construits dans les ports de l'Océan ? On les a employés à fabriquer des machines, au lieu d'en donner la construction, comme un encouragement, à l'industrie particulière.

Nous avons déjà Indret et ses coûteux produits. Fallait-il en outre ajouter à celui de constructions ? Fallait-il employer l'argent destiné à l'accroissement et à l'amélioration de la flotte, pour élever des monuments dont l'utilité présente est loin d'être démontrée ?

Nous avons toujours été portés à augmenter sans mesure les dimensions de la marine, au détriment de ce qu'il y a dans l'armement d'efficace et d'agissant. Il serait bon d'essayer du système contraire, et j'ai la conviction que l'on trouverait aisément les moyens d'avoir une véritable flotte à vapeur et d'encourager une industrie utile, en demandant au commerce de belles et bonnes machines, comme il sait les faire.

On ne saurait non plus se fier à la marine à vapeur, si je disais que sur ce chiffre de quarante-trois navires à flot que comporte le budget, il n'y a pas six qui puissent soutenir la comparaison avec les navires anglais, on ne me croirait pas, et je n'aurais pourtant rien avancé que la triste vérité. Le plus grand nombre de nos bâtiments appartient à cette classe de navires bons en 1830, qu'ils furent créés, mais aujourd'hui, à coup sûr, fort en arrière de tous progrès. Ces navires, assujettis dans la Méditerranée à la navigation commerciale, sont presque tous arrivés à une vieillesse prématurée. Comme je l'indiquais tout à l'heure, ils ne sont plus au service d'Alger et aux missions politiques, et il faut bien leur confier, à défaut de bâtiments meilleurs.

Les officiers qui les conduisent rougissent de se voir faibles et impuissans, je ne dirai pas seulement à côté des Anglais, mais des Russes, des Américains, des Hollandais, des Napolitains, qui ont mieux que nous.

On m'accuserait d'atténuer comme à plaisir nos ressources de guerre, si je n'y faisais pas entrer nos paquebots transatlantiques et ceux de l'administration des postes. Sans doute, il y a quelque utilité à attendre de ces navires ; mais d'abord ils n'appartiennent pas à la marine, qui n'a rien à leur demander en temps de paix, et l'on s'est trompé, en outre, quand on a cru pouvoir, dans leur construction et leurs aménagements, les approprier à la fois à leur service et à celui de la guerre.

(La suite à demain.)

Affaires de France.

Nous avons fait mention il y a peu de jours de la proposition de quatre députés, de la chambre élective de France d'après laquelle nul ne pourra être inscrit désormais sur les listes électorales d'un arrondissement, s'il n'y a son domicile réel, ou s'il n'y paie au moins cinquante francs d'impositions directes. Le but de cette proposition a besoin d'être expliqué. Il est arrivé plusieurs fois que pour modifier l'esprit de la majorité électorale dans un arrondissement, des électeurs d'un arrondissement voisin y ont transféré leur domicile politique ; il leur a suffi pour cela, d'y acheter une petite parcelle de terrain. On a vu des électeurs s'entendre pour acheter un champ d'un hectare, et le diviser en parcelles extrêmement nombreuses, si bien que chacun des nouveaux propriétaires n'avait qu'une cote de quelques centimes à payer de ce chef ; comme ils possédaient déjà le cens dans un autre arrondissement, ils acquéraient par là le droit de voter dans celui où ils voulaient que leur opinion devint prépondérante.

Cette manœuvre, dont il n'y avait encore eu que des exemples assez rares, menaçait d'être érigée en système, et c'est le parti légitimiste surtout qui comptait en faire son profit. Tout récemment 93 électeurs de cette opinion, se sont fait inscrire dans l'arrondissement de Savenay (Vendée), pour y voter aux premières élections générales, ils ne s'en sont pas cachés, en faveur de M. de Genoude. La Gazette de France a trouvé la combinaison de son goût ; depuis quelques semaines elle engage son parti à mettre en pratique sur tous les points du royaume, le système des groupes par les transferts, c'est ainsi qu'elle l'a baptisée ; elle assure avec tout l'aplomb qu'on lui connaît que, M. de Villèle approuve beaucoup cette marche, et que si ses conseils sont écoutés, les prochaines élections feront arriver quatre-vingt-dix légitimistes à la chambre.

C'est donc contre le système des groupes par les transferts, que la proposition est dirigée. Tous les bureaux de la chambre des députés moins un, en ont autorisé la lecture en séance publique.

— On écrit de Paris :

Des nouvelles de Constantine, en date du 4 mai, annoncent que la colonne sous les ordres de M. le duc d'Anmale a rencontré dans les montagnes Berbères des Ouled-Soltan une résistance dont nos troupes ont triomphé : un premier combat eut lieu le 24 avril, et le 1^{er} mai les tribus ont reconnu la supériorité de nos armes.

Cette affaire, qui a été très vive, a coûté la vie à l'intrepide chef d'escadron Gallias, universellement regretté ; M. Sandre, lieutenant au 22^e de ligne, a eu la jambe amputée ; le colonel Tatareau et le colonel Jamin, aide-de-camp de M. le duc d'Anmale, ont eu chacun un cheval tué sous eux ; le cheval du prince a été blessé deux fois. Si de pareilles expéditions, si souvent renouvelées, ne peuvent être évitées, nous n'avons rien à dire ; mais si elles ne sont pas absolument nécessaires, nous ne saurions protester trop énergiquement contre elles, en nous rappelant tout le sang précieux qu'elles ont déjà fait verser, en comptant toutes les familles qu'elles ont déjà mises dans le deuil. N'attendons pas pour en finir avec ces expéditions dont la gloire n'est pas en raison du péril, qu'elles nous aient coûté la vie d'un de nos jeunes princes.

— On écrit de Paris à un journal belge ce qui suit au sujet de la brochure du prince de Joinville :

La brochure du prince de Joinville produit une grande sensation dans le monde politique. Elle arrive justement avant la dernière discussion qui doit avoir lieu lundi prochain sur les affaires de Taïti, à l'occasion du rapport sur les crédits supplémentaires. Le cabinet en est très-contrarié, il s'en est occupé en conseil des ministres et a voulu et en empêcher la publication. La brochure n'a été tirée qu'à cent exemplaires, que le prince a adressés aux officiers généraux de la marine et aux membres influens des deux chambres, mais la Revue des Deux-Mondes en publie les extraits les plus saillans : cette brochure, écrite dans un style remarquable, est surtout une réhabilitation de la politique de M. Thiers. Le rappel de la flotte en 1840, qui était un grief principal contre cet homme d'état, y est expliqué et justifié par le prince de Joinville. La marine française est représentée comme étant sacrifiée par le ministère Guizot.

Le prince qui est très-aimé dans les classes moyennes, fait tout ce qu'il peut pour se rendre populaire ; avant-hier il accompagna le roi à l'exposition de l'industrie nationale, où il se fit remarquer par sa tenue et son langage. Il portait un vieil habit vert rapé, un pantalon d'étoffe à petites lignes comme les matelots, et des souliers semblables à ceux que portent les soldats de la marine ; avec cela il a le teint halé et sent à une demi-lieue le tabac. Il ne porte presque jamais de gilet ; souvent sa femme et les membres de sa famille lui font à cet égard de justes observations, mais il fait semblant de ne pas les entendre.

Nouvelles de Munich.

La Gazette des Tribunaux avait dit, sur la foi de son correspondant de Munich, qu'on avait tiré à mitraille sur la peuple pour mettre fin aux désordres dont cette ville vient d'être le théâtre : le Journal de Francfort a répondu que cette assertion était dénuée de fondement.

La Gazette de Cologne, en parlant des mêmes désordres avait dit, entre autres, qu'une foule furieuse avait voulu pénétrer dans le palais et qu'il avait fallu recourir à la baïonnette pour l'empêcher ; que le directeur de la police avait reçu un coup de pierre au visage ; qu'il y avait eu plusieurs tués ; que le peuple avait voulu pénétrer dans la demeure du président du gouvernement, et que ce fonctionnaire avait été contraint de passer avec sa famille la nuit du 1^{er} au 2 mai à la grande garde ; que, dans

la soirée du 2, une centaine de personnes avaient voulu entrer de force au théâtre de la cour ; enfin que les cuirassiers ne voulaient pas d'abord monter à cheval pour réprimer les désordres.

La Gazette Politique de Munich déclare que toutes ces assertions sont fausses. Ce journal ajoute, que 13 gendarmes ont été blessés dans ces désordres, où ils ont fait, comme les autres autorités, leur devoir, et n'ont pas mérité, non plus que ces dernières, les reproches que leur a adressés le correspondant de la Gazette de Cologne.

Nouvelles de Grèce.

Nous recevons par Marseille, l'estafette du Levant. Voici ce qu'on nous écrit d'Athènes, en date du 30 avril :

L'Ami du Peuple, annonce la découverte d'une société secrète nouvellement formée sous le nom de Grande Fraternité, et ayant pour but apparent l'indépendance de la Grèce et de la religion.

Ce journal, publie une partie des réglemens de cette société, le serment prêté par ses membres, puis il ajoute :

« L'exiguité de nos colonnes, ne nous permet pas aujourd'hui de donner plus de détails. Nous nous bornons à déclarer pour le présent, que le but principal que se propose la Grande Fraternité, c'est de troubler la tranquillité intérieure, d'arriver au bouleversement de l'état et au renversement de la constitution. Mais comme les Philorthodoxes craignent la juste indignation du peuple, lequel révère par dessus tout son indépendance, que la tranquillité publique et une sage application du régime représentatif, peuvent seuls garantir, ils ont couvert leurs desseins anarchiques, du voile de la religion et ils proclament l'extension territoriale. Toutefois, personne ne se laissera prendre à ces amorces trompeuses etc. »

Voici ce qu'on lit dans l'Observateur Grec, au sujet des refus que le Synode-Grec, avait faits d'abord de prêter serment à la nouvelle constitution :

« En annonçant que le Saint-Synode venait de prêter serment aux nouvelles institutions, nous avons passé sous silence, dans le dernier numéro, qu'il s'était d'abord refusé de le faire, en prétendant que les ecclésiastiques ne peuvent prêter serment deux fois. — Cet incident ayant préoccupé la presse, nous nous faisons un devoir de le mentionner. Le Siècle a défendu chaudement la première opinion du Saint-Synode. La Minerve et les autres journaux conservateurs, ont répondu une prétention, laquelle ne tendrait à rien de moins qu'à établir dans l'état un pouvoir qui s'affranchirait de l'obéissance aux lois etc. La Minerve attribue les objections faites le premier jour par le Saint-Synode, à des desseins politiques qu'elle dénonce au pays. — Le ministère ayant donné 24 heures de réflexion aux révérends évêques, pour qu'il pussent prendre une détermination, qui, si elle eût été confirmative de la première, devait, dit-on, emporter leur révocation de membres du Saint-Synode, c'est à l'expiration de ce délai, que le serment a été prêté. »

Nouvelles de Turquie.

L'Observateur Grec, du 30 avril, publie les faits suivans :

On nous écrit de Salonique. — Les nouvelles de ces contrées sont des plus affligeantes. La haute Albanie est toujours en pleine insurrection. Les provinces de Scopia, Vrania, Calcaideres et d'autres encore, se sont aussi agitées contre leurs gouvernemens. L'honneur, la vie et les propriétés des chrétiens, ont été à la merci d'un fanatisme barbare. Le village de Koumanou dans la province de Scopia, composé de 420 maisons, a été réduit en cendres par les insurgés ; et ses malheureux habitans, tous chrétiens, ont été massacrés. Vingt-huit familles, d'un autre village de la province de Débres ont dû embrasser l'Islamisme pour se soustraire aux atrocités qui leur étaient réservées. Le brigandage existe aussi sur presque tous les points de la Macédoine : l'évêque de Vodina, plusieurs négocians, et une caravane, viennent d'être dépouillés par les brigands. Plusieurs assassinats ont eu lieu ces jours-ci, jusque dans les environs de Salonique. La crainte de voir se prolonger cet état de choses, tient la population de ces contrées dans la plus triste anxiété. La Porte s'est enfin décidée à agir contre l'Albanie. Elle vient de concentrer à Bétolia, 30,000 hommes de troupes régulières et 70 pièces de canon. On attend impatiemment et dans une grande perplexité, le résultat de cette expédition.

— On écrit à la Gazette d'Augsbourg :

Les nouvelles reçues en dernier lieu de la Turquie d'Europe ont jeté la consternation parmi les ministres de la Sublime-Porte. Elles sont, en effet, d'une nature fort inquiétante. Les chrétiens, poussés à bout par les excès des milices albanaises, ont fait parvenir au patriarche grec de Constantinople une adresse, où ils l'accusent de s'être fait en quelque sorte le complice de leurs ennemis par la fausse confiance qu'il leur a inspirée dans les promesses du divan.

— L'affaire des Prussiens qui ont abjuré leur religion, a donné lieu, ces jours derniers, à de fréquens pourparlers entre le ministre de Prusse et le divan. Rifaat-Pacha a autorisé le ministre à envoyer des personnes de la mission auprès des néophytes, pour s'informer des motifs qui ont amené leur apostasie. Le chancelier de Prusse et l'interprète de la mission prussienne se sont rendus auprès d'eux, et ils ont dressé le procès-verbal des réponses faites par le Prussien converti à l'islamisme ; il résulte de leurs investigations que c'est par pure conviction qu'il a renoncé, ainsi que sa femme et sa fille, à la religion de ses pères. Jusqu'ici, dit-il, j'avais vécu dans l'aveuglement, et je suis la providence, qui a bien voulu m'éclairer et m'indiquer la bonne voie. C'est sur ce thème-là qu'ont été toutes ses réponses. Toutefois le ministre de Prusse n'a pas voulu abandonner le droit de protection sur ces sujets, et il paraît que dans la conférence qu'il a eue lundi dernier avec Rifaat-Pacha, le ministre des affaires étrangères a presque consenti à ce qu'ils restassent placés sous la protection de la Prusse, à condition qu'on ne leur ferait pas violence dans leurs croyances.

— Il paraît que le sultan se propose de faire prochainement une excursion dans les provinces voisines de la capitale. Il voulait aussi visiter Athènes, mais il a renoncé à ce projet, de l'avis de ses ministres.

Nouvelles des Etats-Unis.

Le steamer Acadia, arrivé à Liverpool, apporte des nouvelles de New-York jusqu'au 30 avril ; elles confirment le fait de la signature du traité d'annexion de Texas aux Etats-Unis. Les

traité a été présenté au Sénat, qui en a autorisé la première et la seconde lecture et en a ordonné l'impression. Cette affaire occupe très-vivement l'opinion publique aux Etats-Unis.

Des meetings ont lieu à New-York et à Washington, pour discuter l'opportunité et la convenance de la réunion; les hommes politiques les plus estimés écrivent pour ou contre dans les journaux. Rarement une question a produit une aussi vive agitation aux Etats-Unis. Le *Journal du Commerce* de New-York assure que le traité sera rejeté par le Sénat. Pour son adoption il faut les deux tiers des voix, ce qui la rend en effet plus difficile.

La *Tribune* de New-York annonce que le gouvernement a donné l'ordre à un détachement de troupes considérable, de se porter sur la frontière du Texas pour aider à repousser l'invasion que projette, dit-on, le Mexique.

La législature de la Pensylvanie vient de voter un impôt dont le produit sera exclusivement affecté au paiement des intérêts de la dette. Il serait à désirer que cet exemple trouvât des imitateurs dans les assemblées législatives des autres états.

Le ministre du Mexique aux Etats-Unis a quitté Washington et attend à New-York la décision du Sénat au sujet du traité. On assure qu'un envoyé spécial des Etats-Unis est parti pour le Mexique avec la mission d'obtenir, à quel prix que ce soit, le consentement de cette puissance. On dit que M. Packenham, le ministre anglais, est fort irrité de la duplicité du Texas qui avait exploré la médiation de la Grande-Bretagne pour obtenir la reconnaissance de son indépendance, tandis qu'il songeait à éteindre cette indépendance par la réunion à un autre état.

On a des nouvelles récentes de la nouvelle Grenade, elles nous apprennent que la chambre des représentans de cet état a adopté, le 7 mars dernier, à une forte majorité, un bill tendant à supprimer tous droits différentiels, et à placer les pavillons de toutes les nations sur le même pied que le pavillon national.

Meures parlementaires aux Etats-Unis

Le 23 avril dernier, il s'est passé, dans la chambre des représentans des Etats-Unis, une de ces scènes qui ne sont que trop fréquentes dans cette assemblée. Dans la discussion sur le tarif, M. Wright d'Indiana occupait la tribune et parlait en faveur du bill; M. White, de Kentucky, du parti whig, lui répliqua et repoussa l'accusation portée dans son discours contre M. Henry Clay, de s'être vendu à M. J. Quincy Adams. Lorsque M. White eut épuisé l'heure que le règlement accorde à chaque orateur, M. Kennedy, d'Indiana, affirma que l'accusation était fondée. M. White répliqua qu'il l'avait réfutée autant que le temps le lui avait permis. M. Rathbun, de New-York, intervint dans la discussion pour soutenir que l'accusation était vraie et qu'elle serait prouvée. M. White, exaspéré de ce système opiniâtre de contradiction, porta un coup de poing au visage de M. Rathbun, et les deux adversaires se mirent à boxer sans plus de façon; aussitôt les plus jeunes membres de l'assemblée se précipitèrent vers les combattans et parvinrent à les séparer.

Un autre incident avait lieu dans l'intérieur de la salle, un nommé William Moore qui, depuis plusieurs semaines, était en instance auprès du gouvernement pour obtenir réparation d'un tort ou une faveur, voulut entrer dans la salle, et comme on l'en empêchait, il tira un coup de pistolet sur M. M'Caullin, représentant de l'Ohio. La balle n'atteignit pas celui auquel elle était destinée, mais elle alla blesser un officier. L'assassin fut arrêté et mis en prison. Quant à M. Rathbun et M. White, à la sollicitation de leurs amis, ils se sont serré la main en pleine chambre, au milieu des applaudissemens de la salle entière.

Affaires d'Angleterre.

Voici les principales dispositions du bill sur le travail dans les manufactures qui vient d'être définitivement adopté en Angleterre. Ce bill contient soixante-quatorze clauses et quatre dispositions (*schedules*) y annexées. Il aura force de loi le 1er octobre prochain. Aucun inspecteur n'agira comme magistrat. Les inspecteurs entreront en tout temps dans les fabriques et les écoles pour y vérifier les registres, etc. Un bureau sera installé à Londres ou à Westminster pour les inspecteurs; là seront déposés les rapports. Des chirurgiens seront nommés par les inspecteurs pour délivrer des certificats. Leur traitement sera fixé par les inspecteurs. Toute personne qui montera une machine sans avoir donné connaissance au bureau des inspecteurs, des horloges seront mises dans les ateliers pour la régularité du travail. Les enfans de huit ans pourront être employés dans les fabriques, mais ils ne travailleront que sept heures par jour. Ils iront à l'école. Le travail pour les adultes sera réduit à dix heures par jour. Les pertes de temps pourront être réparées. Le travail cessera le samedi à quatre heures et demie. Une heure au moins sera accordée à l'ouvrier pour prendre son repas. Le travail ne durera que la moitié du temps ordinaire les jours de fête. Les ingénieurs signaleront les machines dangereuses. Des ordonnances seront portées contre les parens qui permettront que leurs enfans travaillent plus que ne le comporte la loi. L'acte peut être révoqué ou amendé. Une copie du bill sera affichée dans toutes les fabriques.

Nouvelles d'Italie.

On écrit de Turin, 10 mai: Suivant des nouvelles de Naples, le duc de Montebello est en négociations très-actives avec la cour des Deux-Siciles: il s'agit de deux mariages, celui de la princesse Marie-Caroline, sœur du roi, (et dont le duc de Bordeaux demande aussi la main) avec le duc d'Aumale, et celui de la reine Isabelle avec le comte de Trapani, auquel on n'a pas encore consenti.

On écrit de Rome que la vente de la galerie du cardinal Fesch a été suspendue. On a rendu cette année environ 700 tableaux, et il en reste encore plus de 2,000 qui seront vendus dans le courant de l'hiver prochain.

Nouvelles d'Espagne.

On écrit de Madrid, 11 mai: Ces jours derniers, une espèce d'émeute a mis sur pied tous les habitans de la rue *Fuencarral*, et des rues environnantes. L'alarme a été d'autant plus vive, que la présence de la reine y a fait l'occasion. La reine rentrait de la promenade qu'elle fait tous les jours avec sa mère et sa sœur, l'infante Maria-Luisa-Fernanda, quand elle a rencontré le saint-viatique qu'un simple vieillard de paroisse apportait à une femme du peuple.

Les trois princesses sont descendues aussitôt de leur voiture et se sont mêlées à la foule qui, selon l'usage du pays, suivait le Saint-Sacrement. Comme elles étaient agenouillées devant la porte de la pauvre malade, un grand cri s'est fait entendre, et au même instant Marie-Christine et ses deux filles ont reçu sur leurs vêtemens une grande quantité d'eau tombant avec fracas du dernier étage de la maison.

Nous laissons à penser l'indignation qui s'est emparée de ce bon peuple madrilène, chez lequel la loi punissait de mort autrefois quiconque osait toucher la reine! Hommes et femmes, soldats, bourgeois, *manolos*, montent en fureur à l'étage d'où l'injure est partie, et ne sont pas peu désappointés d'y trouver une petite fille toute en larmes, laquelle, s'étant précipitée à la fenêtre pour voir la reine, avait par mégarde renversé dans la rue un énorme vase rempli d'eau qui se trouvait sur le rebord de la croisée. L'agitation, qui déjà se communiquait aux rues adjacentes, s'est peu à peu calmée; la foule ne s'est rassurée pourtant que lorsqu'elle a vu les princesses remonter en souriant dans leur voiture et reprendre le chemin du palais.

On lit dans *El Castellano*: Quelques-uns de nos abonnés nous prient de les fixer sur le degré de vérité que peuvent avoir les bruits que l'on fait courir depuis quelques jours, relativement à la restitution des biens nationaux. Nous savons combien ces rumeurs ont répandu l'alarme parmi les possesseurs de biens du clergé, et combien ils désirent vivement de savoir à quoi s'en tenir sur ce point; aussi aurons nous soin, par la suite, de publier tout ce qui arrivera à notre connaissance sur ce sujet important.

Aujourd'hui nous pouvons dire que rien, jusqu'à présent, n'autorise à donner crédit à ce bruit, répandu sans doute par les mécontents et dans des vues coupables.

Il nous paraît impossible, de tout point, que l'on songe seulement à restituer les biens déjà vendus; car un pareil projet, outre qu'il serait impraticable, serait fatal, par ses résultats, pour la nation tout entière et pour le clergé lui-même, dont les intérêts sont communs avec ceux de la généralité.

Nouvelles de Danemarck.

On écrit de Copenhague, 11 mai. Le journal officiel publie le rescrit royal suivant en date du 8, adressé à la chancellerie: « Nous chargeons notre chancellerie danoise de soumettre à une révision sévère notre législation existante sur la liberté de la presse, et de préparer sur cette matière un nouveau projet de loi qui puisse être présenté aux états-provinciaux à leur prochaine session, et dans lequel, tout en conservant les principes de l'ordonnance du 27 septembre 1799, on dégage la liberté de la presse de toutes les entraves inutiles, mais en mettant, d'un autre côté, des limites à ses abus, par des dispositions légales, positives et sévères. »

Dans les considérans de cette ordonnance, le gouvernement se plaint de l'insuffisance de la législation actuelle pour réprimer les abus de la presse, lorsque celle-ci se propose de semer la mé-sintelligence entre les différentes parties de l'état, et entre les citoyens.

A O N O C C I S I



CHALES CACHEMIRE LONGS.

H. van Weerden & Co., rue dite Hoogstraat, est le seul magasin où l'on vend les vraies CHALES CACHEMIRE LONGS. Ils viennent aussi de recevoir une grande collection dans ce genre. 6405.

M. DE MAGNÉE.

Calligraphe de S. M. le Roi
ouvert à l'Institut de M. G. Burnier un cours de CALLIGRAPHIE en vingt leçons.

M. Burnier, ne négligeant rien pour l'éducation des enfans qu'on lui confie à voulu faire connaître à ses élèves la méthode de l'excellent Calligraphe.

A. CHARLES.

Premier bras de France.

Fait part aux habitans de cette ville qu'il donnera Mercredi 22 Mai prochain, une dernière lutte extraordinaire dans laquelle il exécutera les plus belles poses. Afin de faciliter l'entrée à toutes les fortunes, les prix des places seront fixés à 1 fr. 25 c. 1^{er} premier rang, et 60 c. le second rang.

A. Charles.

Les hommes les plus forts sont invités à cette lutte.
M. C. Kist aura le plaisir de défendre une seconde revanche.

POMMADE DU BARON DUPUYTREN.

Chirurgien-en-chef de l'Hôtel-Dieu à Paris, etc.
Préparée par M. LARD, pharmacien à Paris.

Cet agréable cosmétique, par son action fortifiante sur le cuir chevelu agit promptement la chute de la chevelure, la fait recroître et en prévient l'altération de la couleur jusqu'à l'âge le plus avancé. Le pot: 2 fr. 50 c. se défie des contrefaçons et exige que tous les pots soient revêtus du cachet et de la griffe Mallard. Dépôt chez M. Creman coiffeur à La Haye. 6348.

CRAYONS GRADUES DE WATSON.

Ces crayons gradués régulièrement, d'une mine douce et facile à tailler, ne s'égrènent pas et conviennent pour le dessin, l'architecture, le bureau et la réglure des registres. Il se vendent 20 c. et 2 fr. le paquet. — Chez Susse frères, place de la Bourse, et passage des Panoramas, n° 7, à Paris. 6388.

à Paris, chez Trabbitt, pharmacien, rue J. J. Rousseau, 21.

KAIFFA D'ORIENT,

BREVETÉ DU ROI.

Substance analeptique.

Cet aliment officieux convient aux enfans, aux convalescens et aux personnes faibles et épuisées. — Prix: 4 fr., avec le Manuel d'Hygiène du docteur Lavolley. 6389.

MAGASIN D'ARTICLES DE MODES POUR MESSIEUR.

C. & H. MANUS Sœurs, Korte Houtstraat, No 30, la première maison à droite, ont l'honneur d'annoncer qu'elles viennent de recevoir un nouveau de PARIS un assortiment choisi de tout ce qu'il y a de plus novateur et de plus élégant en écharpes et cravates de satin uni et de couleur, et qu'en cachemire: un grand choix de foulards des Indes, de chemisettes, mouchoirs de batiste avec bordures de différentes couleurs, robes de chambre, etc. Une grande partie de Gants de la fabrique de A. Privat, rue la Paix, N° 18 à Paris, des cols de batiste et de toile, des bretelles, des nœuds grecs en velours et autres. Des broches à tous les usages ainsi que des vons et parfumeries et tous les autres articles nécessaires pour la toilette, et que des caleçons de tricot, etc.

PS. On y trouve également un grand choix de meilleurs cigares. 6319

Cours des Fonds Publics.

Bourse d'Amsterdam du 18 Mai.

		COURS		OVERT.	
		17 mai.		18 mai.	
		Int.			
		60		60	
		75		75	
		100		100	
		100		100	
		98		98	
		87		87	
		144		142	
		107		107	
		110		110	
		110		110	
		5		5	
		106		106	
		6		6	
		98		98	
		90		90	
		4		4	
		6		6	
		5		5	
		7		7	
		22		22	
		5		5	
		2		2	
		78		79	
		83		83	
		2		2	
		47		47	

C'était seulement dans les actions de la Société de Commerce qu'il se manifeste de l'activité. Dès l'ouverture de la bourse de nombreux vendeurs sont présentés et le nombre s'en est encore accru; de manière que le cours de ce fonds a été réprimé de 1/2 p. c. sur la cote d'hier. On attribue cette baisse à la perspective d'un dividende fort minime. Quant aux autres fonds hollandais, il ne s'est rien passé qui mérite d'être mentionné, mais tous ont plus ou moins éprouvé les effets de la baisse dans le fonds de la Société de Commerce.

Cours de l'argent: prêt à garantie 3 1/2 %; prof. 4 1/2 %; escompte 2 1/2 %.

Derniers prix à 5 heures: 2 1/2 % 60; 3 % 60; 5 % 100; Soc. de Commerce 142; Ardoins 22 1/2.

SOCIÉTÉ DES EFFETS PUBLICS, A QUATRE HEURES ET DEMIE.

Amsterdam, dimanche 19 mai.

Encore aujourd'hui il s'est présenté plusieurs vendeurs en actions de Société de Commerce dont le cours a de nouveau fléchi de 1/2 p. c. Les autres étaient également un peu plus calmes.

Les espagnols étaient très-offerts par suite d'une baisse à la bourse de Madrid et de celle de Londres.

2 1/2 % 60; 3 % 60; Soc. de Comm. 141; Ard. 22 1/2.

Bourse de Paris du 17 Mai.

		COURS		OVERT.	
		14 mai.		17 mai.	
		Int.			
		122		120	
		84		45	
		6		6	
		102		40	
		5		5	
		105		105	
		3		3	
		675		00	
		6		6	

Bourse d'Anvers du 18 Mai.

Métalliques, 5 % ». — Naples, 5 % ». — Ardoins, 5 % 22 p. c. — Dette différée ancien, 8 p. — Passive, 5 % ». — Lots de Hesse, 67. — Coup. après la Bourse (2 1/2 heures). Ardoins, 22 cours. — Coupons, ».

Bourse de Londres du 17 Mai.

3 % Consol. 99 1/2. — 2 1/2 % Holl., 60 1/2. — 5 % ». — 5 % 100 (N. Emp.) ». — Esp. 5 % 24. — Id. 3 % ». — Port. 5 % 47. — Id. 5 % ». — Russes, ».

Bourse de Vienne du 18 Mai.

Métalliques, 5 % 111. — Dito, 4 % 101 1/2. — Dito, 3 % 78 1/2. — de 1834. — Actions de la Banque 1632.

DÉPART DU CHEMIN DE FER, SERVICE D'ÉTÉ

à partir du 15 avril 1844.

D'Amsterdam à La Haye.

D'AMSTERDAM	DE HAÏGHE	DE HAÏGHE	DE VOER-LENSDAM	DE VOER-LENSDAM	DE PIER-GYZENBURG	DE LIJDE	DE VOER-LENSDAM	DE HAÏGHE
h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
7 30	7 46	8 05	8 19	8 31	8 42	9 3	9 14	9 14
12 »		12 30	12 44	12 56		1 22		
4 30	4 46	5 05	5 19	5 31	5 42	6 3	6 14	6 14
8 »	8 16	8 35	8 49	8 59	9 10	9 34	9 45	9 45

De La Haye à Amsterdam.

DE LA HAYE	DE VOER-LENSDAM	DE VOER-LENSDAM	DE PIER-GYZENBURG	DE VOER-LENSDAM	DE HAÏGHE	DE VOER-LENSDAM
h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
7 15	7 34	7 40	8 0	8 20	8 30	8 40
11 45		12 18		12 40	12 49	1 5
4 15	4 34	4 40	5 0	5 20	5 30	5 47
7 45	8 4	8 19	8 36	8 50	9 29	9 37

LA HAYE, chez Léopold Lubenberg, Lage Markt.
Dépôt-général à Amsterdam chez M. Schooneveld.
Bourssteeg; et à Rotterdam, chez S. VAN REYN SJOECK.