

le droit de l'équité lui mettent en mains pour forcer l'insurrection à se résigner à des arrangements raisonnables. Il faut remarquer que le *statu quo* dans les Pays-Bas est la possession par la Hollande des bouches de l'Escaut et de la Meuse, et par conséquent la possibilité de la fermeture de la navigation de ces fleuves, si l'on persévrait à méconnaître ses réclamations fondées, et à lui imposer des sacrifices, qui, pour être exigibles, devraient être réciproques.

Il est impossible que des monarques, qui se piquent de loyauté, puissent assujettir un roi qu'en violation de traités solennels ils n'ont pas déshonoré, et qu'ils ont empêché de reconquérir son territoire, à payer annuellement 17 millions de dette qui incombe à ses sujets révoltés, sans qu'il lui soit permis en compensation d'user d'un avantage que la position topographique de ses états et sa marine lui assurent. Il est donc naturel de croire que un *status quo*, qui menacerait d'être éternel, venait à être imposé par le congrès de Tœplitz aux deux fractions scindées du royaume des Pays-Bas, chacune de ces deux divisions exploiterait à son plus grand profit l'obligation à laquelle elle serait soumise; car il ne peut être interdit à personne de tirer tout le parti possible d'une position équivoque. Il serait aussi absurde de défendre à la Hollande de faire servir à la prospérité de son commerce et de sa navigation sa position sur l'Escaut, que d'empêcher Léopold, tombé dans l'état du *status quo* ou de provisoire perpétuel, roi de fait, sans reconnaissance explicite des puissances, de courir après des alliances, de chercher des appuis dans toutes les cours, et de s'accrocher à tous les cabinets qui consentiraient à lui vouloir du bien, moyennant pécune ou autres bassesses. (Messager.)

Du 7. — Nous avons parlé dernièrement d'une vive alarme qui avait saisi, il y a quelques jours, nos généraux et toute la troupe. Les régimens avaient été consignés pendant deux nuits à leurs casernes; les postes avaient été doublés; des bataillons entiers étaient tenus prêts à marcher au premier signal; des patrouilles et des officiers supérieurs parcouraient les rues; l'hôtel du gouvernement était entouré de factionnaires, et cependant personne ne connaissait la cause de ces précautions dans une ville aussi paisible que Gand, dans une ville où il ne peut s'élever de troubles qu'autant que la patriotie s'en rendra coupable. Aujourd'hui on nous annonce de Bruxelles que le motif de tout cet émoi et de l'envoi d'estafettes de Bruxelles à Gand, est tout simplement une lettre anonyme adressée par quelque mauvais plaisant gantois au ministère, et dans laquelle il était dit que plus de dix mille factieux allaient opérer un mouvement républicain ou contre-révolutionnaire. Le ministère a mordu sans défiance à cette bourde, et s'est laissé mystifier. On assure qu'il a juré qu'on ne l'y prendrait plus. M. Evain ira sans doute se vanter auprès de Léopold, à son retour, d'avoir sauvé la patrie et le trône pendant son absence. (Idem.)

Anvers, 5 octobre.

Nous avons annoncé que les autorités locales avaient ordonné l'arrestation d'un pilote hollandais, lequel se trouvait à bord d'un navire anglais qui s'était soustrait aux sottes mesures médico-fiscales dont depuis quelque tems on a jugé à propos d'entraver la navigation de l'Escaut. Nous avons en même tems exprimé la crainte qu'une pareille conduite ne provoquât des représailles de la part de la Hollande. Nos prévisions se sont promptement réalisées. Aussitôt qu'on a appris à Flessingue l'incarcération du pilote hollandais, on a saisi et jeté en prison non pas un, mais deux pilotes belges. On sait que dans ces sortes de collisions avec la Hollande notre gouvernement ne se pique pas d'une fierté excessive et que toujours au contraire il montre une humilité et une abnégation vraiment édifiante.

C'est ce qu'il a fait encore dans le cas présent. Dès qu'on a eu vent de ce qui était arrivé à Flessingue, l'ordre a été donné de mettre en liberté le pilote hollandais détenu à Anvers, ordre qui a été exécuté sur-le-champ. Quand on a connu à Flessingue qu'on avait été si prompt ici à faire amende honorable, les autorités hollandaises ont daigné ne pas pousser les choses plus loin, et ce matin on a reçu la nouvelle que les deux pilotes belges avaient été également relâchés.

Malgré les embarras humiliants causés par une mesure inopportune et vexatoire et malgré les réclamations de la presse, nous n'avons pas encore appris qu'on ait songé à faire cesser la cause du mal qui excite à si juste titre les plaintes des négociants et des navigateurs. (Journal du Commerce.)

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

LUXEMBOURG, 10 octobre.

On a remarqué, depuis quelques années, que lorsque les faiseurs de Bruxelles font à M. Lebeau l'injure de craindre que ses prophéties ne se réalisent pas, leur terreur, au surplus très-facile à comprendre, se résout périodiquement en une mesure qui, malgré

les trop fréquentes répétitions, n'en est pas moins très-comique. Ils envoient alors dans le grand-duché des commis-voyageurs pris dans le sein de la représentation nationale, ou même selon l'importance de la situation politique, parmi les ministres d'état, avec mission de retremper les esprits moyennant force belles promesses, de routes, de canaux, de dégrèvements d'impôts, voire même de visites du *souverain*; laissant au génie et à l'adresse de ces députés extraordinaires le soin de débiter le mieux possible leur orviétan, et de l'envelopper dans les numéros du journal d'Arlon qui traitent de la grande somme de prospérité réservée au pays dès les jours glorieux de l'avènement de M. Thorn.

Voilà bientôt cinq ans passés depuis cette époque dont les Luxembourgeois se souviennent par quelques motifs à eux bien connus, mais laissons, pour aujourd'hui, les généralités. Nous avons dit récemment que c'était bien innocemment, en vérité, qu'on conseillait à nos compatriotes de prendre leur parti en braves sur la position politique du pays, et que si la Belgique de 1830 n'avait pas d'autres titres à faire valoir sur ce même pays que la réparation d'une prison et l'arrangement d'une maison pour le logement de M. Steenhaut et de sa famille, il était fort présumable que le roi grand-duc et la confédération germanique ne se tiendraient pas pour définitivement évincés. Nous avons même pris la liberté d'ajouter que des promesses n'étaient pas des actes; qu'un million en perspective n'était pas un million dépensé; et tout cela, à propos des communications provinciales.

M. Thorn, dans son *meâ culpa* administratif, publié en 1834, se plaint de l'état des routes dans le Luxembourg, et ce qu'il en dit n'est pas bien flatteur pour le gouvernement de la glorieuse. Au nombre des griefs que la révolution a faits aux Luxembourgeois, ce sont les propres expressions du gouverneur actuel du Hainaut, il place la réduction du personnel des ponts et chaussées. « Avant les événemens de 1830, dit M. Thorn, la province avait » toujours eu au moins trois ingénieurs, dix ou douze conducteurs » ou aides temporaires et un élève aspirant; et ce personnel, ainsi » composé, n'était pas au-dessus des besoins. Aujourd'hui, pour- » tant, que le vœu de toute la province appelle la création de voies » nouvelles, que, plus que jamais, nous avons besoin d'ingénieurs » habiles et dévoués, le personnel est diminué de moitié, et ce sont » les chefs encore qu'on nous a enlevés!

» Cette mesure excite des plaintes d'autant mieux fondées, etc. » M. Thorn, dans le même exposé, signale *quatorze* routes à construire, dont aucune n'a encore été construite, mais qui sont en ligne dans le calepin des promesses administratives; et, dans ce nombre, il comprend, entr'autres, une route de Liège vers Metz, par Stavelot, Diekirch et Luxembourg; il dit que « le gouvernement précédent avait déjà apprécié l'importance de cette communication; qu'aussi elle figurait dans l'ancienne classification, sous le titre de route de 2^e classe, n^o 1, de Stavelot vers Thionville; qu'elle est ouverte de Liège à Stavelot et d'Ettelbruck à la frontière française. »

Voilà bien évidemment un hommage très-flatteur décerné par le grand homme au gouvernement du roi grand-duc. La liste de ces aveux aurait pu être bien plus étendue; mais enfin, tels qu'ils sont, le journal d'Arlon voudra bien les enregistrer, en y ajoutant ce qui va suivre:

Jusqu'au moment du compte-rendu de M. Thorn, rien n'avait été fait aux routes; nous disons *rien*; car, on ne placera pas au rang des améliorations la dépense du produit des barrières affecté au simple entretien sur une partie des routes. Or, pas un centime au-delà n'a été dépensé; s'il y avait eu lieu de gratifier son gouvernement du moindre remerciement sous ce rapport, M. Thorn l'eût fait. Son silence parle assez haut.

Qu'est-ce que le gouvernement belge a donc fait aux routes depuis la disgrâce de notre ancien O'Connell luxembourgeois? — Nous serions curieux d'en voir le tableau autrement qu'en projet. Les promesses sont de l'histoire ancienne; le pays n'en est plus la dupe. C'est par des promesses et des phrases qu'on l'a conduit où il est.

Mais si les cinq années révolutionnaires ont été, pour le pays, un lustre perdu pour son présent et pour son avenir, en a-t-il été de même des cinq années précédentes? Faites attention qu'il ne s'agit ici que de routes. Voyons.

En 1825, le roi avait déjà recueilli les bénédictions du pays, pour l'immense bienfait de l'affectation d'une somme de 160,000 fl. sur le trésor public, pour la partie de route provinciale comprise entre Martelange et Bastogne; la continuation de cette route qui devait lier la communication d'Arlon à Namur, avait complété ce grand acte de munificence. Il s'agit alors aussi d'établir une route entre Habay-la-Neuve et la frontière française vers Longuyon. Plus de 50,000 fl. y furent affectés; le gouvernement en donna la moitié. Un embranchement plus important encore occupait l'administration, la chaussée entre Marche et Terwagne pour faciliter la com-