

LE GUIDE  
INDISPENSABLE  
DU  
VOYAGEUR

SUR LES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE,  
OUVRAGE RÉDIGÉ SUR DES DOCUMENTS AUTHENTIQUES,  
CONTENANT, POUR CHAQUE ROUTE, AVEC L'INDICATION DES PRIX,  
DES HEURES DE DÉPART, ETC., LA DESCRIPTION DE TOUS  
LES LIEUX QUI SE TROUVENT SUR LA LIGNE DES  
CHEMINS DE FER, ET ACCOMPAGNÉ D'UNE CARTE  
DE LA BELGIQUE ET DES PLANS DES  
PRINCIPALES VILLES.

PAR M. J. DUPLESSY.

—  
1 FR. 50 CENT  
—

BRUXELLES.

Chez EUGÈNE LANDOY, éditeur,  
Longue-Rue-Neuve, 67.

—  
1840.

MARS 1890



**LE GUIDE**  
**INDISPENSABLE**  
DU  
**VOYAGEUR**

**SUR LES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE,**  
**OUVRAGE RÉDIGÉ SUR DES DOCUMENTS AUTHENTIQUES,**  
**CONTENANT, POUR CHAQUE ROUTE, AVEC L'INDICATION DES PRIX,**  
**DES HEURES DE DÉPART, ETC., LA DESCRIPTION DE TOUS**  
**LES LIEUX QUI SE TROUVENT SUR LA LIGNE DES**  
**CHEMINS DE FER, ET ACCOMPAGNÉ D'UNE CARTE**  
**DE LA BELGIQUE ET DES PLANS DES**  
**PRINCIPALES VILLES.**

**PAR M. J. DUPLESSY.**

—  
**BRUXELLES.**

**Chez EUGÈNE LANDOY, éditeur,**  
**Longue-Rue-Neuve, 67.**

—  
**1840.**

*Les formalités de la loi ayant été remplies,  
toute contrefaçon sera poursuivie.*

Imp. de JOREZ-HOEBERECHTS,  
Rue Middelker, 29, à Bruxelles.

Le développement rapide des chemins de fer en Belgique, dû à la sollicitude du gouvernement et à l'administration si éclairée et si active de M. le ministre des travaux publics, les nouvelles sections, les nouvelles lignes qui vont bientôt s'ajouter aux diverses sections, aux diverses lignes déjà livrées à la circulation, le nombre immense de voyageurs qui, grâce à la promptitude autant qu'à la commodité de ce merveilleux moyen de communication, parcourt journellement le royaume, rendaient, en quelque sorte, indispensable la création d'un ouvrage qui vint apprendre au voyageur étranger, ou rappeler au voyageur belge, à chaque pas de sa route par les chemins de fer, tout ce que présente de curieux ou d'intéressant ce pays si riche et si varié.

La publication de ce *Guide*, rédigé sur des documens authentiques, et qu'on croit avoir rendu assez complet pour qu'il puisse tenir lieu de tout autre ouvrage sur la Belgique, vient donc ajouter, nous osons l'espérer, un agrément de plus à l'agrément des voyages par le *rail-way*, car sous un format commode et portatif, il

offre pour chaque route, pour chaque ville tout ce qu'il peut être utile ou intéressant de connaître.

Une carte de la Belgique qui montre les diverses lignes dans leur état d'achèvement, d'exécution ou de projet, et les plans des principales villes, dessinés sur une échelle qui a permis d'y apporter l'exactitude et d'y mettre les détails sans lesquels un plan ne saurait être d'aucun secours, complètent l'ouvrage.

Cependant ce *Guide* deviendrait bientôt un *Guide* inexact, si, une fois publié, il demeurerait étranger aux modifications, aux changemens qui surviennent de temps à autre, dans *les heures de départ*, par exemple, ou qui peuvent survenir dans quelques dispositions réglementaires, et, surtout, s'il laissait en dehors les nouvelles sections, les nouvelles lignes destinées à compléter le vaste réseau qui liera bientôt entr'elles toutes les parties de ce beau royaume.

Ce défaut ne sera pas reproché à notre ouvrage.

La *composition conservée* permet de le tenir toujours au courant de toute espèce de changement, de modification ou d'extension; aussi le voyageur peut être assuré que ce *Guide* est de la plus rigoureuse exactitude, en ce sens qu'il ne contient rien qui ne soit *vrai* à l'instant où il l'acquiert.

---

*Nota.* La table qui termine le volume facilite toutes les recherches.

## NOTICE

### SUR LA BELGIQUE.

Conquise par Jules César, l'an 57 avant Jésus-Christ, la Belgique demeura soumise à la puissance romaine jusque vers l'an 420 de notre ère. Les *Francs* qui ont donné leur nom au royaume de France l'envahirent alors.

Devenue au IX<sup>e</sup> siècle partie intégrante de l'empire de Charlemagne, elle fut, sous les successeurs de ce prince, divisée en petites souverainetés, qui portèrent les titres de duchés, marquisats, comtés, seigneuries; c'est ainsi que s'élevèrent, la principauté de Liège, le marquisat d'Anvers, les duchés de Brabant, de Limbourg, de Luxembourg, les comtés de Flandre, de Namur, de Hainaut, la seigneurie de Malines, qui furent successivement réunis au duché de Bourgogne et passèrent, en 1477, sous la domination de la maison d'Autriche, par le mariage de Marie, fille de Charles-le-Téméraire, dernier duc de Bourgogne, avec Maximilien, fils de l'empereur d'Allemagne, Frédéric III. Lorsque Charles-Quint, petit-fils de Maximilien, roi d'Espagne et empereur d'Allemagne, hérita de ces diverses provinces, elles devinrent la possession de l'Espagne. Cédées en 1714 à Isabelle, fille de Philippe III, lors de son mariage avec l'archiduc Albert, elles prirent le nom de Pays-Bas autrichiens qu'elles conservèrent jusqu'en 1795, époque où elles furent réunies à la France avec le pays de Liège, gouverné par un prince-évêque, et qui avait toujours fait partie du saint empire.

La France divisa la Belgique en *neuf* départemens, et la conserva jusqu'en 1814. Le traité de Londres du 28 juin de la même année, et les décisions du congrès de Vienne de 1815, réunirent la Belgique à la Hollande pour former le royaume des Pays-Bas sous le gouvernement de Guillaume d'Orange-Nassau.

La révolution de septembre 1830 ayant violemment séparé la Hollande de la Belgique, un congrès national proclama, le 4 juin 1831, Léopold de Saxe-Cobourg, roi des Belges, sur le refus du duc de Nemours, fils du roi des Français (1).

---

(1) Les couleurs nationales sont actuellement le rouge, le jaune

Le traité de Londres du 15 novembre 1831, ratifié seulement en 1839 par la Hollande et la Belgique, en assurant à celle-ci un rang parmi les puissances de l'Europe, a déterminé les limites des deux états qui formaient avant 1830 le royaume des Pays-Bas.

Maintenant la Belgique se trouve bornée : au N. par la Hollande; à l'E. par le Limbourg hollandais, la Prusse rhénane et le Luxembourg hollandais; au S. et à l'O. par la France. Sa plus grande étendue du N.-O. au S.-E. est de 50 lieues, de 35 lieues du N. au S.

Elle est divisée en neuf provinces, 1° Anvers; 2° la Flandre orientale; 3° la Flandre occidentale; 4° le Hainaut; 5° le Brabant; 6° le Limbourg; 7° Liège; 8° Namur; 9° le Luxembourg; lesquelles sont elles-mêmes subdivisées en arrondissemens judiciaires et en districts administratifs; la population du royaume qui, avant la ratification des traités, était de 4,242,600 hab., n'est plus que de 3,990,839, par le retranchement d'une partie du Limbourg et du Luxembourg. La presque totalité professe la religion catholique romaine. La superficie actuelle du territoire est d'environ 2,943,570 hectares. Elle comprend 97 villes, dont plusieurs très considérables, et 2,478 communes rurales (1).

La Belgique est un pays de plaines dans les provinces du Nord, mais le sol est accidenté et montagneux dans les provinces de l'Est et du Midi. Partout le terrain est fertile et bien cultivé, mais c'est principalement dans les deux Flandres, le Brabant et la province d'Anvers que l'agriculture est plus remarquable.

Le royaume est arrosé par deux fleuves, l'Escaut et la Meuse, et par un grand nombre de rivières; les principales sont la Senne, la Dyle, la Lys, l'Ourthe, la Dendre, la Ves-

---

et le noir. Le pavillon belge porte ces trois couleurs placées verticalement. Les armes du royaume sont le lion belge (V. la note de la page 64) avec la légende : *l'Union fait la force.*

(1) La Belgique est très peuplée en comparaison d'autres pays; on y compte à peu près 127 habitans par 100 hectares.

La Flandre Orientale est la contrée de l'Europe qui, à surface égale, offre la plus forte population (255 hab. par 100 hect.).

L'exécution du traité dit des 24 articles a fait perdre à la Belgique, en superficie de territoire, environ 477,000 hectares; en population, 242,901 habitans, et 162 communes.



dre, le *Demer*, etc.; une multitude de canaux traversent en tous sens plusieurs provinces.

La Belgique a deux ports, *Ostende* sur la mer du Nord, et *Anvers* sur l'*Escaut*. Ses places fortes sont: *Mons*, *Tournay*, *Ath*, *Menin*, *Ostende*, *Anvers*, *Termonde*, *Namur*.

Ce pays produit du froment, de l'épeautre, du seigle, de l'orge, de l'avoine, des pommes de terre, des plantes fourrageuses, du lin, du chanvre, du houblon, des betteraves, du tabac, du colza, de la garance, des arbres fruitiers et des bois de construction. Dans quelques parties des provinces méridionales on récolte des vins légers mais d'un goût agréable. La culture du mûrier et des vers à soie introduite en 1826 prend chaque année de l'extension.

Les mines de houille du pays de *Liège* et du *Hainaut* sont une source de richesses. Ces provinces ainsi que celles de *Namur* et de *Luxembourg* possèdent des mines de fer et de quelques autres métaux; on y trouve aussi des carrières de marbre et de pierre de taille.

L'industrie belge a pris depuis quelques années un immense développement; elle a des fonderies de fer, d'acier, de tôle, de cuivre et de zinc; des manufactures d'armes, de machines à vapeur, de quincaillerie, de coutellerie, d'orfèvrerie, de voitures; des fabriques de draps, de laine, de coton, de toiles, de velours, de tapis, de dentelles et de tulles.

Les distilleries et surtout les brasseries y sont nombreuses.

L'air de la Belgique est sain et pur; le climat tempéré mais sujet à de fréquentes variations.

Le caractère des Belges nous semble parfaitement dépeint par ce passage d'un historien :

« Le Belge, naturellement généreux, sait braver le malheur et mépriser la vie; si on veut le ravalier à la vile condition d'esclave, il est prompt à se roidir, à se soulever et à se venger; mais si on le gouverne selon les lois, avec douceur et modération, comme il convient à la dignité de l'homme, il n'est point de nation plus fidèle à ses souverains. » Ajoutons que les mœurs des Belges sont simples; ils mettent de la droiture dans leurs relations; ils sont persévérans et industrieux; ils excellent dans les arts, surtout dans la peinture et dans la musique.

Il n'existe en Belgique ni privilège, ni monopole, toutes les industries, toutes les opinions, toutes les associations sont libres.

Il y a dans le royaume deux Universités entretenues aux frais de l'Etat : l'une à *Gand*, l'autre à *Liège*; chacune d'elles comprend les facultés de philosophie et lettres, de sciences mathématiques, physiques et naturelles, de droit et de médecine.

De plus, une Université catholique à *Louvain*, qui comprend les facultés de théologie, de droit, de médecine, des sciences, de philosophie et lettres.

Une Université libre à *Bruxelles* dont l'enseignement embrasse les mêmes facultés, hors celles de théologie.

La Belgique possède six Académies de peinture de premier ordre, à *Anvers*, *Bruxelles*, *Bruges*, *Gand*, *Liège* et *Louvain*, et plusieurs autres Académies de second rang dans diverses villes. — L'Académie de peinture d'*Anvers* embrasse tout ce qui se rattache aux beaux-arts.

Il y a alternativement une exposition triennale des beaux-arts à *Anvers*, *Bruxelles* et *Gand*. — *Liège* et *Malines* en ont tous les deux ans.

La Belgique a aussi trois Conservatoires de musique; ceux de *Bruxelles* et de *Liège* sont royaux et entretenus par l'Etat. — Le Conservatoire de *Gand* est à la charge de la ville qui l'a fondé.

La langue française est en usage dans tout le royaume; mais le flamand domine dans les *Flandres*, dans la province d'*Anvers*, dans une partie du *Brabant* et dans le *Limbourg*.

La Belgique a conservé le système monétaire de la France; le franc en est l'unité. Les pièces d'argent sont de 5 fr., 2 fr., 1 fr., 50 cent. et 25 cent.; et celles de cuivre de 2 cent., 5 cent. et 10 cent. Il y a aussi des pièces de cuivre argentées valant 21 cent. et 10 cent.

Les monnaies du royaume des Pays-Bas continuent d'avoir cours dans la nouvelle Belgique; leur unité est le florin, valant 2 fr. 11 cent.  $\frac{64}{100}$ .

La monnaie de cuivre et de billon de France n'a pas cours en Belgique.

La beauté du pays, son commerce, son industrie et sa richesse, la splendeur de ses principales villes, l'antiquité de ses monumens, attirent continuellement un grand nombre de voyageurs, que le réseau de chemin de fer, dont *Bruxelles* va devenir le centre, doit rendre chaque année plus considérable.

COMPARAISON des monnaies de *Belgique* ou de *France*, avec celles de *Hollande*, d'*Angleterre*, de *Prusse* et de *Suisse*.

MONNAIES de BELGIQUE ou de FRANCE.	MONNAIES			
	DE HOLLANDE.	D'AN- GLETERRE.	DE PRUSSE.	DE SUISSE.
	flor. cents	liv. s. d.	thal. gr.	fr. batz.
francs. c.				
» 5	» 2 36	» » »	» » »	» » »
» 10	» 4 72	» 1 »	» 0 8	» 0 7
» 20	» 9 45	» 2 »	» 1 6	» 1 4
» 50	» 23 62	» 4 3/4	» 4 1	» 3 4
» 75	» 35 44	» 7 1/4	» 5 11	» 5 1
1 »	» 47 25	» 9 1/2	» 8 1	» 6 8
2 »	» 94 50	1 7 1/4	» 16 2	1 3 6
3 »	1 41 75	2 4 3/4	» 24 3	2 0 3
4 »	1 89 00	3 2 1/2	1 2 4	2 7 0
5 »	2 36 25	4 0 »	1 10 6	3 3 9
6 »	2 83 50	4 9 1/2	1 18 7	4 0 5
7 »	3 30 76	5 7 1/4	1 26 8	4 7 2
8 »	3 78 00	6 4 3/4	2 4 9	5 3 9
9 »	4 25 25	7 2 1/2	1 13 0	6 0 9
10 »	4 72 50	8 0 »	2 21 2	6 7 5

COMPARAISON des monnaies de *Hollande* avec celles de *Belgique* ou de *France*, d'*Angleterre*, de *Prusse* ou de *Suisse*.

MONNAIES de HOLLANDE.	MONNAIES			
	DE BELGIQUE OU DE FRANCE.	D'AN- GLETERRE.	DE PRUSSE.	DE SUISSE.
	fr. c.	s. d.	t. g.	fr. batz.
flor. cents				
» 25	» 53 91	» 5	» 4 3	» 3 6
» 50	1 05 82	» 10	» 8 6	» 7 2
1 »	2 11 64	1 8	» 17 2	1 4 3
2 »	4 23 28	3 4	1 4 4	2 8 6
3 »	6 34 92	5 0	1 21 6	4 2 9
4 »	8 46 56	6 8	2 8 8	5 7 2
5 »	10 58 20	8 4	2 26 »	7 1 5
6 »	12 69 84	10 0	3 13 2	7 5 8
7 »	14 81 40	11 8	4 » 4	9 0 1
8 »	16 93 12	13 4	4 17 6	11 4 4
9 »	19 04 76	15 0	5 4 8	12 8 7
10 »	21 16 40	16 8	5 22 0	14 3 0

## DES CHEMINS DE FER

### EN BELGIQUE.

C'est un fait digne de remarque que la Belgique, le pays d'Europe qui, proportion gardée, présentera bientôt le plus grand développement de belles routes (près de 1,300 l.) (1), et, la Hollande exceptée, le plus grand nombre de canaux navigables, soit aussi le royaume qui, le premier, ait conçu un vaste système de chemins de fer, pour lier entre elles ses plus importantes villes, et aboutir d'une part à ses deux ports, *Anvers* et *Ostende*, et d'autre part aux frontières de la *Prusse* et de la *France*.

Dès 1833 le projet en avait été formé, et une loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 vint lui donner la première sanction, en ordonnant la création, à la charge du trésor public, d'un chemin de fer ayant pour point central *Malines*, et se dirigeant, à l'E., vers la frontière de *Prusse* par *Louvain*, *Liège* et *Verviers*; au N. sur *Anvers*; à l'O. vers *Ostende*, par *Termonde*, *Gand* et *Bruges*; et au M. sur *Bruxelles* et les frontières de *France* par le *Hainaut*.

Une autre loi, du 26 mai 1837, vint apporter une importante addition à la loi de 1834, en prescrivant la construction, toujours aux frais de l'Etat, d'un *rail-way* de *Gand* à la frontière de *France* (vers *Lille* par *Roubaix*) passant par *Courtray*, avec un embranchement sur *Tournay*. La même loi ordonna de rattacher par d'autres chemins de fer, au sys-

(1) Le développement des routes de la Belgique était, en 1830, de 881 lieues de poste de 4,000 mètres, savoir :

	Routes de l'Etat.	Routes provinciales.	Routes concedées.
	681	185	15
Après l'exécution des routes en construction ou en projet, ces routes seront augmentées de 417 lieues, savoir :	152	175	90
<b>Total général.</b>	<b>833</b>	<b>360</b>	<b>105</b>

tème établi par la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, les provinces de *Namur*, de *Limbourg* et du *Luxembourg* (1).

Les lignes ordonnées par ces deux lois embrassent un développement, savoir :

Loi du 1 <sup>er</sup> mai 1834.	397,106 mètres	(99 lieues 1/4 de 4,000 m.)
Loi du 26 mai 1837.	151,976	(38 id. )
Total.	549,082 mètres	137 lieues 1/4

Un an à peine s'était écoulé depuis la loi de 1834, qu'une première section était déjà livrée à la circulation; les travaux sur les diverses lignes furent poussés et ont continué depuis avec tant d'activité, qu'actuellement (mars 1840) le nombre des sections ouvertes présente un développement de 311,202 mètres, soit 77 lieues 3/4, de 4,000 mètres, savoir :

De Bruxelles à Malines, section ouverte le	5 mai 1835	20,300 m.
Malines à Anvers,	<i>id.</i> 3 mai 1836	23,500
Malines à Termonde,	<i>id.</i> 2 janv. 1837	26,700
Malines à Louvain,	<i>id.</i> 10 sept. »	23,750
Louvain à Tirlemont,	<i>id.</i> 21 sept. »	17,750
Termonde à Gand,	<i>id.</i> 28 sept. »	30,500
Tirlemont à Waremmes,	<i>id.</i> 2 avril 1838	27,200
Waremmes à Ans (Liège),	<i>id.</i> 2 » »	18,900
Gand à Bruges,	<i>id.</i> 12 août »	44,500
Bruges à Ostende,	<i>id.</i> 28 août »	23,500
Gand à Courtray,	<i>id.</i> 22 sept. 1839	41,880
Landen à Saint-Trond,	<i>id.</i> 6 oct. »	10,802
Prolongement de la station d'Ostende dans l'intérieur de la ville,	1 déc. »	1,911
Développement total des sections ouvertes.		311,202 m.

(1) Le chemin de *Namur* ira par *Mornimont* et *Chatelineau* à *Charleroy*, puis vers *Viesville*; de là passant entre *Senesse* et *Arquennes*, il se dirigera, par *Feluy* et *Ecaussines*, sur *Braine-le-Comte*, où il joindra la ligne de *Bruxelles* à *Mons*. La section de *Namur* à *Mornimont* est en voie d'exécution.

La section ouverte de *Landen* à *Saint-Trond* (ligne de l'est), rattache déjà le *rail-way* au *Limbourg*. Rien n'est décidé encore sur la ligne qui pénétrera dans le *Luxembourg*.

SECTIONS EN VOIE D'EXÉCUTION (1).

<i>Ligne de l'est.</i>	De la station de Louvain au canal.	943 m.
»	D'Ans à la Meuse ( dans Liége ).	6,627
»	Pont sur la Meuse, à Liége.	150
»	De la Meuse à Pépinster.	20,043
<i>Ligne du midi.</i>	De Bruxelles à Tubise.	20,265
»	De Tubise à Hennuyères.	5,783
»	De Namur à Mornimont.	14,500
Total des sections en voie d'exécution.		68,311 m.

SECTIONS RESTANT A EXÉCUTER.

<i>Ligne de l'est.</i>	De Pepinster à Verviers.	4,000 m.
»	De Verviers à la frontière de Prusse.	15,000
»	Quai de la Meuse (Liége).	2,000
<i>Ligne de l'ouest.</i>	De Courtray à Mouscron (frontière de France).	15,299
»	De Mouscron à Tournay.	17,912
<i>Ligne du nord.</i>	Prolongement de la station vers l'Escaut, à Anvers.	2,000
<i>Ligne du midi.</i>	D'Hennuyères à Soignies.	11,323
»	De Soignies à Mons.	25,420
»	De Mons à Quievrain ( frontière de France ).	19,531
»	Jonction de Namur à la Meuse.	1,574
»	De Mornimont à Braine-le-Comte.	50,000
<i>Bruxelles.</i>	Jonction des deux stations <i>nord</i> .	2,010
»	Raccordement des stations du <i>midi</i> et du <i>nord</i> .	3,500
Longueur totale des sections à exécuter.		169,569 m.

(1) Nous considérons comme en voie d'exécution les sections dont les travaux ont été adjugés. (Not. de l'aut.)

On a vu plus haut que l'ensemble des lignes décrétées était de 549,082 mètres (137 lieues  $\frac{1}{4}$  de 4,000 mètres).

La situation actuelle présente les résultats suivans :

Sections livrées à la circulation.	311,202 m.	77 lieues	$\frac{3}{4}$ de 4,000 m.
Parties en voie d'exécution.	68,311	17 »	
Parties restant à exécuter.	169,569	42 »	$\frac{1}{2}$

*Mode de transport des Voyageurs.*

Dans le principe on avait établi quatre sortes de voitures : *berlines*, *diligences*, *chars-à-bancs* et *wagons*. Les *berlines* ayant été assimilées aux *diligences*, il n'y a plus maintenant que trois espèces de voitures ; des *wagons* pour marchandises complètent les moyens de transport.

*Progression du matériel.* — Le développement successif du matériel nous a paru assez intéressant pour mériter d'être signalé ; en effet, le nombre des voitures de chaque espèce s'est accru jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1839, dans la proportion suivante :

		Locomotives (1).	Tenders (2).	Voitures à Voyageurs	Wagons à Marchises (3).
Au 1 mai	1835	3	3	40	5
1 mai	1836	8	8	62	6
1 janv.	1837	12	12	102	47
1 janv.	1838	29	28	181	55
1 janv.	1839	52	42	344	114
1 nov.	1839	82	71	392	463

Et cet accroissement est loin d'être arrivé à son terme, même pour le nombre de sections actuellement ouvertes.

(1) On a eu l'heureuse idée de donner à chaque locomotive le nom d'une des nombreuses illustrations de la Belgique ; ainsi il y a, le *Rubens*, le *Charles-Quint*, etc. (*Note de l'auteur.*)

(2) On appelle *tender* le wagon qui suit immédiatement chaque locomotive, et qui contient l'eau et le *cooke* destinés à alimenter la machine. (*Note de l'auteur.*)

(3) Les *wagons pour marchandises* se subdivisent en *wagons pour marchandises*, proprement dits, *wagons pour charbon*, *wagons pour bétail*, *wagons pour chevaux*, *wagons pour voitures*, et *wagons à bagages*.

*Mouvement des voyageurs depuis 1835.*

Dès l'origine l'affluence des voyageurs dépassa toutes les prévisions (1). Le tableau suivant en montre la curieuse progression.

Année 1835	1 section pendant 8 mois.	421,439 voyageurs.
1836	{ 1 section pendant 4 mois, et 2 sections pendant 8 mois. }	871,307
1837	{ 3 sections pendant 8 mois, et 6 sections pendant 4 mois. }	1,384,577 (2)
1838	{ 6 sections pendant 8 mois, 8 sections pendant 4 mois, 10 sections pendant 5 mois. }	2,238,303
1839	{ 10 sections pendant 8 mois, et 12 sections pendant 4 mois. }	1,952,731
		<hr/> 6,868,357 (3) <hr/>

Si ce mouvement prodigieux de près de *sept millions* de personnes, transportées dans cette courte période de moins de *cinq* ans, n'avait eu d'autre avantage que la fusion opérée entre toutes les parties du territoire, que l'échange d'idées produit par le contact des hommes entre eux, ce serait déjà un beau résultat de l'établissement des chemins de fer; mais l'économie de temps, le développement du travail, le mouvement d'affaires qu'une semblable circula-

(1) Des relevés faits avec soin avaient établi, comme terme moyen annuel des voyageurs entre *Bruxelles* et *Malines*, un chiffre de 75,000; on avait espéré que le chemin de fer pourrait accroître ce chiffre d'un *quart*, et le porter à 100,000. La surprise fut grande, quand on vit cette section de *Bruxelles* à *Malines* donner, seulement pour 8 mois de 1835, 421,439 voyageurs.

(2) La plus grande affluence de voyageurs a eu lieu le 2 juillet 1837, jour de la fête de *Malines*. Au départ de 8 heures 1/2 du soir, trois convois quittèrent la station centrale, se dirigeant vers *Bruxelles*, *Anvers* et *Termonde*. Le premier, composé de 48 voitures remorquées par trois locomotives; le deuxième avec 61 voitures et trois locomotives; le troisième avec 18 voitures et une locomotive; ces trois convois emmenaient 3,709 voyageurs.

(3) Dans ce chiffre sont compris les transports de troupes, que nous déduisons dans nos autres calculs.



tion a dû provoquer, ne peuvent se traduire en chiffres, et la Belgique en recueille déjà les fruits.

Et pourtant il faut considérer qu'un grand nombre de personnes ont long-temps hésité et hésitent encore à voyager par les chemins de fer, par crainte de dangers, qu'on peut qualifier d'imaginaires, aujourd'hui que cinq ans d'expérience ont prouvé que les dangers étaient bien moindres par cette voie que par les voitures ordinaires. Des chiffres officiels vont le démontrer.

Depuis le 5 mai 1835, date de l'ouverture de la première section du chemin de fer, jusqu'au 31 décembre 1839, 6,868,357 voyageurs ont été transportés; les locomotives ont parcouru le nombre énorme de 505,648 lieues de poste (1), et les accidens survenus n'ont atteint que 32 personnes.

De ces 32 personnes, 15 ont péri, 9 ont été blessées gravement et 8 n'ont reçu que des blessures légères. Sur ce nombre, il y a eu 11 voyageurs dont 4 morts, 6 blessés gravement, et 1 légèrement blessé. Les autres victimes étaient des personnes de l'administration.

Donc, sur près de 7 millions de *voyageurs*, par le chemin de fer, il ne faut compter que 11 accidens, et encore presque tous occasionnés par l'imprudence des victimes. Cette proportion infime doit rassurer les plus timides; elle démontre la sûreté que présentent les chemins de fer de la Belgique, autant qu'elle prouve les soins attentifs de l'administration.

#### *Mouvement des Voyageurs en 1839.*

Le tableau ci-joint du mouvement des voyageurs pendant chaque mois de 1839, donne pour l'année totale un chiffre de 1,900,940, dont :

Par les diligences.	233,266
les chars-à-bancs.	618,296
les wagons.	1,049,378

D'où il résulte que sur 100 voyageurs 55 ont pris les wa-

---

(1) Ce nombre de lieues parcourues par les *locomotives* indique, à peu de différence, le parcours des convois; il n'y aurait à déduire, pour arriver au chiffre exact, que les convois remorqués par deux ou trois locomotives. (Note de l'auteur.)

gons, et 45 les *chars-à-bancs* et les *diligences*. Les voitures au plus bas prix ont donc reçu plus de voyageurs, à elles seules, que les deux premières classes de voitures ensemble.

Dans les six mois de *mai* à *octobre*, le nombre des voyageurs en *wagons* a été, absolument parlant, plus considérable que dans les autres mois de l'année; cela semble s'expliquer par la préférence que beaucoup de personnes donnent aux voitures découvertes pendant la belle saison; toutefois, si on compare les voyageurs en *wagons*, pour chaque mois, avec le nombre des voyageurs par les deux autres sortes de voitures, on trouvera des proportions quelquefois en sens inverse de ce que l'on vient de remarquer; ainsi, le nombre des voyageurs en *wagons* a été, sur 100, de 59 en *février*, de 58 en *mai*, de 61 en *juin*, de 58 1/2 en *juillet* et de 57 en *novembre*, tandis qu'il n'a été, également sur 100, que de 55 en *janvier*, de 54 1/2 en *mars*, de 52 en *avril* et en *août*, de 49 1/2 en *septembre*, de 52 en *octobre* et de 50 1/2 en *décembre*.

Le classement des mois de 1839, d'après la progression et la décroissance du nombre de voyageurs, doit être fait ainsi :

Période croissante. — *Mars, février, avril, janvier, mai, juin, juillet, août et septembre* (1).

Période décroissante. — *Octobre, novembre et décembre*.

Les principaux bureaux de recette doivent être classés dans l'ordre suivant, d'après le nombre de voyageurs partis en 1839 de chacune de ces stations : *Bruxelles, Malines, Anvers, Gand, Louvain, Bruges, Ans, Tirlemont, Ostende, Vilvorde, Termonde* (2).

En 1839 la recette provenant des voyageurs (non compris les militaires) a été de 3,585,515 fr. 90 c.; celle pour transport de *bagages et marchandises*, de 613,280 fr. 80 c., savoir :

Bagages,	132,514 48
Marchandises.	480,766 32

(1) La progression régulière des voyageurs, depuis *mai* jusqu'à *octobre*, s'explique par la saison favorable aux voyages, et la diminution des *trois* derniers mois par le motif contraire; mais on ne saurait dire pourquoi *février, mars* et *avril*, ont présenté un moindre chiffre que *janvier*.

(2) Nous omettons ici les stations de *Courtray* et de *St-Trond*, qui, n'ayant été ouvertes qu'en *septembre* et *octobre*, ne doivent pas figurer dans ce tableau.

L'augmentation de ces deux sortes de produits paraîtra d'autant plus considérable, surtout pour les marchandises, qu'en 1837 et 1838 ils n'avaient donné que les faibles résultats suivans :

	Bagages.	Marchandises.
1837	16,994 36	» »
1838	103,421 39	58,594 28 (1)

*Economie des voyages par le chemin de fer.*

Si l'établissement des chemins de fer offre des avantages incontestables à tous les voyageurs, c'est néanmoins la classe inférieure de la population qui en retire le plus grand profit; c'est elle du moins qui remplit les *wagons*, et on l'a vu par le chiffre élevé des voyageurs qui prennent cette sorte de voitures. Deux motifs expliquent cette affluence : l'économie de temps et l'économie d'argent.

L'économie de temps, entre les voyages par les voies ordinaires et les voyages par le chemin de fer en Belgique, est (terme moyen) de moitié; l'économie d'argent, également très importante, peut s'établir ainsi : par les *diligences* 15 pour 100; par les *chars-à-bancs* 30 pour 100; et 60 pour 100 par les *wagons* (2).

(1) La progression de la recette sur les marchandises en 1839, paraîtra plus remarquable encore quand on saura que cette branche de produit, qui n'avait donné pour le mois de *janvier* que 7,713 f., est arrivée, par un accroissement successif et constant, jusqu'au chiffre de 74,790 fr. 70 c., montant de la recette du seul mois d'*octobre*. Les mois de *novembre* et *décembre* ont donné, le premier 71,538 fr. 65 c., et le deuxième 67,479 fr. 77 c.

(2) Les prix des places pour les chemins de fer en Belgique sont de beaucoup inférieurs à ceux d'Angleterre. Prenons pour exemple le chemin de *Birmingham* à *Liverpool*, 97 milles  $1\frac{1}{2}$  (un peu moins de 157 kilom.): le prix des premières places y est de 1 l. 5 sch. (31 fr. 25 c.) soit 20 cent. par kilom. En Belgique, de *Bruxelles* à *Anvers*, 44 kilom., les *diligences* coûtent 3 fr. 50 c., c'est-à-dire 8 cent. par kilom.; le prix des places dans les *wagons* ne s'élève pas au dessus de 3 à 4 cent. par kilom., et en Angleterre les dernières places reviennent à 11 cent.  $1\frac{1}{2}$  par kilom.

En France, sur le chemin de *Paris* à *Saint-Germain* (18,500 mètres), les dernières places sont de 1 fr., et au chemin de *Paris* à *Versailles*, rive droite (18,000 mètres), de 1 f. 25 c.

L'avantage reste donc toujours à la Belgique pour l'infériorité des prix.

## EXTRAIT

DU RÉGLEMENT GÉNÉRAL DU 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 1838 (1).

### DISPOSITIONS DE POLICE.

1. — Hors les agens et ouvriers employés au service du *rail-way*, aucune personne ne peut, en aucun temps, circuler sur la route et ses dépendances sans une permission spéciale délivrée par le ministre ou le directeur.

Toute circulation de chevaux ou voitures, autres que pour le service des travaux, est interdite.

Cette défense est annoncée par des poteaux placés aux endroits où le *rail-way* traverse la voie publique. (Art. 12 du *Règlement général* du 1<sup>er</sup> septembre 1838.)

2. — Il est expressément défendu aux portiers et gens de service, ainsi qu'aux employés, d'introduire ou de laisser circuler dans l'intérieur de la station toute personne étrangère au service qui ne serait pas munie d'une autorisation signée par le ministre des travaux publics ou par le directeur.

Dans les jours d'affluence extraordinaire, toutes les autorisations pourront être momentanément suspendues, suspension dont il sera donné avis au moyen d'une affiche. (Art. 242 du *Régl.*)

3. — Les officiers et adjoints de police empêcheront tout homme ivre d'approcher des bureaux pour prendre son coupon, et le feront, au besoin, déposer au corps-de-garde. (Art. 247 du *Régl.*)

4. — Ils surveilleront spécialement le déchargement et la remise des bagages, ainsi que leur chargement sur les voitures publiques. (Art. 247 du *Régl.*)

5. — En cas de querelle ou rixe entre les conducteurs ou cochers d'omnibus ou autres voitures publiques, au sujet du chargement des bagages, ils réclameront l'intervention du poste et feront au besoin arrêter les délinquans. Ceux-ci seront alors conduits chez le procureur du roi, à qui sera adressé le procès-verbal des faits qui auront motivé l'arrestation. (Art. 248 du *Régl.*)

---

(1) On a seulement compris dans cet extrait les articles qui ont paru devoir intéresser le public, et lui montrer avec quelle prudence et quelle sollicitude l'administration a combiné les mesures propres à donner toute sécurité aux voyageurs.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONVOIS.

6. — Il y a des convois simples et des convois doubles (1).

Les convois simples sont remorqués par une seule locomotive ; les convois doubles par deux.

Vingt-huit voitures chargées sont considérées comme le maximum de la charge de deux locomotives remorquant ensemble.

Si le nombre des voitures s'élève de quatorze à dix-huit, il ne sera employé qu'une seule locomotive, à moins qu'il ne soit reconnu par les ingénieurs mécaniciens que le trajet ne peut se faire dans le temps prescrit.

Généralement de *Malines* à *Ans*, les convois simples ne pourront être composés de plus de douze voitures, les convois doubles de plus de vingt-quatre. (Art. 179 du *Régl.*)

7. — Aucune voiture ne pourra être chargée d'un poids de plus de trois tonneaux (*V. la note 1, page 29*) ou de trente voyageurs, y compris leur menu bagage ; vingt-cinq soldats armés et équipés compteront pour trente voyageurs.

Cinq voitures vides seront comptées comme trois voitures chargées. (Art. 181 du *Régl.*)

8. — Si l'état de la route ou de l'atmosphère le rend nécessaire, le maximum, tant pour les convois simples que pour les convois doubles, sera réduit d'après les instructions des ingénieurs mécaniciens, qui auront soin d'en donner avis assez à temps pour que le nombre de billets puisse être restreint. (Art. 180 du *Régl.*)

9. — Les receveurs ordonnent la formation et le départ des convois et surveillent le service des gardes.

Ils donnent le signal du départ des convois.

La police, tant à l'intérieur qu'aux abords de la station, leur est spécialement confiée. (Art. 211 du *Régl.*)

10. — Les heures de départ des convois étant fixées par arrêtés ministériels, ne peuvent être changées ou retardées que par suite d'un accident survenu à la route ou au convoi précédent (2).

---

(1) Il y a des convois de *première classe* et des convois de *deuxième classe*. Les convois de *première classe* vont *directement* à leur destination ; ceux de *deuxième classe* s'arrêtent un instant aux stations *intermédiaires*.

(2) Les heures de départ varient suivant les saisons ; les changemens ont lieu *quatre fois* par an, savoir :

*Période d'hiver*. Elle commence vers le 15 novembre.

*Période de transition*. Elle commence vers la fin de février ou dans les premiers jours de mars.

*Période d'été*. Elle commence vers le 15 avril.

*2<sup>e</sup> Période de transition*. Elle commence dans les premiers jours d'octobre.

Un arrêté ministériel fixe les heures de départ pour chaque période. (*Le Guide*, toujours tenu au courant, aura soin d'indiquer les changemens à chaque époque.) (*Note de l'auteur.*)

Aucun convoi ne peut quitter une station qu'après le signal donné par le chef garde. (Art. 104 du *Régl.*)

11. — Au dernier coup de la cloche de départ, le frein du *tender* (1) sera levé et la machine se mettra en marche sans choc (2). (Art. 125 du *Régl.*)

12. — Les convois sont accompagnés d'un chef garde, d'un garde de première classe, et de gardes de deuxième et de troisième classe. (Art. 259 du *Régl.* (V. page 22, les articles relatifs aux gardes.)

13. — Chaque machiniste et chaque chauffeur, quand celui-ci n'est pas occupé autrement pour le service, se tiendront debout, le machiniste sur la plate-forme de la *locomotive*, et le chauffeur sur le *tender* à portée de la manivelle du frein, et veilleront attentivement de l'œil le long de la route, et de l'oreille au signal éventuel de la trompette du garde-convoi. Le machiniste ne pourra quitter sa machine sous aucun prétexte. (Art. 130 du *Régl.*)

14. — Aux abords des ponts mobiles, des passages à niveau de grandes routes et grands chemins, dans les courbes, et surtout en descente, le machiniste veillera à ce que le chauffeur se tienne prêt à serrer le frein.

A l'approche des stations, la vitesse des locomotives ne dépassera pas un mètre par seconde. (Art. 132 du *Régl.*)

15. — Tout convoi, ordinaire ou spécial, marchant, soit aux heures fixées, soit hors des heures déterminées, soit de jour, soit de nuit, ralentira convenablement sa marche aux abords des ponts mobiles, de manière à ce que le chef-garde puisse descendre et que, sur le signal qui serait donné, on puisse arrêter complètement avant d'être à l'entrée du pont.

Après le coucher du soleil, le chef-garde descendra de voiture, s'assurera par lui-même, avant le passage du convoi, si le pont est fermé et bien au repos. (Art. 133 du *Régl.*)

16. — La marche du convoi sera également ralentie à l'entrée du souterrain de *Cumtich*. Les convois ne pourront reprendre leur vitesse pour s'engager dans le tunnel, qu'après que le chef-garde du convoi se sera assuré près du garde-tunnel que le passage du souterrain est libre et en bon état. (Art. 134 du *Régl.*)

17. — Dans le cas où la route serait obscurcie par un nuage de vapeur, soit par l'effet de la rupture d'un tube, soit par quelque autre cause, chaque machine survenant ne passera pas au travers de la vapeur; mais le machiniste s'arrêtera et s'assurera que le passage est libre avant de tenter d'avancer. (Art. 138 du *Régl.*)

---

(1) V. la note 2, page 13.

(2) Dans les parties du chemin qui sont à deux voies, le convoi partant prend toujours la voie à droite. (Note de l'auteur.)

18. — En général, tout machiniste diminuera sa vitesse dans un temps brumeux en approchant des stations, de manière qu'il puisse avec certitude arrêter sa machine, afin qu'il ne soit pas exposé à courir contre un train qui peut se trouver arrêté à cette station. (Art. 140 du *Régl.*)

19. — Une lanterne en *verre rouge* sera attachée en arrière de la dernière voiture de chaque train de nuit, lorsque celui-ci devra être suivi d'un autre convoi. Les préposés à la manœuvre des freins, aussi bien que les gardes des convois, en sont responsables.

Si un wagon est attaché en route à un train, ou détaché du convoi sur quelque partie de la route, le garde-frein sera également responsable de l'exécution du changement à faire pour que la lanterne se trouve toujours à l'arrière de la dernière voiture du train. (Art. 156 du *Régl.*)

20. — A chaque station de *relai* (1), une locomotive de réserve restera constamment allumée depuis le premier départ du matin jusqu'au dernier arrivage du soir. La vapeur y sera maintenue à la pression de 35 livres. (Art. 97 du *Régl.*)

21. — Lorsqu'un convoi est en retard d'une demi-heure, le conducteur fera sortir la locomotive de réserve et l'accompagnera pour aller avec prudence à la découverte.

Il l'accompagnera également, ainsi que le délégué du contrôle, aussitôt qu'un signal de détresse parviendra à la station.

Dans ce cas, dès que le signal est aperçu, le conducteur fait prévenir le receveur, et, tout en préparant la locomotive de secours et le wagon d'appareils, il fait charger la locomotive disponible pour servir au besoin de seconde réserve. (Art. 107 du *Régl.*)

22. — En général, dans tous les cas de convois non directs, si les convois de *Gand* ou de *Liège* ne sont pas arrivés à la station *centrale* dans le temps requis, les convois de *Bruxelles* et d'*Anvers* continueront le trajet pour leur destination, dès qu'il se sera écoulé une heure depuis le départ de *Bruxelles*.

Si à l'arrivée du convoi attardé, les routes ne se trouvent pas occupées par des convois en retour vers la station *centrale*, les voyageurs seront conduits à leur destination par des locomotives supplémentaires disponibles.

Si le retard a été tel que les routes soient déjà occupées par des convois en retour, les voyageurs seront nécessairement obligés d'attendre le prochain convoi ordinaire.

Les routes ne pouvant se trouver occupées par des convois en retour après le passage du dernier, les voyageurs attardés seront, dans ce cas, toujours conduits à leur destination par les locomotives supplémentaires. (Art. 183 du *Régl.*)

---

(1) Les stations de *relai* sont celles où les convois s'arrêtent pour prendre de l'eau et du coke. (Note de l'auteur.)

23. — En cas d'accident survenu à un convoi, les cantonniers ou chefs d'ateliers et leurs ouvriers porteront, sur le champ, l'assistance requise par le machiniste ou le chef-garde du convoi.

Pendant le jour, les cantonniers arboreront *les drapeaux* (1) et feront les signaux dans la direction qui leur sera indiquée par le chef-garde, afin de demander des secours, soit par la locomotive seule, soit par la locomotive et des voitures d'allège, et immédiatement d'atelier en atelier, le même signal devra être répété jusqu'à la station d'où l'on attend l'envoi du secours.

Pendant le jour :

Le *drapeau rouge* commande l'attention et le ralentissement de l'arrêt ;

Les *drapeaux rouge et blanc* ensemble, demandent une locomotive de secours ;

Le *drapeau rouge* arboré derrière un convoi annonce un convoi qui suit.

Pendant la nuit :

La *lanterne rouge* commande l'attention et le ralentissement de l'arrêt ;

La *lanterne rouge agitée* demande une locomotive de secours ;

La *lanterne rouge* placée derrière un convoi annonce un convoi qui doit suivre.

Pendant la nuit, ou même en plein jour, en cas de doute sur la transmission des signaux, les cantonniers se communiqueront directement de poste en poste et à marche forcée, les ordres et avis qu'ils auront reçus du machiniste ou du chef-garde pour la station la plus prochaine ou la station centrale, suivant l'occurrence. (Art. 35 du Régl.)

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX GARDES (2).

##### *Gardes-Convois.*

24. — Les chefs-gardes sont spécialement chargés de la surveillance et de la police des convois. (Art. 260 du Régl.)

---

(1) Chaque cantonnier et chef d'atelier est pourvu... de deux drapeaux (un rouge et un blanc), renfermés dans un étui de toile cirée, d'une lanterne et d'une torche ou fallot.

(2) Afin que le public puisse reconnaître les employés du service des convois du chemin de fer, on transcrit ici l'extrait de l'arrêté royal qui a déterminé le costume des employés et agents du *rail-way*.

« Les marques distinctives du grade seront :  
» Pour les *chef-gardes* du chemin de fer, habit-veste en drap bleu, collet  
» *idem*, double galon en argent bordant le collet, boutons blancs ;



25. — Ils sont tenus d'accompagner dans tous les voyages le convoi placé sous leurs ordres, et ne peuvent s'absenter sans une autorisation par écrit du contrôleur. (Art. 261 du *Régl.*)

26. — Ils tiendront la main à ce que jamais un convoi ne parte sans que l'ouvrier garde-frein soit à son poste. (Art. 262 du *Régl.*)

Le garde-frein se trouvera à sa place, dans le wagon qui lui est destiné, au moins cinq minutes avant le départ du convoi.

Pendant la marche, le garde-frein se placera toujours de manière à pouvoir enrayer immédiatement. Il ne peut descendre de voiture aux stations intermédiaires qu'autant que le machiniste le requiert pour assistance. (Art. 155 du *Régl.*)

27. — Aussitôt l'admission des voyageurs dans la station, les gardes se placeront devant les voitures qui leur auront été assignées et indiqueront aux voyageurs celles dans lesquelles leur coupon leur donne droit de monter. (Art. 285 du *Régl.*)

28. — Les gardes chargés de surveiller les convois et de recueillir les billets, indiqueront aux voyageurs leurs places respectives. (Art. 313 du *Régl.*)

29. — Il est strictement défendu aux gardes de laisser monter dans le convoi toute personne qui ne serait pas munie d'un coupon. (Art. 286 du *Régl.*)

30. — Chaque garde reçoit de l'administration une trompette et une lanterne dont il est responsable. Il est tenu de porter constamment sa trompette en bandoulière, sous peine d'une amende de cinq francs. (Art. 301 du *Régl.*)

31. — Au signal du départ, les gardes monteront chacun dans la voiture qui lui aura été désignée, vérifieront les coupons des voyageurs, et retireront immédiatement ceux des personnes en destination pour la station la plus rapprochée. (Art. 288 du *Régl.*)

32. — S'ils s'apercevaient qu'un homme ivre fût parvenu à se placer dans le convoi, ils réclameraient l'intervention des officiers de police pour le faire sortir et, au besoin, déposer au corps-de-garde jusqu'au convoi suivant. (Art. 297 du *Régl.*)

33. — A chaque station intermédiaire le chef-garde descendra de voiture et surveillera l'entrée et la descente des voyageurs. (Art. 265 du *Régl.*)

---

» Pour les *machinistes*, veste en drap bleu, collet *idem*, bordé d'un galon en argent soutenu d'une baguette ;

» Pour les *garde-convois* et *chauffeurs*, même habit-veste ou veste, collet bordé d'un galon en argent, et un numéro ;

» Pour les *gardes* en général, capote bleue, collet rouge, casquette ou chapeau en cuir vernissé, portant un numéro. (*Arrêté royal du 10 septembre 1838*, art. 4.)

34. — Aux stations intermédiaires où il n'existe pas de bureau, les gardes percevront le prix des places.

Il leur est strictement défendu de percevoir plus que le prix du parcours d'une station intermédiaire à la station principale suivante. (Art. 289 du *Régl.*)

35. — Le chef-garde veillera attentivement à ce que les gardes se comportent envers les voyageurs avec la politesse et les égards qui leur sont dus. En cas de discussion entre un voyageur et un garde, le chef-garde interviendra immédiatement et donnera au voyageur les explications qu'il serait en droit de demander. (Art. 271 du *Régl.*)

36. — Il est enjoint aux gardes de se conduire envers les voyageurs avec la plus grande politesse; une plainte fondée qui serait faite, sous ce rapport, par un voyageur, suffirait pour motiver le renvoi du garde. (Art. 293 du *Régl.*)

37. — En cas de discussion entre un voyageur et un garde, celui-ci réclamera immédiatement l'intervention du chef-garde. (Art. 294 du *Régl.*)

38. — Aucune réclamation ne doit être adressée, aucune observation ne doit être faite par les voyageurs au machiniste; au chef-garde seul appartient la police des convois. (Art. 312 du *Régl.*)

39. — Le chef-garde désignera à chacun des gardes sous ses ordres la place qu'il doit occuper dans le convoi et le nombre de voitures confiées à ses soins. Il veillera à ce qu'il ne se trouve jamais plus d'un garde dans la même voiture. (Art. 264 du *Régl.*)

40. — Pendant le trajet, les gardes occuperont dans les voitures la place la plus rapprochée de la portière, de manière à pouvoir correspondre, tant entre eux qu'avec le machiniste et le garde-frein, et donner ou recevoir les signaux en cas d'accident. (Art. 264 du *Régl.*)

41. — Les gardes veilleront strictement à ce que les voyageurs restent assis pendant le trajet et à ce qu'on ne fume pas dans les voitures couvertes.

En cas de mauvais temps, ils veilleront également à ce que les glaces ou les rideaux soient fermés du côté d'où vient le vent. (Art. 296 du *Régl.*)

42. — Toute plainte à charge des gardes devra être inscrite au registre des plaintes ou adressée au contrôleur. (Art. 314 du *Régl.*)

43. — Il est expressément défendu aux gardes de se charger du transport de lettres, paquets, messages qui n'émaneraient pas de l'administration.

Toute lettre ou paquet envoyé pour compte de l'administration, sera toujours contre-signé par le fonctionnaire ou employé qui en fait l'envoi. (Art. 307 du *Régl.*)

*Gardes-Barrières.*

44. — A chaque endroit où le *rail-way* est traversé à niveau par des chaussées, chemins ou sentiers tant soit peu fréquentés, il est établi à cinq mètres au moins, en dehors des banquettes, une barrière mobile avec maisonnette pour un garde. (Art. 36 du *Régl.*)

45. — Les gardes-barrières, ainsi que les gardes intermédiaires qui seront placés à demeure sur la route, dans le cas où les passages à barrières se trouvent à une trop grande distance l'un de l'autre, porteront une capote d'uniforme et un numéro visible au chapeau. (Art. 37 du *Régl.*) (*V. la note page 22*).

46. — A l'heure ordinaire du passage des convois ou dans leur attente, les gardes se tiendront debout, en faction sur l'accotement, à deux mètres au moins en deçà de l'ornière extérieure, et, autant que possible, à la droite des trains arrivans. Les ouvriers préposés au service des barrières auront soin de fermer le passage, de chaque côté du *rail-way*, assez à temps pour empêcher tout piéton, tout cheval, toute voiture, d'entraver la voie ou de la traverser en vue des remorqueurs ; ils interdiront et empêcheront l'entrée et la circulation le long de la route, de toute voiture et même celle des tombereaux qui, étant destinés au service des travaux du chemin de fer, ne seraient pas spécialement accompagnés d'une autorisation écrite du surveillant, visée par l'ingénieur. Ils obligeront toute personne à cheval, tout conducteur de poste, diligence, voiture, tout attelage quelconque, troupeau et bétail, de s'écarter à dix mètres au moins de distance de la voie, et ne leur permettront, ainsi qu'aux gens à pied, la traversée du *rail-way* qu'immédiatement après que le convoi attendu ou en vue sera passé. (Art. 39 du *Régl.*)

DISPOSITIONS CONCERNANT LES VOYAGEURS.

47. — Les bureaux de recette sont ouverts une heure avant le premier départ et ne se ferment qu'après l'arrivée du dernier convoi. (Art. 213 du *Régl.*)

48. — Pendant la demi-heure qui précède chaque départ, il n'est délivré de place pour aucun autre. (Art. 214 du *Régl.*)

49. — Les places peuvent se retenir vingt-quatre heures d'avance pour les diligences ; elles ne peuvent être retenues que le jour même pour les chars-à-bancs et les wagons. (Art. 215 du *Régl.*)

50. — Les places sont délivrées sur des feuilles à souches munies du timbre du contrôle, et qui sont transmises au receveur par le contrôleur en chef. (Art. 216 du *Régl.*)

51. — Les coupons ne sont valables que pour les départs qu'ils indiquent. (Art. 309 du *Régl.*)

52. — Les voyageurs sont priés de se trouver à la station au moins une demi-heure avant l'heure du départ. (Art. 317 du *Régl.*)

53. — Aucun voyageur ne sera admis dans l'enceinte sans être muni de son coupon, qu'il est tenu d'exhiber à la porte d'entrée. (Art. 318 du *Régl.*) (1)

54. — Les voyageurs sont toujours prévenus par un tintement, deux minutes au moins avant le signal du départ. (Art. 193 du *Régl.*)

55. — Au dernier coup de cloche, les portes de l'enceinte du *railway* seront fermées jusqu'au départ suivant. (Art. 319 du *Régl.*)

56. — Tout voyageur est tenu de se mettre à la place que son coupon lui assigne ; il ne peut prétendre se placer dans une voiture d'une classe inférieure à celle qu'indique son coupon.

Il ne peut non plus se placer dans une voiture d'une classe supérieure, même en offrant aux gardes de payer la différence ; il doit, dans ce cas, échanger avant le départ, son coupon au bureau même. (Art. 310 du *Régl.*)

57. — Les voyageurs sont prévenus que les gardes ne peuvent recevoir le prix des places, que d'une station intermédiaire où il n'existe pas de bureau, à la station principale suivante. Dans tous les autres cas, les coupons doivent être pris ou renouvelés aux bureaux mêmes. (Art. 308 du *Régl.*)

58. — Si pendant la route un voyageur veut monter dans une voiture d'une classe supérieure où il y aurait place, il ne peut le faire, s'il se trouve dans une station intermédiaire où il n'y a pas de bureau, qu'en payant la différence depuis la station précédente où il y en a un ; s'il se trouve dans une station où il y a un bureau, qu'en envoyant changer son coupon par le garde. (Art. 311 du *Régl.*)

59. — Les voyageurs s'abstiendront de fumer dans les diligences et chars-à-bancs. (Art. 315 du *Régl.*)

60. — Il est expressément recommandé aux personnes, surtout à celles qui voyagent dans les *wagons*, de rester assises.

Il est particulièrement recommandé aux voyageurs de ne se lever pour sortir des voitures à l'arrivée, que lorsque le convoi est bien arrêté ; ils sont priés de laisser aux gardes et gens de service le soin d'ouvrir les portières. (2) (Art. 316 du *Régl.*)

61. — Dans chaque bureau du chemin de fer, il y aura un registre d'ordre du service intérieur des bureaux, et un registre coté et pa-

---

(1) Les voyageurs doivent conserver leurs coupons pour les représenter aux gardes quand ils les réclameront.

(2) Les voyageurs arrivant à la station centrale de *Malines* doivent s'informer s'ils ont, ou non, à changer de voiture ; c'est là que s'opèrent les changements de convois pour les diverses lignes. (*Note de l'auteur.*)

raphé, sur lequel les voyageurs pourront consigner leurs plaintes ou observations. (Art. 369 du *Régl.*)

62. — Les fonctionnaires ou employés qui ont le droit de voyager gratuitement, seront porteurs d'une autorisation délivrée par le ministre ou le directeur. (Art. 287 du *Régl.*)

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX BAGAGES.

63. — Les bagages des voyageurs sont inscrits sur des feuilles à souche dont les comptes sont tenus et réglés de la même manière que ceux des feuilles servant au transport des voyageurs. (Art. 232 du *Régl.*)

64. — Chaque voyageur recevra un bulletin où seront inscrits le poids ou le volume et la désignation de ses effets, ainsi que la somme perçue pour leur transport (1). (Art. 233 du *Régl.*)

65. — Les bagages des voyageurs seront pesés et chargés dans le wagon par les ouvriers de l'administration qui, à l'arrivée des convois, les transporteront également jusqu'aux abords de la station. (Art. 234 du *Régl.*)

66. — Une demi-heure avant chaque départ, le bureau des bagages sera fermé et ne se rouvrira qu'après que le départ aura eu lieu. (Art. 235 du *Régl.*)

67. — Dans le cas où un des articles chargés dans le wagon des bagages viendrait à s'égarer par la négligence du garde, il sera opéré sur son traitement une retenue mensuelle jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet perdu. (Art. 299 du *Régl.*)

68. — Les bagages des voyageurs sont transportés *gratuitement* jusqu'à concurrence d'un poids de *vingt* kilog. par personne, sans tolérance au dessus de ce poids.

Tous les bagages excédant ce poids seront soumis à la taxe déterminée par le tarif. (*V. le tarif, page 31 et suiv.*)

Dès que les malles portent l'adresse d'une seule personne, elles sont considérées comme renfermant les effets d'un seul voyageur.

Pour s'assurer le bénéfice de la disposition qui accorde le transport *gratuit* de *vingt* kilog. par voyageur, il faut que les personnes qui voyagent en famille énoncent sur l'adresse leur nombre et leurs relations, ou mettent des adresses distinctes pour chacune d'elles.

Les prix indiqués au tarif sont calculés par *cent* kilog. ; la somme

---

(1) En cas de perte d'objets dont la valeur n'aura pas été déclarée, il sera remboursé au destinataire :

Pour une malle ou une caisse.	100 fr.
Pour un porte-manteau, une valise, un sac de nuit ou un ballot.	50
Pour une boîte, un carton ou une caisse à chapeau.	15

à recevoir sera perçue de *dix en dix* kilog. ; elle sera portée à 20 c. toutes les fois qu'elle se trouvera inférieure à ce taux.

Tous les bagages qui, sous un volume d'un quart de mètre cube, pèseront moins de *cent* kilog. et proportionnellement, seront taxés d'après leur dimension.

Le prix fixé pour *cent* kilog. sera perçu pour chaque quart de mètre cube ; il sera calculé de seizième en seizième de mètre cube. (Art. 320 du *Régl.*)

69. — Les bagages qui ne porteront pas d'une manière suffisante l'indication du nom du voyageur auquel ils appartiennent et de la station où il se rend, ainsi que ceux qui ne seraient pas emballés de manière à en garantir la conservation, pourront ne pas être admis. (Art. 321 du *Régl.*)

70. — Les bagages seront reçus au bureau au moins une demi-heure avant le départ du convoi pour lequel ils doivent être expédiés :

Dans ce cas, il sera délivré au voyageur un bulletin ou reçu de ses effets, qui partiront sous la responsabilité de l'administration. (*Voir la note de la page précédente.*)

Passé le délai ci-dessus indiqué, les bagages ne seront admis qu'après le départ du convoi, pour être expédiés par le convoi suivant.

Si toutefois les bagages pesant moins de *vingt* kilog., ne se composaient que d'un sac de nuit, d'un étui à chapeau ou d'une très petite malle qui pût se placer sous un banc, le voyageur pourrait les prendre avec lui dans la voiture où il aurait retenu sa place.

Dans ce cas, il ne recevrait pas de bulletin et ses bagages partiraient à ses risques et périls. (Art. 322 du *Régl.*)

71. — Les bagages enregistrés ne seront délivrés au bureau de destination que contre la remise du bulletin donné lors de leur réception ou de la contremarque. (Art. 323 du *Régl.*)

72. — Les objets dont la conservation exigera des soins extraordinaires, pourront être transportés en vertu d'instructions particulières, moyennant un péage à déterminer selon les circonstances, mais dans les limites des bases fixées par l'arrêté royal du 20 juin 1837 (1). (Art. 324 du *Régl.*)

73. — Tous effets de voyageurs, ballots, etc., tombés des wagons ou voitures pendant la marche des convois, seront scrupuleusement recueillis par les gardes, cantonniers et tous autres ouvriers employés au service du chemin, pour être remis contre reçu, le plus tôt possible, par les soins du surveillant de la route, au receveur ou garde-magasin de la station la plus voisine. (Art. 49 du *Régl.*)

74. — Il y aura, dans une ou plusieurs des stations principales, un dépôt des objets quelconques oubliés par les voyageurs et recueillis soit dans les stations, soit dans les voitures, soit sur la route.

Tous les trois mois, une liste de ces objets sera insérée dans la colonne des annonces du *Moniteur*. (Art. 326 du *Régl.*)

---

(1) Voir, pour le transport des voitures, la note 2, à la page suivante.

## DISPOSITIONS PROVISOIRES

### RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

L'organisation de cette branche de service est basée sur les dispositions suivantes :

1° Transport de marchandises de toute espèce indistinctement, au dessous du poids de 1000 kilog., avec obligation de les faire accompagner. — Ces transports se paient à raison de fr. 0 20 cent. par 100 kilog. et par lieue de 5,000 mètres ;

2° Transport de marchandises de toute espèce au dessus de 1,000 kilog. (par tonneau) (1).

Ces transports se paient à raison de fr. 0 67 c. par tonneau et par lieue de 5,000 mètres (2) ;

3° Location de *wagons* à raison d'un chargement de 3,000 kilog. (ou 6 mètres cubes) *maximum* du poids toléré. — Le prix par *wagon* est de fr. 2 70 c. par lieu de 5,000 mètres ;

4° Le transport des marchandises s'effectue aux risques et périls de l'expéditeur et sous la surveillance de son agent; l'administration n'assure la responsabilité ni des avaries ni des pertes, quelle qu'en puisse être la cause ;

5° Le chargement et le déchargement aux stations sont abandonnés aux soins de l'expéditeur ; — ils s'opèrent sous la direction de son agent et sous la surveillance d'un employé de l'administration ;

6° Les marchandises de diligence ou bagages, excédant un poids de 150 kilog., doivent être chargées au moins une heure avant le départ ;

7° Les marchandises doivent être convenablement emballées ou enveloppées, à moins qu'elles n'occupent un *wagon* entier; elles portent toujours le nom de l'expéditeur et l'adresse du destinataire ;

8° Après le coucher du soleil elles ne sont plus reçues ;

9° Une autorisation peut seule permettre, sous certaines condi-

---

(1) Un tonneau équivalent à 1,000 kilog. (2,000 livres.)

(2) Le transport des voitures, ou équipages particuliers, est régi par le tarif des marchandises, en ce sens que chaque voiture est imposée à raison de trois tonneaux de 1,000 kilog., comme représentant le chargement complet d'un *wagon*. Les voyageurs ont la faculté de se placer dans leurs voitures, en payant le prix des places de la troisième classe (*wagons*).

Le transport des voitures a commencé le 20 avril 1839; depuis cette époque, jusqu'au 30 novembre suivant, on a transporté, par le chemin de fer, 1,389 voitures, pour lesquels il a été perçu 60,928 francs 50 centimes.

tions, le transport des marchandises dangereuses; leur introduction frauduleuse rendrait l'expéditeur passible de tous dommages-intérêts résultant du fait;

10° La location de *wagons* par abonnement assure: 1° le départ immédiat par convoi public ordinaire; 2° la faculté de modifier le chargement aux stations de passage;

11° La location irrégulière (accidentelle) assure l'expédition dans les 36 heures.

12° Le déchargement s'opère dans le délai fixé pour chaque catégorie de convoi.

*Relais de poste dans les stations.*

D'après un arrêté royal, du 9 août 1839, les maîtres de poste des relais les plus voisins ont dû établir une succursale dans les stations de *Ans, Anvers, Bruges, Bruxelles, Courtray, Gand, Malines* et *Ostende*. Le prix des courses entre les relais secondaires et les villes où se trouvent les relais principaux, est fixé comme suit, tant pour les postillons et les chevaux que pour les barrières, là où il en existe.

STATIONS.	1 CHEVAL	2 CHEV.	3 CHEVAUX	4 CHEVAUX	4 CHEV.
	1 POSTIL.	1 POSTIL.	1 POSTIL.	1 POSTIL.	2 POST.
Ans.	5 50	8 »	10 »	12 »	14
Anvers.	3 »	4 »	5 25	6 50	»
Bruges.	2 50	3 50	4 50	5 50	7
Bruxelles.	3 50	5 »	6 »	7 50	9
Courtray.	2 50	3 50	4 50	5 50	7
Gand.	3 »	4 »	5 25	6 50	8
Malines.	2 50	3 50	4 50	5 50	7
Ostende.	3 50	5 »	6 »	7 50	9



## TABLEAU

### DES PRIX DES PLACES ET DU TRANSPORT DES BAGAGES,

DE LA DISTANCE A PARCOURIR, et de la DURÉE APPROXIMATIVE DU PARCOURS, de chacune des stations principales ou intermédiaires, à toutes les stations principales ou intermédiaires.

		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000 m.)	Durée approxi- mative du par- cours. (7 min. par lieue.)
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.			
De <b>BRUXELLES</b> à	Vilvorde.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 1/2	» 17
	MALINES.	2 »	1 25	1 »	» 80	5 »	» 35
	Duffel.	3 25	2 »	1 50	1 10	7 1/2	» 52
	Vieux-Dieu.	3 50	2 25	1 75	1 50	9 3/4	1 08
	ANVERS.	3 50	2 25	1 75	1 60	11 »	1 17
	Cappelle.	2 75	1 75	1 25	1 10	7 1/2	» 52
	Malderen.	3 25	2 »	1 50	1 50	9 1/2	1 06
	TERMONDE.	3 25	2 »	1 50	1 70	11 3/4	1 22
	Audeghem.	3 25	2 »	1 50	2 40	12 1/2	1 27
	Wetteren.	4 25	2 75	2 »	2 40	15 3/4	1 50
	GAND.	5 »	3 25	2 25	2 70	19 1/2	2 16
	Landeghem.	5 75	3 75	2 75	3 10	23 »	2 41
	Aeltre.	6 50	4 25	3 25	3 50	25 1/2	2 58
	Bloemendael.	7 50	5 »	3 75	3 90	28 »	3 16
	BRUGES.	8 »	5 50	4 »	4 30	31 »	3 37
	Jabbeke.	9 »	6 »	4 50	4 70	33 1/4	3 53
	OSTENDE.	10 »	6 50	5 »	5 10	36 1/4	4 15
	Haeght.	3 »	2 »	1 25	1 20	7 3/4	» 54
	Wespelaer.	3 »	2 »	1 25	1 60		
	LOUVAIN.	3 »	2 »	1 25	1 60	11 »	1 17
	Vertryck.	4 »	2 50	1 75	1 90	13 3/4	1 36
	TIRLEMONT.	4 75	3 25	2 25	2 30	15 1/2	1 48
	Landen.	5 75	3 75	2 75	2 80	18 3/4	2 11
	Waremmes.	6 50	4 25	3 »	3 40	22 1/4	2 36
	Fexhe.	7 »	4 75	3 50	3 80	25 »	2 55
	ANS.	8 »	5 50	4 »	4 20	27 »	3 09
	Deynze.	6 »	4 »	2 75	3 40	23 3/4	2 46
	Waereghem.	6 50	4 25	3 25	3 90	26 3/4	3 08
Haerlebecke.	7 50	5 »	3 75	4 20	29 1/4	3 25	
COURTRAY.	8 »	5 50	4 »	4 30	30 3/4	3 35	
ST-TROND.	6 50	4 25	3 »	3 40	21 1/2	2 30	
Velm.	6 50	4 25	3 »	3 40			

		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée aproximative du parcours. (7min. par lieue.)	
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.				
De Vilvorde à		MALINES.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 1/2	» 17
		Duffel.	2 »	1 25	1 »	» 70	5 »	» 35
		Vieux-Dieu.	3 25	2 »	1 50	1 10	7 1/4	» 51
		ANVERS.	3 25	2 »	1 50	1 30	8 1/2	» 59
		Cappelle.	2 25	1 50	1 »	» 70	5 »	» 35
		Malderen.	3 25	2 »	1 50	1 10	7 »	» 49
		TERMONDE.	3 25	2 »	1 50	1 40	9 1/4	1 05
		Audeghem.	3 25	2 »	1 50	2 10	10 »	1 10
		Wetteren.	4 25	2 75	2 »	2 10	13 1/4	1 33
		GAND.	5 »	3 25	2 25	2 40	17 »	1 59
		Landeghem.	5 75	3 75	2 75	2 80	20 1/2	2 23
		Aeltre.	6 50	4 25	3 25	3 20	23 »	2 41
		Bloemendael.	7 50	5 »	3 75	3 60	25 1/2	2 58
		BRUGES.	8 »	5 50	4 »	4 »	28 »	3 16
		Jabbek.	9 »	6 »	4 50	4 40	30 3/4	3 35
		OSTENDE.	10 »	6 50	5 »	4 80	33 3/4	3 56
		Haeght.	2 »	1 25	1 »	» 80	5 1/4	» 37
		Wespelacr.	2 75	1 75	1 »	1 20		
		LOUVAIN.	2 75	1 75	1 »	1 20	8 1/2	» 59
		Vertryck.	3 50	2 50	1 50	1 50	11 1/4	1 19
		TIRLEMONT.	4 25	3 »	2 »	1 90	13 »	1 31
		Landen.	5 50	3 50	2 50	2 40	16 1/4	1 56
Waremm.	6 »	4 »	3 »	3 »	19 3/4	2 18		
Fexhe.	7 »	4 75	3 50	3 40	22 1/2	2 37		
Ans.	7 50	5 »	3 75	3 80	24 1/2	2 51		
Deynze.	6 »	4 »	2 75	3 10	21 1/4	2 29		
Waereghem.	6 50	4 25	3 25	3 60	24 1/4	2 50		
Haerlebecke.	7 50	5 »	3 75	3 90	26 3/4	3 08		
COURTRAY.	8 »	5 50	4 »	4 »	28 1/4	3 18		
ST-TROND.	6 »	4 »	3 »	3 »	19 »	2 13		
Velm.	6 »	4 »	3 »	3 »				
De MALINES à		Duffel.	1 25	» 75	» 50	» 30	2 1/2	» 17
		Vieux-Dieu.	2 »	1 25	1 »	» 70	4 3/4	» 33
		ANVERS.	2 »	1 25	1 »	» 90	6 »	» 42
		Cappelle.	1 25	» 75	» 50	» 30	2 1/2	» 17
		Malderen.	2 »	1 25	1 »	» 70	4 1/2	» 30
		TERMONDE.	2 »	1 25	1 »	1 »	6 3/4	» 47
		Audeghem.	2 »	1 25	1 »	1 70	7 1/2	» 53
Wetteren.	3 50	2 25	1 50	1 70	10 3/4	1 15		

NOTA ESSENTIEL. Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée aproximative du parcours. (7min. par lieue.)
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.			
Suite de MALINES à	GAND.	4 »	2 50	1 75	2 »	14 1/2	1 30
	Landeghem.	5 »	3 25	2 25	2 40	18 »	2 06
	Aeltre.	5 75	3 75	2 75	2 80	20 1/2	2 23
	Bloemendael.	6 50	4 25	3 25	3 20	23 »	2 41
	BRUGES.	7 »	4 75	3 50	3 60	26 »	3 02
	Jabbeke.	8 »	5 50	4 »	4 »	28 1/4	3 13
	OSTENDE.	8 75	5 75	4 25	4 40	31 1/4	3 39
	Haeght.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 3/4	» 19
	Wespelaer.	2 »	1 25	1 »	» 80		
	LOUVAIN.	2 »	1 25	1 »	» 80	6 »	» 42
	Vertryck.	3 »	1 75	1 25	1 10	8 3/4	1 01
	TIRLEMONT.	3 50	2 25	1 75	1 50	10 1/2	1 13
	Landen.	4 50	3 »	2 25	2 »	13 3/4	1 36
	Waremmes.	5 50	3 50	2 75	2 60	17 1/4	2 01
	Fexhe.	6 50	4 25	3 25	3 »	20 »	2 20
	ANS.	7 »	4 75	3 50	3 40	22 »	2 34
	Deynze.	5 50	3 50	2 50	2 70	18 3/4	2 11
	Waereghem.	6 »	4 »	2 75	3 20	21 3/4	2 32
	Haerlebecke.	6 50	4 25	3 25	3 50	24 3/4	2 53
	COURTRAY.	7 »	4 75	3 50	3 60	25 3/4	3 »
ST-TROND.	5 50	3 50	2 75	2 60	16 1/2	1 55	
Velm.	5 50	3 50	2 75	2 60			
De Duffel à	Vieux-Dieu.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 1/4	» 16
	ANVERS.	2 »	1 25	1 »	» 60	3 1/2	» 23
	Cappelle.	2 25	1 50	1 »	» 60	5 »	» 35
	Malderen.	3 25	2 »	1 50	1 »	7 »	» 49
	TERMONDE.	3 25	2 »	1 50	1 30	9 1/4	1 05
	Audeghem.	3 25	2 »	1 50	2 »	10 »	1 10
	Wetteren.	4 25	2 75	2 »	2 »	13 1/4	1 33
	GAND.	5 »	3 25	2 25	2 30	17 »	1 59
	Landeghem.	5 75	3 75	2 75	2 70	20 1/2	2 23
	Aeltre.	6 50	4 25	3 25	3 10	23 »	2 41
	Bloemendael.	7 50	5 »	3 75	3 50	25 1/2	2 58
	BRUGES.	8 »	5 50	4 »	3 90	28 »	3 16
	Jabbeke.	9 »	6 »	4 50	4 30	30 3/4	3 35
	OSTENDE.	10 »	6 50	5 »	4 70	33 3/4	3 56
Haeght.	2 »	1 25	1 »	» 70	5 1/4	» 37	
Wespelaer.	3 25	2 »	1 50	1 10			
LOUVAIN.	3 25	2 »	1 50	1 10	8 1/2	» 59	

NOTA ESSENTIEL. Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approxi-mative du par-cours. (7min. par lieue.)	
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.				
Suite de Duffel à	Vertryck.	3 75	2 75	1 75	1 40	11 1/4	h. m. 1 19	
	TIRLEMONT.	4 25	3 »	2 »	1 80	13 »	1 31	
	Landen.	5 50	3 50	2 50	2 30	16 1/4	1 54	
	Waremmes.	6 »	4 »	3 »	2 90	19 3/4	2 18	
	Fexhe.	7 »	4 75	3 50	3 30	22 1/2	2 37	
	ANS.	7 50	5 »	3 75	3 70	24 1/2	2 51	
	Deynze.	6 »	4 »	2 75	3 »	21 1/4	2 29	
	Waereghem.	6 50	4 25	3 25	3 50	24 1/4	2 49	
	Haerlebeck.	7 »	4 75	3 50	3 80	26 3/4	3 07	
	COURTRAY.	7 50	5 »	3 75	3 90	28 1/4	3 18	
	ST-TROND.	6 »	4 »	3 »	2 90	19 »	2 13	
	Velm.	6 »	4 »	3 »	2 90			
	De Vieux-Dieu à	ANVERS.	1 25	» 75	» 50	» 20	1 1/4	» 09
		Cappelle.	2 75	1 75	1 25	1 »	7 1/4	» 51
Malderen.		3 25	2 »	1 50	1 40	9 1/4	1 05	
TERMONDE.		3 25	2 »	1 50	1 70	11 1/2	1 20	
Audeghem.		3 25	2 »	1 50	2 40	12 1/4	1 26	
Wetteren.		4 25	2 75	2 »	2 40	15 1/2	1 45	
GAND.		5 »	3 25	2 25	2 70	19 1/4	2 15	
Landeghem.		5 75	3 75	2 75	3 10	22 3/4	2 39	
Aeltre.		6 50	4 25	3 25	3 50	25 1/4	2 57	
Bloemendael.		7 50	5 »	3 75	3 90	27 3/4	3 14	
BRUGES.		8 »	5 50	4 »	4 30	30 3/4	3 35	
Jabbeke.		9 »	6 »	4 50	4 70	33 »	3 51	
OSTENDE.		10 »	6 50	5 »	5 10	36 »	4 32	
Haeght.		3 25	2 »	1 50	1 10	7 1/2	» 52	
Wespelaer.		3 50	2 25	1 75	1 50			
LOUVAIN.		3 50	2 25	1 75	1 50	8 3/4	1 01	
Vertryck.		4 25	3 »	2 »	1 80	13 1/2	1 34	
TIRLEMONT.		5 50	3 50	2 50	2 20	15 1/4	1 47	
Landen.		6 »	4 »	3 »	2 70	18 1/2	2 09	
Waremmes.		7 »	4 75	3 50	3 30	22 »	2 34	
Fexhe.	8 »	5 50	4 »	3 70	24 1/2	2 51		
ANS.	9 »	5 »	4 50	4 10	26 3/4	3 07		
Deynze.	6 50	4 25	3 »	3 40	23 1/2	2 44		
Waereghem.	7 »	4 75	3 50	3 90	26 1/4	3 01		
Haerlebecke.	7 50	5 »	3 75	4 20	29 »	3 33		
COURTRAY.	8 »	5 50	4 »	4 30	30 1/2	3 33		
ST-TROND.	7 »	4 75	3 50	3 30	21 1/4	2 33		
Velm.	7 »	4 75	3 50	3 30		2 33		

NOTA ESSENTIEL. Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.

PRIX DES PLACES.

	Diligences.	Chars à bancs.		Wagons.	Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approxi- mative du par- cours. (7min. par lieue.)
D'ANVERS à	Cappelle.	2 75	1 75	1 25	1 20	8 1/2	» 59
	Malderen.	3 25	2 »	1 50	1 60	10 1/2	1 13
	TERMONDE.	3 25	2 »	1 50	1 80	12 3/4	1 20
	Audeghem.	3 25	2 »	1 50	1 80	13 1/2	1 34
	Wetteren.	4 25	2 75	2 »	2 50	16 3/4	1 57
	GAND.	5 »	3 25	2 25	2 80	20 1/2	2 23
	Landeghem.	5 75	3 75	2 75	3 20	24 »	2 48
	Aeltre.	6 50	4 25	3 25	3 60	26 1/2	3 05
	Bloemendael.	7 50	5 »	3 75	4 »	29 »	3 23
	BRUGES.	8 »	5 50	4 »	4 40	32 »	3 44
	Jabbeke.	9 »	6 »	4 50	4 80	34 1/4	4 »
	OSTENDE.	10 »	6 50	5 »	5 20	37 1/4	4 21
	Haeght.	3 25	2 »	1 50	1 30	8 3/4	1 01
	Wespelaer.	3 50	2 25	1 75	1 70		
	LOUVAIN.	3 50	2 25	1 75	1 70	12 »	1 24
	Vertryck.	4 25	3 »	2 »	2 »	14 3/4	1 43
	TIRLEMONT.	5 50	3 50	2 50	2 40	16 1/2	1 55
	Landen.	6 »	4 »	3 »	2 90	19 3/4	2 18
	Waremmue.	7 »	4 75	3 50	3 50	23 1/4	2 43
	Fexhe.	8 »	5 50	4 »	3 90	26 »	3 02
ANS.	9 »	6 »	4 50	4 30	28 »	3 16	
Deynze.	6 50	4 25	3 »	3 50	24 3/4	2 53	
Waereghem.	7 »	4 75	3 50	4 »	27 3/4	3 14	
Haerlebecke.	7 50	5 »	3 75	4 30	30 1/4	3 32	
COURTRAY.	8 »	5 50	4 »	4 40	31 3/4	3 42	
ST-TROND.	7 »	4 75	3 50	3 50	22 1/4	2 36	
Velm.	7 »	4 75	3 50	3 50			
De Cappelle à	Malderen.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 »	» 14
	TERMONDE.	2 »	1 25	1 »	» 70	4 1/4	» 30
	Audeghem.	2 »	1 25	1 »	» 70	5 »	» 35
	Wetteren.	3 25	2 »	1 50	1 40	8 1/4	» 58
	GAND.	4 »	2 50	1 75	1 70	12 »	1 24
	Landeghem.	4 50	3 »	2 25	2 10	15 1/2	1 45
	Aeltre.	5 50	3 50	2 75	2 50	18 »	2 06
	Bloemendael.	6 50	4 25	3 25	2 90	20 1/2	2 23
	BRUGES.	7 »	4 75	3 50	3 30	23 1/2	2 44
	Jabbeke.	8 »	5 50	4 »	3 70	25 3/4	3 »
OSTENDE.	8 75	5 75	4 25	4 10	28 3/4	3 21	
Haeght.	2 »	1 25	1 »	» 70	5 1/4	» 37	

		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approximative du parcours (7min par lieue.)			
		Diligences.	Chars à banes.	Wagons.						
<p><i>NOTA ESSENTIEL.</i> Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.</p>		Wespelaer.	3 25	2 »	1 50	1 10				
		LOUVAIN.	3 25	2 »	1 50	1 10	8 1/2	» 59		
		Vertryck.	3 75	2 50	1 75	1 40	11 1/4	1 19		
		TIRLEMONT.	4 25	3 »	2 »	1 80	13 »	1 31		
		Landen.	5 50	3 50	2 50	2 30	16 1/4	1 51		
		Waremmes.	6 »	4 »	3 »	2 90	19 3/4	2 18		
		Fexhe.	7 »	4 75	3 50	3 30	22 1/2	2 37		
		ANS.	7 50	5 »	3 75	3 70	24 1/2	2 51		
		Deynze.	5 50	3 50	2 50	2 40	16 1/4	1 51		
		Waereghem.	6 »	4 »	2 75	2 90	19 1/4	2 15		
		Haerlebecke.	6 50	4 25	3 25	3 20	21 3/4	2 32		
		COURTRAY.	7 »	4 75	3 50	3 30	23 1/4	2 43		
		ST-TROND.	6 »	4 »	3 »	2 90	19 »	2 13		
		Velm.	6 »	4 »	3 »	2 90				
		<p>Suite de Cappelle à</p> <p>De Malderen à</p>		TERMONDE.	1 25	» 75	» 50	» 30	2 1/4	» 16
				Audeghem.	1 25	» 75	» 50	» 30	3 »	» 21
				Wetteren.	2 »	1 25	1 »	1 »	6 1/4	» 44
GAND.	3 25			2 »	1 50	1 30	10 »	1 10		
Landeghem.	4 »			2 50	1 75	1 70	13 1/2	1 34		
Aeltre.	4 50			3 »	2 25	2 10	16 »	1 52		
Bloemendael.	5 75			3 75	2 75	2 50	18 1/2	2 09		
BRUGES.	6 50			4 25	3 25	2 90	21 1/2	2 30		
Jabbeke.	7 »			4 75	3 50	3 30	23 3/4	2 46		
OSTENDE.	8 »			5 50	4 »	3 70	26 3/4	3 07		
Haeght.	3 25			2 »	1 50	1 10	7 1/4	» 51		
Wespelaer.	3 50			2 25	1 75	1 50				
LOUVAIN.	3 50			2 25	1 75	1 50	10 1/2	1 19		
Wertryck.	4 25			3 »	2 »	1 80	13 1/4	1 32		
TIRLEMONT.	5 50			3 50	2 50	2 20	15 »	1 45		
Landen.	6 »			4 »	3 »	2 70	18 1/4	2 08		
Waremmes.	7 »			4 75	3 50	3 30	21 3/4	2 22		
Fexhe.	8 »	5 50	4 »	3 70	24 1/2	2 37				
ANS.	9 »	6 »	4 50	4 10	26 1/2	3 01				
Deynze.	4 50	3 »	2 25	2 »	14 1/4	1 41				
Waereghem.	5 50	3 50	2 50	2 50	17 1/4	2 02				
Haerlebecke.	6 »	4 »	2 75	2 80	19 3/4	2 16				
COURTRAY.	6 50	4 25	3 25	2 90	21 1/4	2 29				
ST-TROND.	7 »	4 75	3 50	3 30	21	2 42				
Velm.	7 »	4 75	3 50	3 30						

NOTA ESSENTIEL. Tous les points d'arrivées ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivées le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.

PRIX DES PLACES.

	PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approximative du parcours. (7min. par lieue.)	
	Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.				
De TERMONDE à	Audeghem.	1 25	» 75	» 50	» 30	» 3/4	» 06
	Wetteren.	1 50	1 »	» 75	» 70	4 »	» 28
	GAND.	2 »	1 25	1 »	1 »	7 3/4	» 54
	Landeghem.	3 25	2 »	1 50	1 40	11 1/4	1 19
	Aeltre.	3 50	2 25	1 75	1 80	13 3/4	1 36
	Bloemendaël.	4 50	3 »	2 25	2 20	16 1/4	1 54
	BRUGES.	5 50	3 50	2 75	2 60	19 1/4	2 15
	Jabbeke	6 »	4 »	3 »	3 »	21 1/2	2 30
	OSTENDE.	7 »	4 75	3 50	3 40	24 1/2	2 51
	Haeght.	3 25	2 »	1 50	1 40	9 1/2	1 06
	Wespelaer.	3 50	2 25	1 75	1 80		
	LOUVAIN.	3 50	2 25	1 75	1 80	12 3/4	1 29
	Vertryck.	4 25	3 »	2 »	2 10	15 1/2	1 48
	TIRLEMONT.	5 50	3 50	2 50	2 50	17 1/4	2 01
	Landen.	6 »	4 »	3 »	3 »	20 1/2	2 23
	Waremmes.	7 »	4 75	3 50	3 60	24 »	2 48
	Fexhe.	8 »	5 50	4 »	4 »	26 3/4	3 07
	ANS.	9 »	6 »	4 50	4 40	28 3/4	3 21
	Deynze.	3 50	2 25	1 75	1 70	12 »	1 24
	Waereghem.	4 25	2 75	2 »	2 20	15 »	1 45
Haerlebecke.	5 »	3 25	2 25	2 50	17 1/2	2 02	
COURTRAY.	5 50	3 50	2 75	2 60	19 »	2 13	
ST-TROND.	7 »	4 75	3 50	3 60	23 1/4	2 43	
Velm.	7 »	4 75	3 50	3 60			
De Audeghem à	Wetteren.	1 50	1 »	» 75	» 70	3 1/4	» 23
	GAND.	2 »	1 25	1 »	1 »	7 »	» 49
	Landeghem.	3 25	2 »	1 50	1 40	10 1/2	1 12
	Aeltre.	3 50	2 25	1 75	1 80	13 »	1 31
	Bloemendaël.	4 50	3 »	2 25	2 20	15 1/2	1 48
	BRUGES.	5 50	3 50	2 75	2 60	18 1/2	2 09
	Jabbeke.	6 »	4 »	3 »	3 »	20 3/4	2 25
	OSTENDE.	7 »	4 75	3 50	3 40	23 3/4	2 46
	Haeght.	3 25	2 »	1 50	1 40	10 1/4	1 11
	Wespelaer.	3 50	2 25	1 75	1 80		
	LOUVAIN.	3 50	2 25	1 75	1 80	13 1/2	1 34
	Vertryck.	4 25	3 »	2 »	2 10	16 1/4	1 53
TIRLEMONT.	5 50	3 50	2 50	2 50	18 »	2 06	
Landen.	6 »	4 »	3 »	3 »	21 1/4	2 29	
Waremmes.	7 »	4 75	3 50	3 60	24 3/4	2 53	

NOTA ESSENTIEL. Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.

PRIX DES PLACES.

		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.	Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approximative du parcours. (7min. par lieue.)
Suite de Audeghem à	Fexhe.	8 »	5 50	4 »	4 »	27 1/2	3 12
	ANS.	9 »	6 »	4 50	4 40	29 1/2	3 26
	Deynze.	3 50	2 25	1 75	1 70	11 1/4	1 19
	Waereghem.	4 25	2 75	2 »	2 20	14 1/4	1 40
	Haerlebecke.	5 »	3 25	2 25	2 50	16 3/4	1 57
	COURTRAY.	5 50	3 50	2 75	2 60	18 1/4	2 08
	ST-TROND.	7 »	4 75	3 50	3 60	24 »	2 48
	Velm.	7 »	4 75	3 50	3 60		
De Wetteren à	GAND.	1 50	1 »	» 75	» 70	3 3/4	» 26
	Landeghem.	2 50	1 50	1 25	1 10	7 1/4	» 51
	Aeltre.	3 25	2 »	1 50	1 50	9 3/4	1 08
	Bloemendael.	4 »	2 50	1 75	1 90	12 1/4	1 26
	BRUGES.	4 50	3 »	2 25	2 30	15 1/4	1 47
	Jabbeke.	5 75	3 75	2 75	2 70	17 1/2	2 02
	OSTENDE.	6 50	4 25	3 25	3 10	20 1/2	2 23
	Haeght.	4 25	2 75	2 »	2 10	13 1/2	1 34
	Wespelaer.	5 »	3 25	2 25	2 25		
	LOUVAIN.	5 »	3 25	2 25	2 50	16 3/4	1 57
	Vertryck.	5 75	3 75	2 75	2 80	19 1/2	2 16
	TIRLEMONT.	6 50	4 25	3 25	3 20	21 1/4	2 29
	Landen.	7 »	4 75	3 50	3 70	24 1/2	2 51
	Waremmes.	8 »	5 50	4 »	4 30	28 »	3 16
	Fexhe.	9 »	6 »	4 50	4 70	30 3/4	3 35
	ANS.	10 »	6 50	5 »	5 10	32 3/4	3 49
	Deynze.	2 75	1 75	1 25	1 40	8 »	» 56
Waereghem.	3 25	2 »	1 50	1 90	11 »	1 17	
Haerlebecke.	4 25	2 75	2 »	2 20	13 1/2	1 34	
COURTRAY.	4 50	3 »	2 25	2 30	15 »	1 45	
ST-TROND.	8 »	5 50	4 »	4 30	27 1/4	3 11	
	Velm.	8 »	5 50	4 »	4 30		
De GAND à	Landeghem.	1 25	» 75	» 50	» 40	3 1/2	» 23
	Aeltre.	2 »	1 25	1 »	» 80	6 »	» 42
	Bloemendael.	2 75	1 75	1 25	1 20	8 1/2	» 59
	BRUGES.	3 50	2 25	1 75	1 60	11 1/2	1 20
	Jabbeke.	4 50	3 »	2 25	2 »	13 3/4	1 36
	OSTENDE.	5 50	3 50	2 50	2 40	16 3/4	1 57
	Haeght.	5 »	3 25	2 25	2 40	17 1/4	1 01
	Wespelaer.	5 75	3 75	2 75	2 80		



		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée aproximative du parcours. (7min. par lieue.)	
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.				
Suite de GAND à		LOUVAIN.	5 75	3 75	2 75	2 80	20 1/2	2 23
		Vertryck.	6 50	4 25	3 »	3 10	22 1/4	2 36
		TIRLEMONT.	7 »	4 75	3 50	3 50	25 »	2 55
		Landen.	8 »	5 50	4 »	4 »	28 1/4	3 18
		Waremmes.	9 »	6 »	4 50	4 60	31 3/4	3 42
		Fexhe.	10 »	6 50	5 »	5 »	34 1/2	4 01
		ANS.	10 75	7 »	5 25	5 40	36 1/2	4 15
		Deynze.	1 50	1 »	» 75	» 70	4 1/4	» 30
		Waereghem.	2 50	1 50	1 25	1 20	7 1/4	» 51
		Haerlebecke.	3 25	2 »	1 50	1 50	9 3/4	1 08
		COURTRAY.	3 50	2 25	1 75	1 60	11 1/4	1 19
		ST-TROND.	9 »	6 »	4 50	4 60	31 »	3 37
		Velm.	9 »	6 »	4 50	4 60		
		De Landeghem à		Aeltre.	1 25	» 75	» 50	» 40
Bloemendael.	2 »			1 50	1 »	» 80	5 »	» 35
BRUGES.	2 75			1 75	1 25	1 20	8 »	» 56
Jabbeke.	3 75			2 50	1 75	1 60	10 1/4	1 73
OSTENDE.	4 50			3 »	2 25	2 »	13 1/4	1 33
Haeght.	5 75			3 75	2 75	2 80	20 3/4	2 25
Wespelaer.	6 50			4 25	3 25	3 20		
LOUVAIN.	6 50			4 25	3 25	3 20	24 »	2 48
Vertryck.	7 50			5 »	3 50	3 50	26 3/4	3 07
TIRLEMONT.	8 50			5 50	4 »	3 90	28 1/2	3 19
Landen.	9 »			6 »	4 50	4 40	31 3/4	3 42
Waremmes.	10 »			6 50	5 »	5 »	35 1/4	4 07
Fexhe.	10 75			7 »	5 25	5 40	38 »	4 26
ANS.	11 50			7 50	5 75	5 80	40 »	4 40
Deynze.	2 75			1 75	1 25	1 10	8 1/4	» 58
Waereghem.	3 25			2 »	1 50	1 60	10 3/4	1 15
Haerlebecke.	4 »			2 50	1 75	1 90	13 1/4	1 33
COURTRAY.	4 25	2 75	2 »	2 »	14 3/4	1 43		
ST-TROND.	10 »	6 50	5 »	5 »	34 1/2	4 01		
Velm.	10 »	6 50	5 »	5 »				
De Aeltre à		Bloemendael.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 1/2	» 17
		BRUGES.	2 »	1 25	1 »	» 80	5 1/2	» 38
		Jabbeke.	2 75	1 75	1 25	1 20	7 3/4	» 54
		OSTENDE.	3 50	2 25	1 75	1 60	10 3/4	1 15
	Haeght.	6 50	4 25	3 25	3 20	23 1/4	2 43	

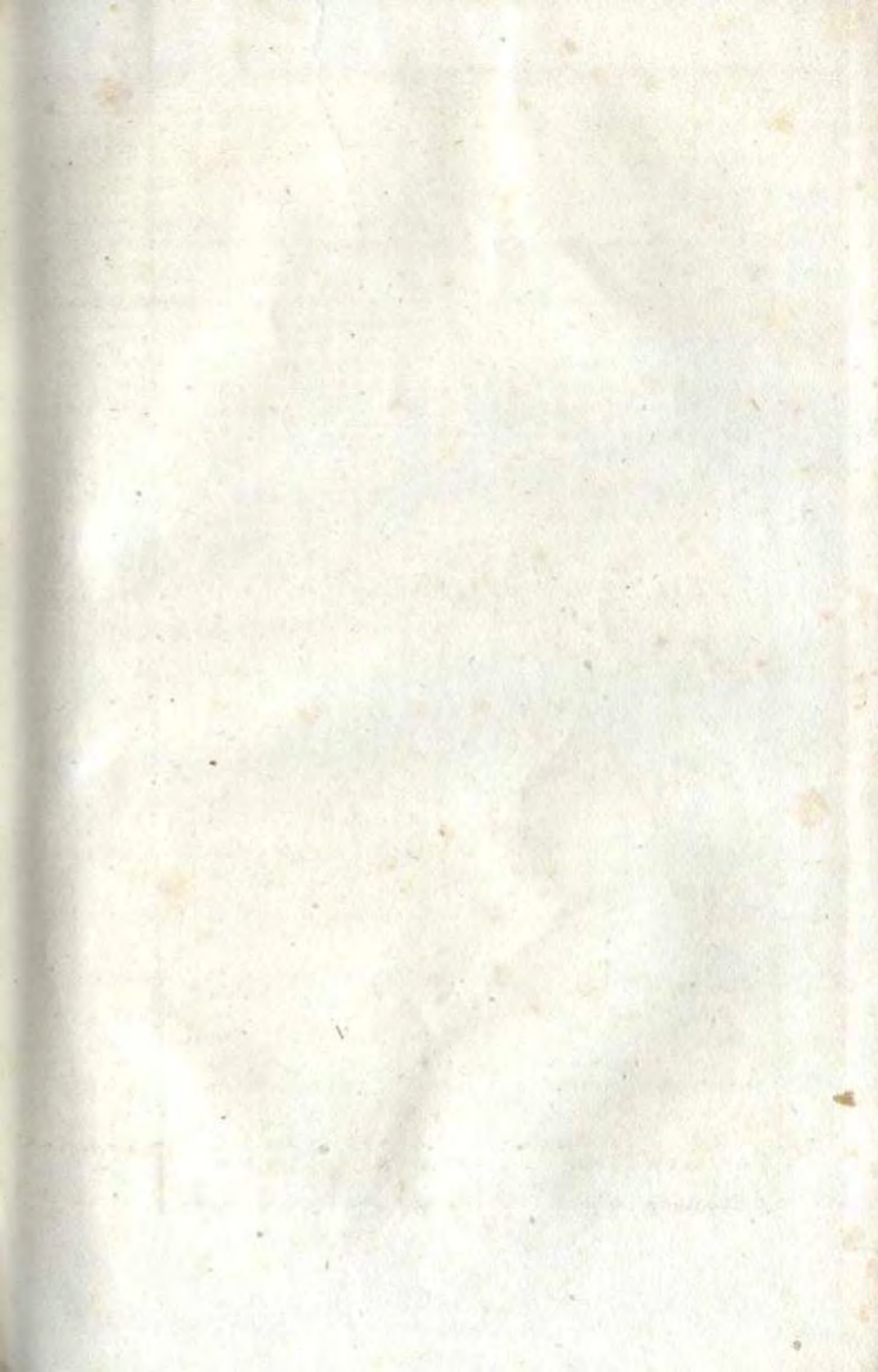
		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approxi-mative du par-cours. (7min. par lieue.)
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.			
<b>NOTA ESSENTIEL.</b> Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.							
Suite de Aeltre à	Wespelaer.	7 50	5 »	3 75			h. m.
	LOUVAIN.	7 50	5 »	3 75	3 60	26 1/2	3 05
	Vertryck.	8 50	5 50	4 »	3 90	29 1/4	3 25
	TIRLEMONT.	9 »	6 »	4 50	4 30	31 »	3 37
	Landen.	10 »	6 50	5 »	4 80	34 1/4	4 »
	Waremm e.	10 75	7 »	5 25	5 40	37 3/4	4 24
	Fexhe.	11 50	7 50	5 75	5 80	40 1/2	4 43
	ANS.	12 50	8 »	6 25	6 20	42 1/2	4 57
	Deynze.	3 25	2 »	1 50	1 50	10 1/4	1 12
	Waereghem.	4 »	2 50	1 75	2 »	13 1/4	1 33
	Haerlebecke.	4 25	2 75	2 »	2 30	15 3/4	1 50
	COURTRAY.	4 50	3 »	2 25	2 40	17 1/4	2 01
	ST-TROND.	10 75	7 »	5 25	5 40	37 »	4 19
	Velm.	10 75	7 »	5 25	5 40		
	De Bloemendael à	BRUGES.	1 25	» 75	» 50	» 40	3 »
Jabbeke.		2 »	1 25	1 »	» 80	5 1/4	» 37
OSTENDE.		2 75	1 75	1 25	1 20	8 1/4	» 58
Haeght.		7 50	5 »	3 75	3 60	25 3/4	3 »
Wespelaer.		8 »	5 50	4 »	4 »		
LOUVAIN.		8 »	5 50	4 »	4 »	29 »	3 23
Vertryck.		9 »	6 »	4 25	4 30	31 3/4	3 42
TIRLEMONT.		10 »	6 50	5 »	4 70	33 1/2	3 54
Landen.		10 75	7 »	5 25	5 20	36 3/4	4 17
Waremm e.		11 50	7 50	5 75	5 80	40 1/4	4 42
Fexhe.		12 50	8 »	6 25	6 20	43 »	5 01
ANS.		13 50	8 75	6 75	6 60	45 »	5 15
Deynze.		4 »	2 50	1 75	1 90	12 3/4	1 29
Waereghem.		4 25	2 75	2 »	2 40	15 3/4	1 50
Haerlebecke.		4 50	3 »	2 25	2 70	18 1/4	2 08
COURTRAY.	5 »	3 25	2 50	2 80	19 3/4	2 18	
ST-TROND.	11 50	7 50	5 75	5 80	39 1/2	4 36	
Velm.	11 50	7 50	5 75	5 80			
De BRUGES à	Jabbecke.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 1/4	» 16
	OSTENDE.	2 »	1 25	1 »	» 80	5 1/4	» 37
	Haeght.	8 »	5 50	4 »	4 »	28 3/4	3 21
	Wespelaer.	9 »	6 »	4 50	4 40		
	LOUVAIN.	9 »	6 »	4 50	4 40	32 »	3 44
Vertryck.	9 50	6 25	4 75	4 70	34 3/4	4 03	

		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée aproximative du parcours. (7min. par <sup>e</sup> lieue.)
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.			
<b>NOTA ESSENTIEL.</b> Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.							
Suite de <b>BRUGES</b> à	TIRLEMONT.	10 50	7 »	5 25	5 10	36 1/2	h. m. 4 15
	Landen.	11 50	7 50	5 75	5 60	39 3/4	4 38
	Waremmé.	12 50	8 »	6 25	6 20	43 1/4	5 03
	Fexhe.	13 50	8 75	6 75	6 60	46 »	5 22
	ANS.	14 »	9 25	7 »	7 »	48 »	5 36
	Deynze.	4 25	2 75	2 »	2 30	15 3/4	1 50
	Waereghem.	4 50	3 »	2 25	2 80	18 3/4	2 11
	Haerlebecke.	5 »	3 25	2 50	3 10	21 1/4	2 29
	COURTRAY.	5 50	3 50	2 75	3 20	22 3/4	2 39
	ST-TROND.	12 50	8 »	6 25	6 20	42 1/2	4 57
	Velm.	12 50	8 »	6 25	6 20		
	De <b>Jabbeke</b> à	OSTENDE.	1 25	» 75	» 50	» 40	3 »
Haeght.		9 »	6 »	4 50	4 40	31 »	3 37
Wespelaer.		9 50	6 25	4 75	4 40		
LOUVAIN.		9 50	6 25	4 75	4 80	34 1/4	4 »
Vertryck.		10 75	7 »	5 25	5 10	37 »	4 19
TIRLEMONT.		11 50	7 50	5 75	5 50	38 3/4	4 31
Landen.		12 50	8 »	6 25	6 »	42 »	4 54
Waremmé.		13 25	8 50	6 50	6 60	45 1/2	5 18
Fexhe.		14 50	9 25	7 »	7 »	48 1/4	5 38
ANS.		15 »	9 75	7 25	7 40	50 1/4	5 52
Deynze.		4 50	3 »	2 25	2 70	18 »	2 06
Waereghem.		5 »	3 25	2 50	3 20	21 »	2 27
Haerlebecke.	6 »	4 »	3 »	3 50	23 1/2	2 44	
COURTRAY.	6 50	4 25	3 25	3 60	25 »	2 55	
ST-TROND.	13 25	8 50	6 50	6 60	44 3/4	5 13	
Velm.	13 25	8 50	6 50	6 60			
De <b>OSTENDE</b> à	Haeght.	9 50	6 25	4 75	4 80	34 »	3 58
	Wespelaer.	10 75	7 »	5 25	5 20		
	LOUVAIN.	10 75	7 »	5 25	5 20	37 1/4	4 21
	Vertryck.	11 25	7 25	5 50	5 50	40 »	4 40
	TIRLEMONT.	12 »	7 75	6 »	5 90	41 3/4	4 52
	Landen.	13 25	8 50	6 50	6 40	45 »	5 15
	Waremmé.	14 »	9 25	7 »	7 »	48 1/2	5 39
	Fexhe.	15 »	9 75	7 25	7 40	51 1/4	5 59
	ANS.	15 50	10 25	7 50	7 80	53 1/4	6 13
	Deynze.	5 50	3 50	2 75	3 10	21 »	2 27
Waereghem.	6 »	4 »	3 »	3 60	24 »	2 48	

NOTA ESSENTIEL. Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approximative du parcours. (7min. par lieue.)
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.			
Suite d'Ostende à	Haerlebecke.	6 50	4 25	3 25	3 90	26 1/2	h. m. 3 05
	COURTRAY.	7 »	4 75	3 50	4 »	28 »	3 16
	ST-TROND.	14 »	9 25	7 »	7 »	47 3/4	5 34
	Velm.	14 »	9 25	7 »	7 »		
De Haeght à	Wespelaer.	1 25	» 75	» 50	» 40		
	LOUVAIN.	1 25	» 75	» 50	» 40	3 1/4	» 23
	Vertryck.	2 »	1 25	1 »	» 70	6 »	» 42
	TIRLEMONT.	3 25	2 »	1 50	1 10	7 3/4	» 54
	Landen.	3 50	2 25	1 75	1 60	11 »	1 17
	Waremmes.	4 50	3 »	2 25	2 20	14 1/2	1 41
	Fexhe.	5 75	3 75	2 75	2 60	17 1/4	2 01
	ANS.	6 50	4 25	3 25	3 »	19 1/4	2 15
	Deynze.	6 »	4 »	3 »	3 10	21 1/2	2 30
	Waereghem.	6 50	4 25	3 25	3 60	24 1/2	2 51
	Haerlebecke.	7 50	5 »	3 75	3 90	27 »	3 09
De Wespelaer à	COURTRAY.	8 »	5 50	4 »	4 »	28 1/2	3 19
	ST-TROND.	4 50	3 »	2 25	2 20	13 3/4	1 36
	Velm.	4 50	3 »	2 25	2 20		
	LOUVAIN.	1 25	» 75	» 50	» 30		
	Vertryck.	2 »	1 25	1 »	» 30		
	TIRLEMONT.	3 25	2 »	1 50	» 70		
	Landen.	3 50	2 25	1 75	1 20		
	Waremmes.	4 50	3 »	2 25	1 80		
	Fexhe.	5 75	3 75	2 75	2 20		
	ANS.	6 50	4 25	3 25	2 60		
De LOUVAIN à	Deynze.	7 »	4 75	3 50	3 50		
	Waereghem.	7 50	5 »	3 75	4 »		
	Haerlebecke.	8 50	5 50	4 25	4 30		
	COURTRAY.	9 »	6 »	4 50	4 40		
	ST-TROND.	4 50	3 »	2 25	2 20		
	Velm.	4 50	3 »	2 25	2 20		
	Vertryck.	1 25	» 75	» 50	» 30	2 3/4	» 19
TIRLEMONT.	2 »	1 25	1 »	» 70	4 1/2	» 30	
Landen.	3 25	2 »	1 50	1 20	7 3/4	» 54	
Waremmes.	3 50	2 25	1 75	1 80	11 1/4	1 19	
Fexhe.	4 50	3 »	2 25	2 20	14 »	1 38	
ANS.	5 50	3 50	2 75	2 60	16 »	1 52	

		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée approxi-mative du par-cours. (7min. par lieue.)
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.			
<b>NOTA ESSENTIEL.</b> Tous les points d'arrivée ne sont pas répétés dans ce tableau en regard de chaque lieu de départ; mais si on ne trouve pas comme point d'arrivée le lieu que l'on cherche, on le trouvera comme point de départ; ainsi, par exemple, s'il n'y a pas de Gand à Termonde, il y a de Termonde à Gand.							
Suite de <b>LOUVAIN</b> à	Deynze.	7 »	4 75	3 50	3 50	24 3/4	2 53
	Waereghem.	7 50	5 »	3 75	4 »	27 3/4	3 14
	Haerlebecke.	8 50	5 50	4 25	4 30	30 1/4	3 32
	<b>COURTRAY.</b>	9 »	6 »	4 50	4 40	31 3/4	3 42
	<b>ST-TROND.</b>	3 50	2 25	1 75	1 80	10 1/2	1 13
	Velm.	3 50	2 25	1 75	1 80		
De <b>Vertryck.</b> à	<b>TIRLEMONT.</b>	1 25	» 75	» 50	» 30	1 3/4	» 12
	Landen.	2 »	1 25	1 »	» 80	5 »	» 35
	Waremmme.	3 25	2 »	1 50	1 40	8 1/2	» 59
	Fexhe.	3 50	2 25	1 75	1 80	11 1/4	1 19
	<b>ANS.</b>	4 50	3 »	2 25	2 20	13 1/4	1 33
	Deynze.	7 50	5 »	3 75	3 80	27 1/2	3 12
	Waereghem.	8 50	5 50	4 »	4 30	30 1/2	3 33
Haerlebecke.	9 »	6 »	4 50	4 60	33 »	3 51	
	<b>COURTRAY.</b>	9 50	6 25	4 75	4 70	34 1/2	4 01
	<b>ST-TROND.</b>	3 25	2 »	1 50	1 40	7 1/2	» 54
	Velm.	3 25	2 »	1 50	1 40		
De <b>TIRLEMONT</b> à	Landen.	1 25	» 75	» 50	» 50	3 1/4	» 23
	Waremmme.	2 »	1 25	1 »	1 10	6 3/4	» 47
	Fexhe.	3 25	2 »	1 50	1 50	9 1/2	1 06
	<b>ANS.</b>	3 50	2 25	1 75	1 90	11 1/2	1 20
	Deynze.	8 50	5 50	4 25	4 20	29 1/4	3 25
	Waereghem.	9 »	6 »	4 50	4 70	32 1/4	3 46
	Haerlebecke.	10 »	6 50	5 »	5 »	34 3/4	4 03
	<b>COURTRAY.</b>	10 50	7 »	5 25	5 10	36 1/4	4 14
	<b>ST-TROND.</b>	2 »	1 25	1 »	1 10	6 »	» 42
	Velm.	2 »	1 25	1 »	1 10		
De <b>Landen</b> à	Waremmme.	1 25	» 75	» 50	» 60	3 1/2	» 24
	Fexhe.	2 »	1 25	1 »	1 »	6 1/4	» 44
	<b>ANS.</b>	3 25	2 »	1 50	1 40	8 1/4	» 58
	Deynze.	9 »	6 »	4 50	4 70	32 1/2	3 47
	Waereghem.	10 »	6 50	5 »	5 20	35 1/2	4 08
	Haerlebecke.	11 »	7 25	5 50	5 50	38 »	4 26
	<b>COURTRAY.</b>	11 50	7 50	5 75	5 60	39 1/2	4 36
	<b>ST-TROND.</b>	1 25	» 75	» 50	» 60	2 3/4	» 19
	Velm.	1 25	» 75	» 50	» 60		

		PRIX DES PLACES.			Prix du transport des bagages par 100 kil.	Longueur de chaque route en lieues de poste de 4 kilom. (4000m.)	Durée aproximative du parcours. (7min. par lieue.)	
		Diligences.	Chars à bancs.	Wagons.				
De Waremme à		Fexhe.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 3/4	» 19
		ANS.	2 »	1 25	1 »	» 80	4 3/4	» 33
		Deynze.	10 »	6 50	5 »	5 30	36 »	4 12
		Waereghem.	11 »	7 25	5 50	5 80	39 »	4 33
		Haerlebecke.	12 »	7 75	6 »	6 10	41 1/2	4 50
		COURTRAY.	12 50	8 »	6 25	6 20	43 »	5 01
		ST-TROND.	2 »	1 25	1 »	1 10	6 1/4	» 44
		Velm.	2 »	1 25	1 »	1 10		
De Fexhe à		ANS.	1 25	» 75	» 50	» 40	2 »	» 14
		Deynze.	11 »	7 25	5 50	5 70	38 3/4	4 31
		Waereghem.	12 »	7 75	6 »	6 20	41 3/4	4 52
		Haerlebecke.	13 »	8 50	6 50	6 50	44 3/4	5 13
		COURTRAY.	13 50	8 75	6 75	6 60	45 3/4	5 20
		ST-TROND.	3 25	2 »	1 50	1 40	9 »	1 03
		Velm.	3 25	2 »	1 50	1 40		
D'ANS à		Deynze.	12 »	7 75	6 »	6 10	40 3/4	4 45
		Waereghem.	13 »	8 50	6 25	6 60	43 3/4	5 06
		Haerlebecke.	13 50	8 75	6 75	6 90	46 1/4	5 24
		COURTRAY.	14 »	9 25	7 »	7 »	47 3/4	5 34
		ST-TROND.	3 50	2 25	1 75	1 80	11 »	1 17
		Velm.	3 50	2 25	1 75	1 80		
De Deynze à		Waereghem.	1 25	» 75	» 50	» 50	3 »	» 21
		Haerlebecke.	2 »	1 25	1 »	» 80	5 1/2	» 38
		COURTRAY.	2 50	1 50	1 25	1 »	7 »	» 49
		ST-TROND.	10 »	6 50	5 »	5 30	35 1/4	4 07
		Velm.	10 »	6 50	5 »	5 30		
De Waereghem à		Haerlebecke.	1 25	» 75	» 50	» 30	2 1/2	» 17
		COURTRAY.	1 50	1 »	» 75	» 50	4 »	» 28
		ST-TROND.	11 »	7 25	5 50	5 80	38 1/4	4 28
		Velm.	11 »	7 25	5 50	5 80		
De Haerlebecke à		COURTRAY.	1 25	» 75	» 50	» 20	1 1/2	» 10
		ST-TROND.	12 »	7 75	6 »	6 10	40 3/4	4 45
		Velm.	12 »	7 75	6 »	6 10		
De COURTRAY à		ST-TROND.	12 50	8 »	6 25	6 20	42 1/4	4 56
		Velm.	12 50	8 »	6 25	6 20		
De ST-TROND à		Velm.	1 25	» 75	» 50	» 60		



Eug. LANDOY, Edit. Longue rue neuve, 67. Graveur.

Monimens et Etablissemens Publes.

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| A. Hotel de ville.                                 | N. Chamb. des Représentatives. |
| B. Théâtre royal.                                  | O. Théâtre du Parapallon.      |
| C. Hotel des Monnaies.                             | P. Salle de Conscience.        |
| D. Bourse.   | Q. Maneken-pis.                |
| E. S <sup>te</sup> Gudule.                         | R. Jardin botanique.           |
| F. S <sup>t</sup> Nicolas.                         | S. N.D. de la Chapelle.        |
| G. S <sup>te</sup> Catherine.                      | T. Notre D. des Victoires.     |
| H. Palais de Justice.                              | U. Observatoire.               |
| I. S <sup>t</sup> Jean Baptiste.                   | V. Hotel du Gouvernement.      |
| J. N.D. du Finistère.                              | X. S <sup>te</sup> Claire.     |
| K. Palais du Roi.                                  | Y. Poste aux lettres.          |
| L. S <sup>t</sup> J <sup>ean</sup> sur Caudenberg. | Z. Poste aux Chevaux.          |
| M. Palais du P. d'Orange.                          |                                |
- a. Apigo (maison d'arrêt)  
b. Hôpital général civil.  
c. Palais de l'Industrie et Musées  
d. Augustins (culte réformé)  
e. G<sup>re</sup> Hospice des Vieillards.  
f. Nouvel Hopital S<sup>t</sup> Jean.  
g. S<sup>t</sup> Jean et Etienne.  
h. N.D. de Bon secours.



Chemin  
Street  
er

11  
11  
11



## BRUXELLES.

**BRUXELLES**, capitale de la Belgique et chef-lieu de la province de Brabant (1), est située à 50° 50' 59" de latitude N. et à 2° 2' 0" de longitude E., 14 lieues de *Mons*, 16 lieues de *Namur*, 48 lieues d'*Arlon* et 75 de *Paris* (2). C'est la résidence du roi, le siège des chambres législatives et du gouvernement; sa population est d'environ 105,000 habitans.

Vers la fin du VI<sup>e</sup> siècle, un évêque de Courtray, du nom de Saint-Géry, vint prêcher l'évangile aux peuples répandus dans les bruyères et les marais qui couvraient le pays; le saint homme fit bâtir, dans une île formée par deux bras de la *Senne*, une chapelle à laquelle il donna son nom; des cabanes s'élevèrent bientôt tout autour, et l'île de St-Géry devint ainsi le berceau de Bruxelles. Sans entrer dans une discussion oiseuse sur l'étymologie de ce nom, arrêtons-nous à cette opinion, qu'il dérive de *broecksel*, marécage; en effet, l'île de Saint-Géry ne devait être alors qu'un marécage.

Au VII<sup>e</sup> siècle, Bruxelles n'était encore qu'un bourg dépendant du diocèse de Cambrai; mais au X<sup>e</sup> siècle c'était déjà une

---

(1) La province de *Brabant* est limitée au N. par celle d'*Anvers*, à l'O. par la *Flandre-Orientale*, à l'E. par les provinces de *Limbourg* et de *Liège*, au S. par le *Hainaut*. Son étendue est de 328,323 hectares, sa population de 604,950 habitans, environ 190 hab. par 100 hect. Elle est divisée en trois arrondissemens judiciaires, formant chacun un district administratif dont les chefs-lieux sont *Bruxelles*, *Louvain*, *Nivelles*; elle comprend 8 villes et 326 communes rurales. La province nomme 7 membres au sénat et 14 à la chambre des représentans. Elle compose, avec la province d'*Anvers*, le diocèse archiépiscopal de *Malines*. Sous l'Empire Français, le *Brabant* formait le département de la *Dyle*. Les tribunaux de la province ressortissent de la cour d'appel de *Bruxelles*.

(2) Les lieues de Belgique sont de 20 au degré, ou 5,000 mètres; mais nous adoptons dans nos calculs les lieues de poste de 4,000 mètres, et c'est toujours ainsi qu'il faut entendre nos indications.

ville importante, où Charles, fils de Louis d'Outremer, qui la choisit pour résidence, éleva un palais, auprès de la chapelle de Saint-Géry, dans laquelle il fit transporter le corps de sainte Gudule, petite fille de Pepin de Landen, qui était déposé depuis sa mort (712) dans le monastère de *Moortsel*, au pays d'*Alost* (1).

Ferrand, comte de Flandre, et Salisbury, frère du roi d'Angleterre, qui voulaient contraindre Henri I<sup>er</sup>, duc de Brabant, à quitter l'alliance de la France, assiégèrent et prirent Bruxelles en 1213. Une cruelle famine et une horrible peste causées par une pluie de treize mois consécutifs la dévastèrent en 1314, et un siècle après (1405) un incendie y dévora 1,400 maisons; puis en 1549, deux tremblemens de terre y causèrent d'affreux ravages. Malgré ces calamités successives, les ducs de Bourgogne virent se développer sous leur domination la prospérité de cette ville; des manufactures de tapisseries, d'armes, de draps et de dentelles s'y étaient promptement établies, et y avaient attiré beaucoup de richesses; quand la Belgique passa sous l'empire de la maison d'Autriche, cet état prospère ne diminua point, et le règne de Charles-Quint vint encore l'accroître. Bruxelles qui depuis 1507 était le siège du gouvernement des Pays-Bas, devint, après la mort de l'empereur, le théâtre de révoltes, de séditions, aujourd'hui encore inséparables des souvenirs du duc d'Albe et de Philippe II. Sous le règne de ce monarque éclatèrent ces terribles guerres de religion qui portèrent le ravage dans le pays. C'est alors qu'on vit les iconoclastes faire irruption dans les églises, brisant les statues, détruisant les tableaux et profanant les vases sacrés. Le duc d'Albe, que ses cruautés obligèrent enfin Philippe à rappeler, eut pour successeur Louis de Requesens, dont la sagesse apporta quelque remède aux malheurs publics. Don Juan d'Autriche, fils naturel de Charles-Quint, lui succéda en 1577; mais un nouveau désastre signala pour ainsi dire son entrée, car la peste qui éclata en 1578, fit périr 27,000 personnes.

Cependant les protestans, enhardis par la protection du prince d'Orange, qui commençait à reprendre quelque au-

---

(1) C'est depuis lors que *Bruxelles* honore sainte Gudule comme sa patronne.

torité, rentrèrent en foule à Bruxelles, et en peu de temps ils renouvelèrent les excès des iconoclastes en pillant toutes les églises.

Philippe II, dont la déchéance avait été prononcée pour avoir violé les droits et privilèges de la nation, ayant perdu tout espoir de recouvrer les Pays-Bas, les sépara en 1598 de la monarchie espagnole, et les donna en souveraineté à sa fille Isabelle, qui devint l'épouse de l'archiduc Albert d'Autriche. Bruxelles passa de nouveau sous la domination de Philippe V, roi d'Espagne, en 1702; mais dix ans après, par le traité d'Utrecht, elle rentra sous la puissance de l'Autriche. Possédée quelques instans par la France après la bataille de *Fontenoi*, le traité d'*Aix-la-Chapelle* la rendit aux Autrichiens, qui la conservèrent jusqu'en 1794 qu'elle fut de nouveau occupée par les Français et ensuite réunie à la France avec toute la Belgique. Elle devint alors le chef-lieu du département de la *Dyle*. — De 1815 à 1830 Bruxelles fut, avec La Haye, une des deux capitales du royaume des Pays-Bas sous le gouvernement de Guillaume de Nassau. Depuis la révolution de 1830 elle est devenue la capitale du royaume de Belgique et le siège du gouvernement. A ce titre elle possède une cour de cassation, une cour des comptes pour tout le royaume, une cour d'appel dont ressortissent les provinces d'Anvers, de Brabant et du Hainaut. Elle a en outre un tribunal de première instance, un tribunal de commerce, une Université libre, une Académie de dessin, peinture, sculpture et architecture, et une foule d'autres établissemens importans.

Bruxelles, située partie sur le penchant d'une colline et partie sur un terrain uni, est sans contredit une des plus belles villes qu'on puisse visiter. De larges rues bien percées, bordées de belles maisons, de nobles hôtels ou de riches magasins, animées par une population nombreuse, incessamment sillonnées par de brillans équipages et par une foule de jolies voitures de place, présente, à l'œil charmé de l'étranger, l'aspect d'une grande et opulente cité. Le luxe s'y montre sous mille formes, et le commerce et l'industrie y deviennent chaque jour plus actifs.

Mais ce n'est pas seulement dans son ensemble que cette ville est digne de figurer parmi les premières de l'Europe; ses monumens et ses édifices publics la signalent particulièrement à l'attention éclairée des étrangers.

LE PALAIS DU ROI est un vaste édifice qui ne se distingue extérieurement que par sa trop grande simplicité; mais la richesse et la magnificence de l'intérieur en font une habitation véritablement royale. Sous la domination française, ce palais, moins vaste qu'aujourd'hui, était l'hôtel de la préfecture. Napoléon et l'impératrice Joséphine y logèrent en 1807, et Marie-Louise en 1811.

PALAIS DU PRINCE D'ORANGE. — C'est la propriété privée de ce prince, et l'un des édifices que les étrangers sont toujours empressés de visiter. Si l'extérieur n'attire pas l'attention, en revanche rien n'égale l'élégante richesse des appartemens; les tableaux de prix et les objets rares et précieux qui les décorent sont évalués à 20 millions. On y admire entr'autres une table et une coupe en malachite, estimées 500 mille fr., et une table en lapis lazuli dont la valeur est de 1,500 mille fr.

Pour visiter ce palais, il faut réclamer une carte d'entrée au ministère des finances. (V. *Ministères*, p. 60.)

HÔTEL-DE-VILLE. — Grand et majestueux édifice situé sur une des plus vastes places de Bruxelles. Ce monument, terminé en 1441, est d'une belle architecture gothique-lombarde; de sa façade s'élanche une tour de 364 pieds, de forme pyramidale, évidée dans toute sa hauteur et ravissante d'élégance et de légèreté (1); elle est surmontée d'une statue colossale (17 pieds) en cuivre doré, tournant au moindre vent, et représentant saint Michel, patron de la ville.

C'est dans la grande salle de l'Hôtel-de-Ville, dite la salle gothique, que Charles-Quint signa, le 7 septembre 1556, l'acte de son abdication en faveur de son fils Philippe. — Les autres salles sont remarquables par les tapisseries qui les décorent, par les nombreux tableaux dont elles sont ornées, et par la richesse des plafonds.

THÉÂTRE-ROYAL, place de la Monnaie. — Ce monument, construit en remplacement de celui que l'électeur de Bavière avait fait élever en 1700, fut inauguré en mai 1819. L'ensemble extérieur est d'un aspect imposant; toutefois ce n'est pas sans raison qu'on a comparé cet édifice à un im-

---

(1) Cette tour n'est pas précisément au milieu de la façade. Les opinions varient sur les causes de cette irrégularité.

mense tombeau. Les distributions intérieures sont assez bien entendues ; mais la salle, trop haute pour sa largeur, manque d'élégance et de décor ; le lustre ne répand pas assez de lumière, et les toilettes des femmes n'y produisent aucun effet. Le fronton attend depuis vingt ans le bas-relief qui doit le décorer.

**HÔTEL DE LA MONNAIE**, sur la place du même nom. — Reconstruit en 1821, en remplacement de l'ancien édifice fondé en 1291, et où Jean I<sup>er</sup>, duc de Brabant, avait fait frapper les premières pièces, qu'on appela les *lions d'or*. Actuellement on n'y frappe que des pièces d'argent et de *billon*.

**PALAIS DE LA NATION**, rue de la Loi. — Marie-Thérèse l'avait fait construire pour les séances de l'ancien conseil de Brabant. Il est maintenant occupé par le sénat et par la chambre des représentans. Sa façade, surmontée d'un fronton dont le bas-relief est dû au ciseau de Godecharles, ne manque pas d'élégance. — On est admis sans billets dans les tribunes publiques des deux chambres.

**PALAIS DE JUSTICE**. — Nous ne l'indiquons que pour mémoire. C'était autrefois le couvent des jésuites, que Marie-Thérèse supprima en 1773. L'édifice actuel, élevé en 1823, mal distribué à l'intérieur, doit être reconstruit sur de nouveaux plans.

**PALAIS DES BEAUX-ARTS**. — La partie ancienne de ce palais servait autrefois à la résidence des gouverneurs-généraux. Commencée en 1346, elle ne fut achevée qu'en 1502 ; le prince Charles de Lorraine l'embellit en 1744. A côté de cet ancien édifice s'élève le Palais de l'Industrie, construit sur le terrain de l'ancien jardin botanique. Ce palais sert, tous les quatre ans, aux expositions des produits de l'industrie ; plusieurs salles sont occupées par le Conservatoire des Arts et Métiers. L'ancien palais contient : *la Bibliothèque publique, le Musée, les Galeries d'Histoire naturelle, et un Cabinet de Physique.*

*La Bibliothèque*, ouverte au public tous les jours, de 10 à 2 heures, excepté les mercredis et les jours de fêtes, contient 150,000 vol. imprimés et 16,000 manuscrits, dont quelques uns ornés de miniatures précieuses (1).

---

(1) Cette bibliothèque est celle de la ville. On a fondé depuis

*Le Musée* se compose d'environ 350 tab. dont plusieurs ont peu de mérite ; mais dans la collection des tableaux gothiques, un grand nombre est très précieux. L'académie de Bruxelles tient ses séances dans les salles du *Musée*.

*Le Cabinet d'Histoire naturelle*, création nouvelle, qui n'a que quelques années d'existence, est déjà un des plus riches de l'Europe.

*Le Cabinet de Physique*, composé d'abord des instrumens de l'ancienne Université de Louvain, puis enrichi par de nouvelles et nombreuses acquisitions, peut aujourd'hui suffire à toutes les expériences.

*Le Musée, le Cabinet et les Galeries* sont ouverts au public les *dimanches, lundis et jeudis*, de 10 à 4 heures, et pour les étrangers tous les jours, en s'adressant au concierge.

**EGLISE SAINTE-GUDULE.** — Edifice gothique, bâti sur le penchant d'une colline appelée autrefois *Molenberg*. L'architecture en est simple et grandiose; le portail, élevé sur un perron qui rachète la pente du terrain, est flanqué de deux tours carrées qu'on est occupé à restaurer. Les premiers fondemens de cette église furent jetés en 1010. Consacrée d'abord à saint Michel, elle le fut ensuite à sainte Gudule, lorsqu'en 1047 le corps de cette sainte y eut été transféré de la chapelle de Saint-Géry. Depuis cette époque elle a toujours été nommée l'Eglise des SS. Michel et Gudule. C'est dans cette église reconstruite en 1226, et terminée en 1273, que Philippe-le-Bon, duc de Bourgogne, tint le premier chapitre de l'ordre de la Toison-d'Or.

Sainte-Gudule ne possède aucun tableau remarquable; mais les beaux vitraux de ses chapelles, les tombeaux qui décorent les deux côtés du sanctuaire, le mausolée du comte Frédéric de Mérode, tué en 1830, au milieu des combattans belges, les statues colossales adossées aux piliers qui soutiennent la voûte, et la chaire, représentant *Adam et Eve chassés du paradis terrestre*, ouvrage précieux de Werbruggen, sont dignes d'un examen attentif (1).

**EGLISE DU SABLON** ou de *N.-D. des Victoires*, bâtie par

---

quelques années, dans une des ailes du Palais de l'Industrie, une *Bibliothèque royale*, qui est ouverte aux lecteurs tous les jours, hors les dimanches et fêtes, de 10 heures à 3 heures.

(1) Cette chaire décorait autrefois l'église de St-Michel à Louvain.

le duc Jean I<sup>er</sup>, en 1288, pour perpétuer le souvenir de la bataille de *Woeringen*. — On remarque, dans la chapelle de Sainte-Ursule, le mausolée des princes de La Tour et Taxis. On ne doit pas oublier trois tableaux : un *Martyre de sainte Barbe*, par Quellyn ; un *Christ en croix*, de Declerck, et le *Jugement dernier*, de Frans-Flore.

C'est dans cette église que repose le poète français, *Jean-Baptiste Rousseau*, mort à la Genette, près Bruxelles, le 17 mars 1741.

L'ÉGLISE DE N.-D. DE LA CHAPELLE, fondée en 1140, et érigée en paroisse en 1210, renferme, outre plusieurs statues dues aux célèbres ciseaux de Du Quesnoy et de Fayd'herbe, un tableau, chef-d'œuvre de G. de Crayer, *Jésus apparaissant à la Madeleine*. Les principaux mausolées de cette église sont ceux des maisons de Spinola et de Croÿ.

L'ÉGLISE DE SAINT-NICOLAS, rue au Beurre ; — *Sainte-Catherine*, dans la rue de ce nom ; — *N.-D. du Finistère*, longue rue Neuve, église ainsi nommée de l'inscription qu'on lit au dessus du portail : *Laus tua in fines terræ* ; — *Saint-Jean-Baptiste*, autrefois église du *Béguinage* (1), ont chacune quelques bons tableaux ; à *Sainte-Catherine*, outre une belle toile, de G. de Crayer, placée sur le maître-autel, on remarque un *Christ au tombeau*, par Otto Venius, le maître de Rubens.

L'ÉGLISE DE SAINT-JACQUES DU CAUDENBERG, place royale, est un monument moderne qui, pendant l'ère révolutionnaire, était devenu le temple de la Raison. Cette église a remplacé l'abbaye du même nom, où le jésuite Bollandus, et après lui ses continuateurs, sous le nom de *Bollandistes*, avaient consacré leurs veilles à l'immense ouvrage connu sous le nom d'*Acta sanctorum*.

Les établissemens de charité sont nombreux à Bruxelles ; nous citerons, parmi les plus importans, le *grand Hospice pour les vieillards*, place de l'ancien Béguinage ; l'*Hôpital général civil*, près de la porte de *Halle*, anciennement fondé pour les Croisés qui revenaient blessés de la Terre-

---

(1) Le Béguinage de Bruxelles n'existe plus : sur son emplacement on a élevé un magnifique hospice pour les vieillards. (V. sur les *Béguinages*, page 111.)

Sainte et pour les lépreux ; il est destiné aujourd'hui au traitement des maladies graves ; l'*Hôpital Saint-Jean*, rue de l'Hôpital, lequel sera transféré dans un magnifique bâtiment en construction sur le Boulevard Botanique.

De nombreuses *Places* embellissent Bruxelles ; on remarquera parmi les principales : la *Place-Royale*, sur la partie élevée de la ville ; c'est une des plus belles de l'Europe ; la *Grande Place*, où se trouve l'Hôtel-de-Ville, et qu'entourent des édifices de construction espagnole ; c'est là que furent exécutés, le 5 juin 1568, le comte d'Egmont et le comte de Horn ; celle de la *Monnaie*, que décore le Théâtre-Royal, et celle des *Martyrs*, autrefois de *Saint-Michel*, qui doit son nouveau nom aux restes des victimes des journées de septembre 1830 qu'on y a inhumées. Cette place, environnée d'élégans édifices d'une construction symétrique, vient d'être embellie d'un magnifique monument en mémoire de la révolution et des victimes de septembre 1830.

LES BOULEVARDS qui ceignent Bruxelles, bordés de riches hôtels, ne sont pas un des moindres embellissemens de cette ville, qui possède en outre deux promenades véritablement dignes d'une capitale : le *Parc*, et l'*Allée verte*.

Le *PARC*, vaste et beau jardin, orné de massifs d'arbres, décoré de statues, est situé en face du Palais du Roi, au milieu de magnifiques rues ; il est pour Bruxelles ce que le jardin des Tuileries est pour Paris. On regrette qu'au lieu d'une belle grille il ne soit entouré que d'une maigre haie vive, protégée par une ignoble palissade (1). Ce jardin appartient à la ville.

A l'extrémité du *Parc* se trouve un petit théâtre appelé *Théâtre royal du Parc*.

Dans le *Parc*, les dimanches, pendant la belle saison, la musique des guides exécute, d'une heure à deux heures, avec une grande supériorité, des morceaux d'harmonie qui attirent un grand concours de promeneurs.

L'*ALLÉE-VERTE*, plantée de plusieurs rangs d'arbres sécu-

---

(1) Dans la rue Royale, en face d'une des entrées latérales du *Parc*, s'élève la statue du général *Belliard*, ambassadeur de France en Belgique, mort à Bruxelles, le 28 janvier 1832.



lares, borde le canal de Willebrock (V. page 63) sur une longueur de plus d'un quart de lieue en ligne droite. Quoique un peu déchuë de sa vogue, elle est encore, dans les beaux jours, le rendez-vous de nombreux équipages, de jeunes gens à cheval et de piétons : ce sont *les Champs-Elysées* de Bruxelles. *L'Allée-Verte* est close par des grilles.

Le *Parc* et *l'Allée-Verte* s'ouvrent et se ferment, savoir :

*Ouverture.* — Du 15 mars au 30 avril, à 6 h. du matin ; du 1<sup>er</sup> mai au 15 août, à 5 h. ; du 16 août au 15 octobre, à 6 h. ; le reste de l'année, au jour.

*Fermeture.* — Janvier et décembre, à 4 h. du soir ; février et novembre, à 5 h. ; mars et octobre, à 6 h. ; avril et septembre, à 7 h. ; mai et août, à 9 h. ; juin et juillet, à 10 h.

LE JARDIN-BOTANIQUE, hors la porte de *Schaerbeck*, création récente, rivalise déjà par la beauté des bâtimens et des serres, par la richesse de ses plantations, avec tous les établissemens de ce genre. — Le public est admis, en été, dans le jardin et dans les serres, les *mardis*, *jeudis* et *samedis*.

Bruxelles n'a point de fontaines remarquables ; mais celle du *Maneken-Pis* ne saurait être passée sous silence à cause de sa singularité ; elle s'élève au coin des rues de l'Étuve et du Chêne, et se compose d'une petite figure de bronze, représentant un enfant dans l'attitude de l'action que le nom indique suffisamment. Cette statue, ouvrage de Du Quesnoy, remplaça en 1648 la figure originale qui était en pierre. Le *Maneken-Pis* est pour Bruxelles une sorte de *palladium* auquel les habitans, qui l'appellent *le plus ancien bourgeois de la ville*, semblent attacher le sort de la cité. Le *Maneken-Pis* a été comblé d'honneurs par plusieurs souverains ; il recut une belle garde-robe de l'électeur de Bavière qui lui donna aussi un valet de chambre pour le servir. En 1747 quelques grenadiers français l'ayant insulté, Louis XV, pour réparer ces insultes, le déclara chevalier de Saint-Louis et lui fit cadeau d'un costume complet, avec épée et chapeau à plumes. Chaque année le jour de la *kermesse*, en juillet, le *Maneken-Pis* est revêtu d'un de ses costumes ; depuis 1830 on choisit ordinairement celui d'officier de la garde civique.

Le 3 octobre 1817, le *Maneken-Pis* ayant tout à coup disparu, la ville se crut menacée de quelque calamité; mais heureusement la statue fut retrouvée chez un forçat libéré et on la remplaça avec pompe, sur son piédestal, le 6 décembre 1818.

Les *Portes* de Bruxelles, au nombre de *neuf*, sont toutes, à l'exception de celle de Halle, la plus ancienne, car elle remonte à 1381, formées de deux élégans pavillons joints par une grille.

Le canal de Charleroy (1) entre à Bruxelles près de la porte de Ninove, coule le long du boulevard dans les anciens fossés, et vient joindre, à la porte du Rivage, celui de Willebrock qui forme le grand bassin de Bruxelles. La *Senne* (V. page 62) pénètre dans la ville, à gauche et à droite de la porte d'Anderlecht, par deux bras qui, après plusieurs circuits à travers diverses rues, se réunissent en un seul pour sortir tout auprès de la porte de Laeken.

COLLECTIONS PARTICULIÈRES.— Les habitans ayant en général le goût des tableaux et des objets d'arts, peu de villes offrent aux amateurs d'aussi riches collections particulières, que les propriétaires mettent le plus aimable empressement à laisser visiter. Nous indiquons les principales à la curiosité des étrangers :

1° *La galerie* de monseigneur le duc d'Areberg, presque composée en entier de tableaux flamands, et qui va bientôt s'enrichir de la belle collection de feu le prince Auguste d'Areberg;

2° *La galerie* de S. A. le prince de Ligne, composée de

---

(1) Le canal de Charleroy part de la *Sambre*, à Montignies-sur-Sambre, près de Charleroy, passe à Pont-à-Celle, arrive à Bétrefaite, où il pénètre sous une galerie souterraine de 630 mètres de long, se dirige sur Halle après avoir arrosé les territoires de Senefle et d'Arquennes, traversé le village de Feluy et les jardins du château de Lombeek; avant d'arriver à Halle il quitte la rive gauche de la *Senne*, traverse cette rivière sur un pont-canal à trois arches et court vers Bruxelles en passant sous la grande route de Mons à Cureghem, et sous celle de Ninove, et vient joindre les anciens fossés de Bruxelles. Le parcours de ce canal est de 52,800 mètres (à peu près 13 lieues 1/4). Il était en projet dès l'année 1699; commencé seulement en 1802, les grands travaux ne datent que de 1827; il a été livré à la navigation en septembre 1832. On y a dépensé 4,350,205 florins (soit 9,206,773 francs).

tableaux modernes. Dans son château de Belœil on peut admirer une belle réunion de tableaux anciens ;

3° La collection de M. Malek de Wertensfeld, rue de la Reine, 40, faubourg d'Ixelles, formée de morceaux de choix et à laquelle est jointe une belle collection de curiosités rares ;

4° La collection de M. le colonel Biré, rue Ducale, qui se compose de quelques tableaux hollandais ;

5° M. Robyos, rue Neuve, possède une magnifique collection d'insectes et surtout de papillons les plus rares et les plus riches du monde.

**HOMMES CÉLÈBRES.** — Bruxelles est la patrie de plusieurs personnages célèbres à divers titres, parmi lesquels nous rappelons :

*Champagne (Philippe)*, peintre, né en 1602, mort en 1674.

*Ligne (Charles-Joseph prince de)*, aussi illustre par sa naissance que par sa grâce chevaleresque, son intrépide valeur, la finesse de son esprit et la gaieté de son caractère ; né en 1735, mort en 1814.

*Vesale (André)*, un des plus grands anatomistes, né en 1514, mort de faim à la suite d'une tempête sur les côtes de l'île de Zante, en 1564.

*Vandermeulen (Antoine-François)*, célèbre peintre de batailles, né en 1634.

*Quesnoy (François du)*, statuaire illustre, né à Bruxelles en 1592, mort à Livourne en 1644, dont les ouvrages décorent la plupart des églises de la Belgique.

*Camargo (Marie-Anne Cupis de)*, célèbre danseuse du XVIII<sup>e</sup> siècle, née en 1710, morte en 1770.

#### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel de *Bellevue*, Place-Royale, table d'hôte à 4 h. 1/2.

Hôtel de l'*Europe*, Place-Royale, tab. d'hôte, à 4 h. 1/2 en été, et 5 h. en hiver.

Hôtel de *Flandre*, pl. Royale, table d'hôte à 4 h. 1/2.

Hôtel de *France*, Montagne du Parc et rue Royale, tenu par M<sup>me</sup> V. Biennait.

Hôtel de *Suède*, rue de l'Évêque ; bel et vaste hôtel, un des

mieux tenus et des plus fréquentés, tab. d'hôte à 4 h.

Hôtel *Royal*, rue des Fripiers, 17, tenu par M. V.-J. Molenschot, Excellent hôtel.

Hôtel de l'*Univers*, Longue-Rue-Neuve, tenu par Pieron de Maeyer.

Hôtel du *Grand-Café*, rue des Eperonniers, tenu par H.-J. Rosari.

**PRINCIPAUX CAFÉS.** — Des mille Colonnes; — Suisse, place de la Monnaie; — Des Trois-Suisses, rue des Princes; — Du Commerce, longue rue de l'Ecuyer, 23, près le Grand-Théâtre, tenu par les frères Artôt; — Café de l'Univers, rue de la Fourche; — De l'Amitié, place Royale; — Du Wauxhall, au Parc.

**PRINCIPAUX RESTAURANS.** — Dubos, rue Fossés-aux-Loups; — Dubost, rue de la Putterie; — Moons, rue des Dominicains; — Bouré, rue de la Madeleine.

**BAINS PUBLICS.** — Bains Léopold, rue des Trois-Têtes; — Bains Ste-Elizabeth, petite rue de l'Ecuyer; — Bains St-Sauveur, montagne aux herbes potagères; — Bains St-Georges, rue des Alexiens.

**VOITURES DE PLACE.** — *Lieux de stationnement*: Place Royale; Grande-Place; place de la Monnaie; place du Sablon; place de la Chancellerie; place de Saint-Géry; place de Bavière; place d'Anvers; place du Samedi; place du Marché aux grains. — Hors les portes de Schaerbeck, de Namur et de Louvain.

**PRIX :** { *Fiacres*, par course, 1 f. 50 c.; — à l'heure, la 1<sup>re</sup>, 2 f. 50 c. Chaque heure suiv., 1 f. 50 c.  
*Vigilantes*, par course, 1 f.; — à l'heure, la 1<sup>re</sup> 2 f.; chaque heure suivante, 1 f. 50 c.

On peut prendre aux *Vigilantes*, moyennant 15 fr., des abonnemens pour 20 cachets, qui ont chacun la valeur d'un fr. et qui sont reçus pour tous les articles du tarif.

**SPECTACLES.** — *Théâtre Royal*, place de la Monnaie; on y joue, pendant toute l'année théâtrale, tous les jours, excepté les *samedis*, comédies, drames, opéras-comiques, grands opéras et ballets.

*Prix des places*: — 1<sup>res</sup> loges, balcons et stalles d'orchestre, 5 f.; — Galeries, 2<sup>es</sup> loges, parquet et loges de rez-de-chaussée, 3 f. 50 c.; — 3<sup>es</sup> loges, 2 f. 15 c.; — 4<sup>es</sup> loges et parterre, 1 f. 60 c.

*Théâtre du Parc.* — On y joue, les *samedis* et *dimanches*. — Vaudevilles et pièces des Variétés.

*Prix des places*: — 1<sup>res</sup> loges et parquet, 3 f. 50 c.; — 2<sup>es</sup> loges, 3 f.; — 3<sup>es</sup> loges, 2 f. 15 c.; — Parterre, 1 f. 10 c.

POSTE AUX LETTRES. — Administration générale et boîte principale, rue de l'Évêque. La dernière levée à 5 h.  $\frac{1}{4}$  du soir.

*Boîtes de quartiers.*

Au palais du roi.	Rue Trenrenberg, 13.
Montagne de la Cour, 44.	Rue de Schaerbeck, 117.
Rue de l'Étuve, 20.	Rue de Flandres, 24.
Rue Haute, 155.	Rue des Sables, 19.

La levée des lettres dans ces boîtes a lieu à 5 h. du matin et à 2 h. après midi.

Départ des lettres pour toutes les directions à 6 h. du soir. Les lettres jetées dans la boîte principale, jusqu'à 5 h.  $\frac{1}{4}$ , partent le même soir. On affranchit jusqu'à 5 h. du soir. Les envois d'argent sont reçus jusqu'à midi.

Le courrier de Paris arrive, tous les jours à *Bruxelles*, de 2 à 3 h. après midi.

POSTE AUX CHEVAUX, rue de Ligne, 6, et dans la station du chemin de fer (V. page 30).

*Principales routes de poste.*

De *Bruxelles* à *Paris* par *Valenciennes*, 36 postes  $\frac{3}{4}$  dont 9  $\frac{1}{2}$  en Belgique.

De *Bruxelles* à *Arlon*, 24 postes  $\frac{1}{4}$ .

à *Luxembourg*, 25 postes  $\frac{3}{4}$ .

à *Charleroy*, 6 postes  $\frac{1}{4}$ .

à *Givet*, (France), 12 postes  $\frac{3}{4}$  dont 10  $\frac{1}{4}$  en Belgique.

à *Tournay*, 9 postes  $\frac{1}{2}$ .

à *Lille*, (France), par *Tournay*, 12 postes  $\frac{3}{4}$  dont 11  $\frac{1}{4}$  en Belgique.

à *Mons*, 6 postes  $\frac{3}{4}$ .

à *Namur*, 8 postes.

Des *barrières* de péage étant établies sur les routes en Belgique, en voici le tarif. — Par barrière : Pour une voiture à 4 roues, 10 c. Pour une voiture à 2 roues, 5 c. Pour chaque cheval, 10 c. Même taux au retour.

Les barrières sont placées à une lieue de distance l'une et l'autre.

BATEAUX A VAPEUR. — Société générale de navigation par la vapeur (general steam navigation's company), bureau,

*Handwritten notes:*  
... de 2 heures ...  
... de poste ...

**Place-Royale.**— On peut y retenir des places pour les *bateaux à vapeur* partant d'*Anvers* et d'*Ostende* (V. pages 87 et 146). — Correspondance avec les bateaux à vapeur du Rhin.

**DILIGENCES ET MESSAGERIES.** — Entreprise de Van Gend et comp. — Diligences pour tous pays. Bureaux, *rue de la Madeleine*. Correspondance avec les messageries royales de France, et *rue des Marais St-Jean*. Correspondance avec les messageries Laffitte Caillard et comp. de Paris.

Entreprise des *Jumelles Belges-françaises*. — Briard et comp. Bureaux, *rue de l'Hopital*. Diligences pour Paris, etc.

**PRINCIPAUX JOURNAUX DE BRUXELLES.**—*Journaux du matin*: L'Émancipation; — Le Moniteur Belge; — L'Indépendant, (*matin et soir*); — Le Belge; — Le Courrier Belge; — Le Journal de la Belgique; — Le journal du Commerce Belge; — *Journaux du soir*: L'Observateur;— L'Éclair.— *Recueils périodiques*: Revue nationale, tous les mois. — Revue universelle, tous les 15 jours.

**SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES.** — Société de la Grande-Harmonie, hors la porte de Laeken; — De la Loyauté, Grande-Place; — Club, r. Léopold;—De Lecture, hôtel de la Paix; — Du Commerce, r. de l'Évêque; — Philharmonique, au café Suisse, place de la Monnaie; — De l'ancien Cercle, au Domino, place la Monnaie; — Les étrangers y sont admis sur présentation d'un membre.

**CABINETS DE LECTURE.**— Pour les livres français, *rue d'Assaut*, 14; — Pour les livres et les journaux anglais, *Place Royale*; — Pour les journaux seulement, *rue de l'Impératrice*, au 1<sup>er</sup> étage.

**MINISTÈRES.**— Les ministères des *Affaires étrangères* et de l'*Intérieur*, celui des *Finances* et celui des *Travaux publics*, sont établis, *rue de la Loi*. — Le ministère de la *Justice*, *rue de la Régence*, 3. Et le ministère de la *Guerre*, *Place Royale*, 4.

**Police.** — C'est au bureau des *passports* au ministère de l'*Intérieur*, *rue de la Loi*, que les étrangers doivent se présenter pour tout ce qui concerne leurs *passports*.

**STATIONS DU CHEMIN DE FER.**—La station du chemin de fer du *Nord*, de l'*Est* et de l'*Ouest*, est placée hors de

la porte de *Laeken*, entre le faubourg de ce nom et l'*Allée-Verte*. On y arrive par la porte de *Laeken* et la rue de l'*Harmonie* (1).

La station du chemin de fer du *Midi* est établie aux *Bogaerds*, entre la porte de *Halle* et celle d'*Anderlecht*. Une jonction sera établie avec la station du chemin du *Nord*.

---

## DE BRUXELLES A MALINES (2),

Par *Vilvorde*.

(Voir BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (3). ( V. page 211, n° 29.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (4).

Longueur de la route, 20 kilom. (5 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 30 à 35 minutes.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2 fr.
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 80 c.

Après le dernier coup de cloche le chef-garde fait en-

---

(1) Il va être établi, pour le chemin du *Nord*, une nouvelle station au pied du Jardin-Botanique, à l'extrémité d'une branche de raccordement à construire sur la rive droite de la *Senne*. Cette station communiquera directement avec la place de la Monnaie, au moyen du prolongement de la *longue rue Neuve* jusqu'au boulevard, et de l'ouverture d'une nouvelle porte de ville dans la direction de ce prolongement.

La station actuelle de l'*Allée-Verte* sera celle des marchandises, et la nouvelle station celle des voyageurs. (*Arrêté royal du 15 juil. 1839.*)

(2) La section de *Bruxelles* à *Malines* a été ouverte le 5 mai 1835.

(3) Voir la note 1 de la page 19.

(4) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

tendre son cornet et le convoi se met en marche. A la sortie de la station le *rail-way* se dirige au nord entre l'*Allée Verte* (V. page 54) et le faubourg de Laeken. On traverse la route d'Anvers, puis la *Senne*.

Cette rivière prend sa source dans la commune de Naast (Hainaut), passe à Soignies, Horruës, Stenkerque, entre dans le Brabant, circule par Rebecq, Tubise et Halle, traverse Bruxelles, se dirige sur Vilvorde, Eppeghem, pénètre dans la province d'Anvers, arrose Hombeck, Leest, Heflen, et se jette dans la *Dyle* (V. page 71) après un cours d'environ 25 lieues. La *Senne* n'est ni navigable ni flottable; souvent très basse, un orage suffit pour grossir ses eaux et les faire sortir de leur lit.

A droite on aperçoit sur la hauteur les dernières maisons de Schaerbeck, commune de 2,200 habitans qui forme la continuation d'un des faubourgs de Bruxelles.

A gauche, après un quart de lieue, le château royal de Laeken se montre sur une élévation à l'extrémité d'une immense prairie qui descend jusqu'au bord du canal de Willebroeck.

Le château de Laeken ne date que de 1782; bâti sur les dessins de l'archiduc Albert, alors gouverneur des Pays-bas, il est placé dans une position charmante; le parc renferme une orangerie, un théâtre, des pavillons et de belles eaux.

Une magnifique tour chinoise, haute de 365 marches, fut achetée pendant la révolution par un procureur qui la fit démolir; le château aurait subi le même sort si Napoléon n'en eût fait l'acquisition pour le donner à Marie-Louise. Ce fut pendant un séjour à Laeken que l'empereur signa la célèbre déclaration de guerre contre la Russie.

Aujourd'hui ce palais, devenu propriété de la couronne, est la résidence de prédilection de la famille royale.

La plaine qu'on aperçoit à gauche, couverte d'un riant tapis de verdure, est celle de *Monplaisir*; c'est là que deux fois par an, en juillet, à la *Kermesse* de Bruxelles, et aux fêtes de septembre, anniversaire de la révolution de 1830, les courses de chevaux fondées par la régence et par la société pour l'amélioration des races, attirent une foule considérable.

Au delà de la plaine de *Monplaisir* coule le canal de Willebroeck, qu'on appelle aussi canal de Bruxelles.



Le canal de Willebroeck, commencé en 1550 pour faciliter les communications entre Bruxelles et Anvers, fut livré à la navigation en 1561 ; dérivé de la *Senne* à Bruxelles, il est bordé par l'*Allée-Verte* ( V. p. 54 ), se dirige sur Vilvorde presque en ligne droite, en longeant la rivière, entre dans la province d'Anvers un peu au dessous de Thisselt, traverse la commune de Willebroeck (1) et aboutit au *Rupel* ( V. page 71 ) vis-à-vis de Boom ( V. la not. B, page 71 ). Ce canal devait passer par Malines qu'il aurait vivifiée, mais l'étrange opposition des magistrats obligea de lui donner une autre direction.

Le village qui se montre à droite entouré de jolies maisons de campagne, est Ever, dont la popul. est de 1,017 habitans.

A gauche, sur les hauteurs, on aperçoit les villages de Over-Heembeek et Neder-Heembeek ; le clocher de ce dernier s'élève au dessus d'un château assez ancien, mais bien entretenu.

A ce point de la route, la *Senne*, qui serpentait dans la plaine, se rapproche.

Sur la droite, au village de Haeren, on remarque le château de M. le marquis d'Assche, situé à l'extrémité d'une verte pelouse.

Avant d'arriver à Vilvorde, les regards sont attirés à droite par un immense bâtiment percé d'une multitude de fenêtres : c'est la maison centrale de détention, établissement modèle, imité de ceux d'Angleterre et des États-Unis. Cette prison peut renfermer 2,000 détenus. L'ancien château, sur les débris duquel l'édifice actuel fut élevé en 1776, avait aussi servi de prison, mais pour les personnes d'un rang distingué. Mme Deshoulières y fut prisonnière d'état en 1657 (2).

---

(1) *Willebroeck*, commune de la province d'Anvers, district de Malines, à deux lieues de cette ville, 3,067 habit. C'est dans cette commune qu'eut lieu la dernière entrevue entre le comte d'Egmont et le prince d'Orange. D'Egmont, refusant d'accompagner le prince en Allemagne, lui dit en le quittant : *Adieu, prince sans terre ; adieu, comte sans tête*, lui répondit le prince. Quelque temps après, d'Egmont fut décapité à Bruxelles avec le comte de Horn.

(2) On a dit qu'elle y avait composé son *Idylle les Moutons* ; c'est une erreur ; sa détention ne dura que huit mois, car on sait

Arrivée à VILVORDE, station du chemin de fer, après avoir traversé la *Woluwe*, petite rivière qui sort de la forêt de Soignies et se jette dans la *Senne* à Vilvorde. (Parcouru depuis Bruxelles 10 kilom.)

VILVORDE, bureau de poste et relai, petite ville district de Bruxelles, sur la *Senne* (V. page 62) et sur le canal de Willebroek (popul. 5,000 hab.), était connue dès l'an 779 sous le nom de *Filfurdum*; c'est la plus ancienne commune du Brabant; le duc Henri I<sup>er</sup> l'affranchit en 1192 (1). C'est à Vilvorde que s'établit le premier béguinage. (V. page 111.) L'église paroissiale, édifice en partie gothique, est ornée avec goût; des stalles sculptées et d'un bon style attirent l'attention.

La station de Vilvorde, bordée par une riche pépinière, est environnée de charmantes maisons de campagne; le chemin de fer circule devant une belle propriété entourée d'eau.

Jusqu'à Vilvorde le *rail-way* avait parcouru de vertes prairies; à partir de Vilvorde, l'aspect du pays change; maintenant on traverse des champs fertiles et bien cultivés.

A droite et au loin on aperçoit les clochers de Perck et d'Elewyt, petites communes illustrées par le séjour de deux grandes célébrités du pays, Rubens et Teniers; ce dernier avait à Perck une maison de campagne nommée les Trois-Tours (*Dry-Toren*), et il a laissé une grande quantité de vues des environs; Rubens possédait près d'Elewyt l'antique château de *Steen*; il a peint dans cette retraite un grand nombre de ses immortels ouvrages.

A gauche, sur la chaussée de Bruxelles et sur la *Senne*, que traverse de nouveau le chemin de fer, se trouve Eppeghem, commune de 1,000 habitans qui a perdu beaucoup de son importance. C'était jadis un lieu de station entre Vilvorde et Malines; près de l'emplacement où se trouve

---

que son mari l'enleva de vive force, et ce ne fut qu'en 1674 qu'elle composa *les Moutons*.

(1) Il mourut à Cologne le 5 sept. 1235, d'où il fut transporté dans l'église de Saint-Pierre à Louvain, au milieu du chœur où l'on voit son tombeau. Le duc Henri I<sup>er</sup> est le premier qui ait fait graver dans ses armes le *lion de Belgique* comme emblème national.

maintenant une petite chapelle au bord de la route, un hospice était ouvert aux pauvres voyageurs; il fut détruit pendant les guerres de religion.

Avant d'arriver à Sempst on remarque un édifice en charpente; c'est une sorte de sémaphore pour la transmission des signaux jusqu'à Malines.

SEMPST (*Point d'arrêt des convois de 2<sup>e</sup> cl.*), commune du district de Bruxelles à gauche du *rail-way* (population 2,468 habitans), remarquable par son église, dont l'origine très ancienne est attestée par plusieurs inscriptions; on dit qu'elle fut fondée par saint Rambert, évêque de Tongres, et que N.-D. de Malines en fut long-temps la succursale.

Presqu'en quittant Sempst on traverse la *Senne*, pour la troisième fois depuis Bruxelles, près d'un hameau dépendant de la commune de Hofstede, dont le clocher se montre sur la droite.

A peu de distance on quitte la province de Brabant pour entrer dans la celle d'Anvers (1), et on aperçoit au loin la gigantesque tour et les clochers de Malines. Des genêts sauvages forment une double haie sur les bords, maintenant élevés, du chemin qui circule sur une voie déblayée de plusieurs pieds.

A gauche, on peut apercevoir le chemin de fer d'Ostende à Malines, décrivant une courbe pour se réunir à la voie qui vient de Bruxelles.

Bientôt après, le canal de Louvain se présente; on le traverse sur un pont mobile.

Ce canal, qui commence à Louvain par la dérivation d'une partie des eaux de la *Dyle* (V. page 71), passe sous les

---

(1) La prov. d'Anvers, une des neuf prov. de Belgique, est bornée au N. par la Hollande, à l'O. par la Flandre-Orientale, au S. par la prov. de Brabant, à l'E. par le Limbourg. Son étendue est de 284,106 hect.; la population, 365,173 habit., environ 129 hab. par 100 hect. Elle est divisée en trois arrondissemens judiciaires et administratifs; chefs-lieux, *Anvers*, *Malines* et *Turnhout*, et en 19 cantons. Elle renferme 4 villes, et 138 communes rurales; la province nomme quatre membres au sénat, et neuf à la chambre des représentans; elle forme, avec celle de Brabant, le diocèse archiépiscopal de *Malines*, qui a pour suffragans les évêchés de *Bruges*, *Gand*, *Liège*, *Namur* et *Tournay*. Sous l'empire français, la province formait le départ. des *Deux-Nèthes*, chef-lieu *Anvers*.

murs de Malines et va rejoindre la *Dyle*, un peu avant son embouchure dans le *Rupel* (V. page 71); son développement est d'environ 10 lieues, dont à peu près le quart dans la province d'Anvers, et trois quarts dans celle de Brabant; il fut commencé en 1750 aux frais de la ville de Louvain.

Arrivée à MALINES, station *centrale* des lignes de chemin de fer du *Nord*, de l'*Est* et de l'*Ouest*. La station occupe en dehors de la ville un vaste espace qui renferme tous les ateliers nécessaires à l'entretien et aux réparations des machines et à la construction des voitures et wagons (1); c'est là que les convois venant des points principaux, Bruxelles, Anvers, Courtray, Ostende, Gand et Liège, coïncident entre eux pour l'échange des voyageurs. A moins de retard imprévu, les divers convois arrivent à la station presque au même instant, et peu de minutes suffisent pour que les voyageurs qui ont à changer de direction prennent de nouvelles voitures. (Parcouru depuis Bruxelles, 20 kilom.).

### MALINES.

Le voyageur qui veut s'arrêter à Malines entre dans la ville par la rue d'*Egmont*; il trouve en sortant de la station des petites voitures pour le conduire à sa destination.

#### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel *St-Jacques*, Marché aux Grains; *table d'hôte*, à 1 h.

Hôtel de *la Grue*, Grande-Place; *table d'hôte*, à 1 h.

Hôtel de *Brabant*, Grande-Place; *table d'hôte*, à 1 h.

PRINCIPAUX CAFÉS. — Café belge, Grande Place.

BAINS PUBLICS, rue dite *Korte hair Graecht*, chez M. *Taglioretti*, médecin.

POSTE AUX LETTRES, rue du Moulin.

---

(1) Au milieu de la station s'élève une colonne milliaire, qui n'a rien de monumental. C'est de ce point que se mesure la longueur des diverses lignes; c'est de là aussi que partent les poteaux kilométriques placés le long de chaque route, de 500 m. en 500 m.

**JOURNAUX.**—1° *Algemeen Aenkondigings-blad*, paraissant le dimanche; — 2° Feuille d'annonces universelles (en Français).

**SOCIÉTÉ PARTICULIÈRE.**—La Constance, Grande Place; — admission des étrangers sur la présentation d'un membre.

**THÉÂTRE**, rue de l'Empereur; — Spectacle tous les dix jours par la troupe d'Anvers. Prix des places: premières, 2 fr. 50 c.; secondes, 1 fr. 50 c.; parterre, 1 fr.

**VOITURES DE PLACE.** — *Vigilantes*, au Pavillon Belge, Grande Place, et à la Licorne, Marché au Beurre. Prix: 50 c. la course, et pour quatre personnes, 1 fr.

**MALINES**, en flamand *Mechelen*, chef-lieu du 2<sup>e</sup> arrondissement de la province d'Anvers, à 51° 1' 52" de latit. N., à 2° 8' 44" de longit. E., traversée par la *Dyle* (V. page 71), et dont le canal de Louvain baigne les murs (V. page 65), est peuplée de 23,000 habitans. Son nom paraît venir de *Maris-Linear*, qui indique le point où la marée s'arrête. En effet, le flux se fait sentir dans la *Dyle* par l'*Escaut* et le *Rupel* jusqu'à une lieue au dessus de la ville. Au VIII<sup>e</sup> siècle Malines n'était qu'une agglomération de quelques chaumières entourant un monastère où saint Rombaud souffrit le martyre le 24 juin 775. Incendiée en 884, rebâtie en 897, elle fut, un siècle après, agrandie par l'évêque de Liège; en 1342 un nouvel incendie la détruisit en partie, et le 7 août 1547 la foudre étant tombée sur un magasin à poudre, une épouvantable explosion renversa trois cents maisons, plusieurs églises, et tua plus de huit cents personnes. Les débordemens de la *Dyle* la ravagèrent souvent, et en 1261, 1295, 1470, et dans les XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles la peste y causa de grands désastres. Le pape Paul IV érigea l'église cathédrale de Malines en métropole, par une bulle du 12 mai 1559, et Pie IV joignit à cette église, le 11 mars 1560, le titre de *Primat de Belgique*. La propreté des rues de Malines l'avait fait surnommer la *Propre*, et jusqu'aux conquêtes de Louis XIV elle avait été appelée la *Pucelle*, parce qu'elle n'avait jamais été prise. Elle le fut en 1706 par le duc de Marlborough, puis en 1746 par les Français; rendue en 1748 et conquise de nouveau par la France, qui en prit possession en 1794, elle devint alors un des chefs-lieux d'arrondissement du département des *Deux-Nèthes*. En 1804,

le gouvernement français en fit raser les fortifications. A l'exception de quelques églises, Malines n'a aucun monument digne d'attention.

**ÉGLISE MÉTROPOLITAINE DE SAINT-ROMBAUD.** — imposant et vaste édifice, commencé dans le XII<sup>e</sup> siècle et qui ne fut terminé qu'à la fin du XV<sup>e</sup>, avec le produit des offrandes des pèlerins qui venaient vénérer les reliques de Saint-Rombaud. La tour, élevée de 98 mètres 1/2 (294 pieds), devait avoir un tiers de plus. Une inscription atteste que Louis XV eut la fantaisie d'y monter. Sur le maître-autel de l'église est placée la châsse de Saint-Rombaud. On admire dans la chapelle, à gauche, un beau tableau de Van Dyck, le *Christ en croix entre les larrons*; d'autres tableaux d'un moindre mérite ornent les chapelles autour du chœur; plusieurs ont pour sujet des traits de la vie de Saint-Rombaud. Quelques tombeaux des archevêques de Malines sont dignes d'attention.

**NOTRE-DAME.** — L'édifice actuel, bâti sur l'emplacement d'une autre église réputée la plus ancienne de la ville, ne fut d'abord qu'une succursale de la paroisse de Sempst, (V. page 65). Un tableau de Rubens, la *Pêche miraculeuse*, et quelques autres toiles moins importantes, méritent la visite des étrangers.

**L'ÉGLISE DU BÉGUINAGE** (V. page 111), placée au milieu des maisons habitées par les Béguines, est décorée de quelques bons tableaux de divers maîtres. Dans la sacristie on admire un Crucifix en ivoire de 28 pouces de haut, ouvrage du célèbre Du Quesnoy.

**SAINT-JEAN.** — Eglise remarquable par quelques belles sculptures en bois, et surtout par une des plus belles compositions de Rubens, l'*Adoration des Mages*, accompagnée de deux volets peints des deux côtés, et de trois autres petits tableaux, ouvrage du même maître. Rubens faisait grand cas de ces tableaux, car il disait souvent: « C'est à Saint-Jean de Malines qu'il faut aller pour voir de mes bons ouvrages. » On montre dans la sacristie la quittance constatant qu'il peignit ces huit tableaux en dix-huit jours, et qu'il reçut en paiement 1,800 florins; c'était son taux ordinaire. — La chaire, formée d'un seul tronc d'arbre, représente la *Chute d'Adam et d'Eve*.

SAINTE-CATHERINE, et SAINT-PIERRE, sont deux édifices peu remarquables ; on voit dans la première quelques belles sculptures en bois ; dans la deuxième une table de communion aussi en bois, d'un admirable travail.

NOTRE-DAME D'HANSWYCK. — Selon une ancienne légende, un bateau portant une petite statue de la Vierge, sauvée de la dévastation d'une église, s'arrêta de lui-même sur la *Dyle* devant l'endroit où, depuis, fut élevée l'église de Notre-Dame d'Hanswyck. On ignore l'époque de cet événement ; mais on sait que la première église et le monastère ayant été dévastés en 1578, le temple actuel fut érigé en 1676, au moyen du concours des fidèles que les miracles de la Vierge attirèrent, et des nombreuses offrandes qu'elle reçut.

Le PALAIS ARCHIÉPISCOPAL est un édifice moderne d'un style simple et convenable.

Malines, située entre des villes fort avancées en civilisation, est toujours demeurée stationnaire au milieu des progrès sociaux dont elle voit autour d'elle les heureux effets. On a vu, page 63, qu'en 1550 ses magistrats n'avaient pas voulu que le canal de Villebrock passât dans l'intérieur de la ville. Lorsqu'en 1750 on s'occupa du canal de Louvain (V. page 65), elle mit la même opposition à le repousser hors de ses murs, et elle s'est ainsi privée par deux fois d'un avantage inappréciable. Son administration a commis la même faute en refusant une place à la station centrale du chemin de fer dans l'intérieur de la ville, refus dont elle voit maintenant les tristes conséquences ; aussi ne doit-on pas s'étonner qu'elle soit considérablement déchue ; sa fabrique de dentelles, dont la réputation s'étendait au loin, ne compte plus que peu de maisons qui s'en occupent ; quelques manufactures de draps emploient encore un petit nombre d'ouvriers, tandis que dès le XV<sup>e</sup> siècle cette fabrication avait occupé jusqu'à 3,200 métiers : il y existe quelques fabriques de toiles, de couvertures de laine et de coton. La fabrication des chaises n'y est pas sans importance. La *Dyle* amène dans la ville d'assez forts navires, qui rendent très actif le commerce de grains, d'huile, de chanvre, de lin et de houblon.

Malines possède plusieurs hôpitaux, dont un pour les

aliénés ; un mont-de-piété, deux séminaires, et une académie de dessin où les élèves sont reçus gratuitement.

Il y a à Malines un marché tous les samedis, et deux foires de quatorze jours : le premier dimanche de juillet et le 1<sup>er</sup> octobre. Les routes sur Bréda, par Anvers, sur Louvain et sur Termonde, qui favorisaient ses relations commerciales, sont maintenant remplacées, avec un grand avantage, par le chemin de fer.

HOMMES CÉLÈBRES. — Quelques hommes célèbres ont vu le jour à Malines, entr'autres, Coxcie ( Michel ), peintre, né en 1497, mort en 1592 ; — Ernest de Mansfeld, illustre général ; — Rambert Dodonée, grand botaniste : — Lucas Fayd'herbe, sculpteur.

POSTE AUX CHEVAUX, rue de l'Empereur, et dans la station du chemin de fer. ( V. page 30. )

---

## DE MALINES A ANVERS (1),

Par *Duffel, Contich et Vieux-Dieu.*

(Voir MALINES, page 66. )

HEURES DE DÉPART (2). ( V. page 213, n° 83. )

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 24 kilomètres ( 6 lieues de poste ).

Durée aproximative du parcours, 40 à 45 minutes.

---

(1) La section de *Malines* à *Anvers* a été ouverte le 3 mai 1836.

(2) Voir la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv., l'*Extrait du règlement général.*



PRIX DES PLACES.	{	Dilligences.	2 fr. »
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 90

En quittant Malines le convoi laisse la ville à gauche ; à peu de distance de la station on traverse la chaussée qui conduit à Louvain, et peu après la *Dyle*.

Cette rivière prend sa source à deux lieues sud de Genappe (Brabant), passe à Wavre, à Louvain, à Werchter, où elle reçoit le *Demer* (V. la note A, page 173), pénètre dans la province d'Anvers, qu'elle quitte aussitôt pour rentrer dans le Brabant près de Muysen, traverse Malines, reçoit la *Senne* (V. page 62) à Battembroch, et se réunit à la *Nèthe* (V. page 72) pour former le *Rupel* (1). Son cours est d'environ 20 lieues, dont six navigables depuis qu'elle a reçu le *Demer* ; son développement dans la province d'Anvers est de trois lieues et demie et de seize dans le Brabant ; une partie de ses eaux est dérivée à Louvain pour former le canal de ce nom (V. page 65). Sous l'empire français la *Dyle* avait donné son nom à un département qui se composait du Brabant ; Bruxelles en était le chef-lieu.

(1) Le *Rupel*, rivière formée près de *Rumpst* (A), à une lieue 1/2 N.-N.-E. de Malines, par la réunion de la *Nèthe* et de la *Dyle*, (V. page 72), grossie des eaux de la *Senne*. Le *Rupel* coule au N.-O., passe à Boom (B), vis-à-vis duquel débouche le canal de *Willebroek* (V. page 63), et va se joindre à l'*Escaut* par la droite, presque en face de *Rupelmonde* (C), à 3 lieues S. S. E. d'Anvers, après un cours généralement très large de 2 lieues 1/2. Sous le gouvernement français, des flottes composées de vaisseaux de haut bord ont été stationnés dans cette rivière.

(A) *Rumpst*, commune du district d'Anvers, à l'embouchure de la *Nèthe* et de la *Dyle* dans le *Rupel*. — 2137 Hab.

(B) *Boom*, commune du district d'Anvers, sur le *Rupel*, chantier de construction pour les vaisseaux ; corderies, toiles à voiles, etc. — 6829 Hab. — Marché le jeudi ; foire de 2 jours le lendemain de la Pentecôte.

(C) *Rupelmonde*, ville de la *Flandre-Orientale* (V. page 95), sur la rive gauche de l'*Escaut*. L'ancien château servait autrefois de prison pour les personnes éminentes. Des hommes marquans y ont été enfermés. On y conserve les archives de la *Flandre*. — Population, 2555 habitans.

Le pays que l'on parcourt devient un peu plus accidenté ; ici quelques bruyères incultes, là de riches prairies ; tantôt des bois, puis des champs fertiles.

Le clocher qu'on aperçoit à droite est celui de Wavre-Ste-Catherine, commune peuplée de 2,974 habitans. On traverse les lieux où florissait jadis l'illustre abbaye de Rosendael (vallée des roses) de l'ordre de Cîteaux, fondée en 1138 par la maison de Berthaut ; puis on passe la *Nèthe* sur un beau pont tournant.

La *Nèthe* est formée de deux rivières, la *grande* et la *petite Nèthe* ; la *grande Nèthe* prend sa source dans le Limbourg (V. la note 5, page 199), près d'Hectel ; entre dans la province d'Anvers, arrose Westerloo et Heyst-op-Denberg ; arrive à Lierre (V. page 73), où elle reçoit la *petite Nèthe* ; celle-ci a sa source dans la Campine (1), près de Postel, passe à Herenthals, reçoit, à Grobendonck, l'*Aa* qui vient de Turnhout, et se jette à Lierre dans la *grande Nèthe*, après un cours de dix lieues ; une fois réunies, les deux rivières prennent le nom de la *Nèthe* ; celle-ci passe à Duffel, et va joindre la *Dyle* à Rumpst pour former le *Rupel* (V. page 71). Le cours de la *grande Nèthe* est de 14 lieues dans la province d'Anvers ; elle est navigable depuis Westerloo. Les deux *Nèthes* donnaient leur nom à un département français formé de la province d'Anvers.

Voici à droite Duffel, commune chef-lieu de canton, district de Malines, station. (Parcouru depuis Malines 10 kilom.)

DUFFEL, sur la *Nèthe*, est traversé par la route de Malines à Lierre ; sa popul. est de 3,940 habitans. Fabriques de lin, commerce en bois de construction et de chauffage ; marché les mardis, foire de huit jours le 12 octobre. Duffel était autrefois une illustre baronnie. Sur la rive droite de la *Nèthe* on remarque le château gothique de Ter-elst, où l'on découvrit il y a quelques années d'anciennes monnaies à l'effigie des rois d'Espagne.

En quittant Duffel on aperçoit peu après, à gauche, le village de Waerlooz, et ensuite CONTICH (station), chef-lieu de canton, bureau et relai de poste, à deux lieues et demie

(1) La *Campine* est un vaste territoire couvert de landes et de bruyères, situé partie dans la province d'Anvers, partie dans le Limbourg et dans le Brabant hollandais. Le beurre qu'on en tire est renommé.

d'Anvers, sur la route de Bruxelles à Anvers, population 3,640 habitans ; on y remarque les antiques châteaux de Groeningen-of, de Tanghoff, d'Altena, et de Boutersem, situés auprès de la chaussée et entourés de superbes jardins. — Foire de trois jours le 11 juillet.

Depuis Duffel, la route s'est élevée à environ douze mètres au dessus de la *Nèthe* dont on a quitté les bords en sortant de la station ; le point culminant que nous signalons ici, appartient à Hove ( petite commune de 600 habitans ), dont on aperçoit l'église à droite ; un peu plus loin, sur la gauche, se trouve le village de Edeghem, population 1,063 habitans.

On arrive à la station de Vieux-Dieu ( parcouru depuis Malines 19 kilom. )

La station est établie à la traverse de la chaussée de Lierre (1) près du village de Moortsel, commune de 1,347 habitans, dont Vieux-Dieu est une dépendance ; on remarque à Moortsel le château de Cantecroy.

Le hameau de Vieux-Dieu est ainsi nommé d'une idole payenne qui fut adorée dans ce lieu, avant l'établissement du christianisme. Le tertre sur lequel cette image était placée subsiste encore ; il est environné d'un berceau de charmilles, on y dresse un reposoir les jours de procession.

En quittant Vieux-Dieu la route ne fait plus que descendre

---

(1) *Lierre* ou *Lier*, ville, chef-lieu de canton, district de Malines, à 3 lieues 1/4 N. de Malines, 9 lieues S. O. de Turnhout et 4 lieues E. S. E. d'Anvers, située au confluent de la *grande* et de la *petite Nèthe* ( V. page 72 ), entourée de remparts plantés d'arbres de haute futaie. Popul. 13,153 habitans. C'était une ville ancienne en 1212 ; il y a cinq églises et trois chapelles ; la collégiale est remarquable ; bel Hôtel-de-Ville sur la Grand'Place, où se trouve la boucherie, vaste bâtiment dont la construction remonte à 1400. Hôpital fondé en 1236 ; plusieurs hospices ; il y a des écoles industrielles pour la broderie et la fabrication des dentelles ; fabriques d'instrumens de musique, d'étoffes de soie et de grosse laine ; commerce de bière blanche nommée *cavesse*. Foires de 2 jours, le dimanche après la Fête-Dieu et la Toussaint.

La route d'Anvers à Malines traverse *Lierre*, un bac sert au passage de la *Nèthe*. Des bateaux d'assez grande dimension remontent cette rivière sous voile, jusqu'à *Lierre*. Cette ville devait être liée au *rail-way* de *Malines* par un embranchement auquel il paraît qu'on a renoncé.

jusqu'à Anvers, qui n'est élevé que d'environ trois mètres au dessus de la mer ; à la beauté et au nombre des maisons de campagne qu'on aperçoit à droite et à gauche, on reconnaît l'approche d'une grande ville.

On passe à gauche devant Berchem, commune de 2,880 habitans, où était placé le quartier général de l'armée française pendant le siège d'Anvers en 1832. C'est près de cette commune que le comte Frédéric de Mérode fut blessé mortellement en 1830 à la retraite des troupes hollandaises. Le château de Berchem date du XI<sup>e</sup> siècle. La maison de campagne connue sous le nom de *Lippelo* se recommande par ses belles serres qui renferment une foule de plantes exotiques.

Encore quelques secondes, et la flèche gothique de Notre-Dame, s'élançant dans les airs, annonce l'approche d'Anvers; en effet, on arrive bientôt à la station établie près la porte de Borgherout (1) en dehors des fortifications (parcouru depuis Malines 24 kilom.)

## ANVERS.

Au sortir de la station, des omnibus et des voitures conduisent les voyageurs aux hôtels qu'ils indiquent.

### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel <i>St-Antoine</i> , Place-Verte; table d'hôte à 2 et à 4 heures.	Hôtel du <i>Cygne</i> , ou hôtel <i>Rubens</i> , Place-Verte, tenu par Mochez-Brison; table d'hôte à 1 h. 1/2 (2).
Hôtel du <i>Grand-Laboureur</i> , place de Meir. (Diners particuliers.)	Hôtel des <i>Etrangers</i> , quai Vandyck, près les bateaux à vapeur; tenu par Mondon.
Hôtel du <i>Parc</i> , Place-Verte.	
Hôt. d' <i>Angleterre</i> , rue de l'Empereur; table d'hôte à 2 et à 4 h.	

(1) *Deurne* et *Borgherout*, commune composée de deux villages, *Deurne*, chef-lieu, et *Borgherout*. Ce dernier village forme l'un des faubourgs d'Anvers, il offre une ligne de maisons régulières le long de la route d'Anvers à Turnhout. Popul. totale 5,190 habit.

(2) A l'hôtel du *Cygne*, ou hôtel *Rubens*, salle curieuse, décorée de tableaux dus au pinceau des plus habiles artistes d'Anvers, et offerts à titre de récompense honorifique à M. Mochez Brison.

**PRINCIPAUX RESTAURANS.** — Au Rocher de Cancale, rue des Douze-mois ; — à l'Union, marché aux Souliers ; — hôtel des Etrangers, quai Vandyck, chez Mondon.

**BAINS PUBLICS.** — Place Verte, n° 472, — rue de la Cuiller.

**PRINCIPAUX CAFÉS.** — Belge, — Suisse, — Français, — Militaire, tous place Verte ; — Café de l'Empereur, place de Meir.

**POSTE AUX LETTRES.** — Administration et boîte principale, place Verte ; *petites boîtes*, 1° au coin de la place des Façons ; — 2° Fossé aux Crapauds, vis-à-vis la rue de l'Empereur ; — 3° place de Meir, au coin de la rue du Chêne ; — 4° au Petit-Marché.

**PRINCIPAUX JOURNAUX.** — Journal d'Anvers. — Journal du Commerce d'Anvers, tous les jours, hors le dimanche ; — le Précurser, tous les jours, matin et soir ; — Post Rider ( le Postillon ) journal flamand.

### SPECTACLES.

*Théâtre Royal.*

Les dimanche, lundi, mercredi et vendredi.

Comédie, drame, grand-opéra, opéra-comique, divertissemens.

**PRIX DES PLACES :**

Premières et stalles.	3 fr. 50
Secondes et parquet.	2 50
Loges de parterre.	2 »
Parterre.	1 50

*Théâtre des Variétés.*

Place Saint-Georges.

Les dimanche, mardi et jeudi.

Genre secondaire, comédies, vaudevilles.

**PRIX DES PLACES :**

Premières loges.	2 fr. »
Première gal. — parquet.	1 50
Deuxièmes loges.	1 »
Parterre.	» 75

**SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES.** — La Philotaxe, rue des Tanneurs ; — l'Union, Pl. Verte ; — Club des Echecs, pl. de Meir ; — de Guillaume-Tell, r. des Tanneurs ; — Société militaire, pl. Verte. — Les étrangers y sont admis sur la présentation d'un membre.

**VOITURES DE PLACE.** — *Vigilantes*, place Verte, — place de Meir ; *Bureaux*, rue de l'Empereur, rue de l'Elan ; Prix : par course, 50 c. ; à l'heure, 1 f. 25 c. la 1<sup>re</sup>, et 1 f. chacune des suivantes.

**ANVERS**, en flamand *Antwerpen*, chef lieu de la pro-

vince de ce nom (V. page 65), situé dans une plaine à 51° 13' 16" de latit. N. et à 2° 3' 55" de longit. E., à 20 lieues de la mer, sur la rive gauche de l'*Escaut*.

L'*Escaut*, en flamand *Schelde*, le plus considérable des deux fleuves de la Belgique, prend sa source en France près du Castelet (dép. de l'Aisne), reçoit à Cambrai le canal de St-Quentin, baigne les murs de Bouchain, de Valenciennes et de Condé, et entre dans la Belgique après sa jonction avec la Scarpe; arrose la partie occidentale de la province du Hainaut, passe à Tournay, puis à Esquelmes et à Herinnes, où il forme la limite entre le Hainaut et la Flandre occidentale (V. page 131), sépare ensuite cette dernière de la Flandre orientale (V. page 95), coule au N. E. par Audenaerde et Gand, changeant alors brusquement de direction de l'O. à l'E., il baigne Wetteren et Termonde; limite ensuite la Flandre-Orientale et la province d'Anvers, passe à Tamise (1), à Rupelmonde (V. la note C, page 71), Anvers et Doel; parvenu près du fort de Bath, il se divise en deux branches considérables; la plus méridionale prend le nom d'*Escaut-Occidental* (*Hond* ou *Wester Schelde*), se dirige vers l'ouest à travers le sud de la Zélande et se jette dans la mer du Nord, au dessous de Flessingue, par une embouchure de 3 lieues et demie de large.

L'autre branche, appelée *Escaut-Oriental*, (*Ooster-Schelde*), coule d'abord au N.-E. sur la limite de la Zélande et du Brabant septentrional, se porte ensuite vers l'O.-N.-O.

---

(1) *Tamise*, sur la rive gauche de l'*Escaut*, ville de la *Flandre Orientale*, district de *Saint-Nicolas* (A), à 2 lieues 1/2 de *Termonde*, (V. page 96). Popul. 7,248 hab. On y a découvert des médailles et des antiquités; fabriques de siamoises, de toiles à voiles, etc.; commerce de grains, de lin, etc. Un bateau à vapeur fait deux fois par jour le trajet d'*Anvers* à *Tamise*. — Marché le vendredi; une foire en juillet.

(A) *Saint-Nicolas*, ville, ou plutôt immense village, chef-lieu de district de la *Flandre-Orientale*, sur la route de *Gand* à *Anvers*, ne comptait que 8,000 habitans en 1788, et il en a aujourd'hui 48,000; les rues, en petit nombre, sont longues et régulièrement bâties; la place du marché, entourée de belles constructions et plantée d'arbres au nord et au sud, est la plus grande du royaume. La principale église possède plusieurs bons tableaux, et l'Hôtel-de-Ville, qui est moderne, une belle composition de Smeyers. L'industrie est florissante à *Saint-Nicolas*; on y fabrique toutes sortes d'étoffes. Il y a deux foires annuelles, le 3 mai et le 1<sup>er</sup> lundi de décembre. Marché très renommé le jeudi. Bureau de poste et relais.

dans le N. de la première de ces provinces, et arrive dans la mer du Nord par une embouchure de 2 lieues et demie de large, à 5 lieues N.-N.-E. de l'embouchure de l'*Escaut-Occidental*.

Le cours de l'*Escaut* est de 86 lieues dont 13 environ pour les deux branches que nous venons de désigner ; son cours dans la province d'Anvers est de 11 lieues.

A Termonde, l'*Escaut* a 200 mètres de large et à Anvers 450 mètres. Dans la passe de cette ville la profondeur moyenne de ses eaux est de 10 mètres ; à la plus basse marée, sur plusieurs points le long du port, il y en a jusqu'à 15 mètres. Les eaux sont salées jusqu'au fort *Lillo* (25 lieues de l'embouchure) ; elles sont douces devant Anvers mais trop chargées de vase pour être potables.

La marée se fait sentir dans l'*Escaut* jusqu'à Gand, et parcourt ainsi plus de 40 lieues depuis l'embouchure.

Les affluens navigables de l'*Escaut* sont, par la rive gauche, la *Scarpe* (France), la *Lys* (V. page 156) et la *Durme* ; et par la rive droite, le *Rupel* et la *Dendre* (V. page 71 et page 96.)

Depuis Cambrai jusqu'à la mer, l'*Escaut* a 78 lieues de navigation, navigation difficile et dangereuse à ses embouchures. En 1811 et 1812 des vaisseaux de guerre venant de Flessingue remontèrent ce fleuve et vinrent se réfugier dans le *Rupel*.

Revenons à Anvers : cette ville a la forme d'un arc tendu dont l'*Escaut* serait la corde. Son origine est obscure et fabuleuse comme celle de beaucoup d'anciennes cités. D'après une vieille tradition, il existait, vers le temps où César pénétra dans la Belgique, un géant nommé *Antigon*, qui exigeait de tous les marchands qui remontaient le fleuve une part fixe de la valeur de leurs marchandises, et lorsqu'on le trompait sur l'évaluation, non seulement il confisquait la totalité des objets, mais il coupait la main du marchand et la jetait dans l'*Escaut*. Un nommé *Salvius Brabon*, ou *Brabant*, tua le géant après lui avoir fait subir la peine du talion ; de là le château fort, demeure du géant, reçut le nom de *Antwerpen*, des mots flamands *Hand*, main, et *Werpen*, jeter. Malgré le fabuleux de cette origine, le souvenir du géant s'est conservé ; sa statue figure dans les processions solennelles, et dans les armes de la ville on remarque deux mains et un château triangulaire.

St Amand bâtit à Anvers, au milieu du VII<sup>e</sup> siècle, l'église de St-Pierre et de St-Paul, et St Eloi vint y prêcher vers l'an 646. Les Normands brûlèrent la ville en 837, et en 885 ils rebâtirent un château près du *Werf*, dont il existe encore une porte et trois tours cachées par des maisons construites depuis 1480.

Anvers fut soumis aux rois de France jusqu'en 977. En 1124 cette ville était déjà très peuplée et très étendue, mais ce ne fut qu'au commencement du XVI<sup>e</sup> siècle qu'elle devint une ville régulière ; dès lors elle prit un accroissement rapide et fut bientôt l'entrepôt général du nord, du midi et de l'orient ; sa population dépassait 200 mille âmes ; on y comptait 300 peintres, 140 orfèvres ; la bourse réunissait journellement 5,000 négocians ; 500 navires entraient chaque jour dans l'*Escaut* ; une seule marée en amenait souvent 400, et 2,500 vaisseaux étaient habituellement à l'ancre devant la ville, tandis que plus de 500 voitures y amenaient journellement les marchandises de la France et de l'Allemagne. Les commerçans d'Anvers étaient si riches, qu'un jour Charles-Quint ayant bien voulu accepter un dîner chez un négociant nommé Daens, qui lui avait prêté deux millions de florins, celui-ci livra aux flammes à la fin du repas le billet de l'empereur, en lui disant : *Je suis trop payé par l'honneur que Votre Majesté me fait aujourd'hui.*

Cet état de prospérité cessa à l'époque des guerres de religion ; les iconoclastes pillèrent les églises, détruisirent les images ; celle de la Vierge fut insultée à la procession du 15 août 1566, et le sang coula dans les rues ; dix ans après, Anvers fut saccagé par les Espagnols qui brûlèrent 500 maisons, détruisirent l'hôtel-de-ville, chef-d'œuvre d'architecture, et firent périr dix mille bourgeois,

Le siège qu'Anvers soutint en 1485 contre le prince de Parme est un des plus célèbres dont l'histoire fasse mention. Le pont que ce prince fit jeter sur l'*Escaut*, les machines dont il se servit furent des prodiges.

Anvers se soumit en 1792 aux Français qui la quittèrent l'année suivante, et la reprirent en 1794 ; elle devint alors le chef-lieu du département des *Deux-Nèthes*.

En 1809, les Anglais tentèrent d'incendier les chantiers et les vaisseaux, mais ils furent repoussés ; en 1814 ils cherchèrent à s'emparer de la ville, le général Carnot



qui la commandait, ne la rendit aux alliés qu'après le traité de Paris. Elle a appartenu au royaume des Pays-Bas jusqu'à la révolution de 1830 comme chef-lieu de la province du même nom. On sait qu'en 1832, les Français et les Belges attaquèrent la citadelle occupée par les Hollandais, et que ce siège mémorable finit le 23 décembre par la capitulation des assiégés, après 24 jours de tranchée ouverte.

Anvers est maintenant peuplé de 78,058 habitans ; la largeur de la plupart de ses rues, le nombre de ses places publiques, les vastes bassins de son port, la splendeur de ses églises, la beauté de ses édifices, l'élégance d'une foule d'hôtels et de maisons particulières, en font une des plus remarquables villes de l'Europe.

Parmi les principales places, nous citerons celle de l'Hôtel-de-Ville, la place Verte et la place de Meir ; celle-ci est formée par l'élargissement d'une belle et grande rue du même nom ; on y remarque le palais du roi, dont l'intérieur est orné de riches peintures ; Napoléon l'avait fait meubler somptueusement ; il est habité aujourd'hui par le gouverneur militaire de la province (1).

Citons les principaux monumens dignes de l'intérêt des étrangers.

**EGLISE NOTRE-DAME.** — C'est un des plus beaux édifices gothiques du royaume ; sa construction, commencée au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, dura 84 ans ; le chœur ne fut bâti qu'en 1521 et l'empereur Charles-Quint en posa la première pierre ; la longueur de cette église est de 160 mètres ( 480 pieds ), sa largeur de 80 mètres ( 240 pieds ) ; 125 colonnes y forment 230 arcades ; la nef principale est une des plus vastes que l'on connaisse, les nefs latérales sont doubles, et deux bas côtés forment deux autres nefs qui se terminent à la croisée. Avant la révolution française, ces bas côtés étaient décorés de 32 autels de marbre, de tableaux et d'ornemens d'un grand prix ; on y comptait 100 chandeliers d'argent massif, quatre devans d'au-

---

(1) La place de *Meir* recevra bientôt un magnifique monument ; la statue de Rubens, en bronze, doit y être placée ; le grand peintre est représenté debout, tête nue, en habit de gentilhomme du temps, avec le collier et l'épée. Son chapeau et son immortelle palette sont à ses pieds ; la pose de l'illustre artiste est pleine de dignité.

tels du même métal, et un ostensor en or massif, que plusieurs souverains s'étaient plus à enrichir de diamans.

L'église de Notre Dame fut érigée en cathédrale par le pape Paul IV en 1569 ; Pie VII supprima l'évêché d'Anvers en 1802. Notre-Dame, devenue simple cure de 1<sup>re</sup> classe dépendant de l'archevêché de Malines, a néanmoins conservé le titre de cathédrale.

Les tableaux de Rubens sont le plus admirable ornement de ce bel édifice ; la réputation de la *Descente de croix* est universelle ; aussi ce chef-d'œuvre attire d'abord l'attention ; il a été souvent reproduit par la gravure, mais ce que le burin n'a pu rendre, c'est la vérité, c'est la magie d'un coloris que la palette seule de Rubens pouvait produire. Deux anecdotes au sujet de ce tableau nous ont paru piquantes :

Rubens avait voulu changer la distribution de sa maison contiguë à celle de la société des arquebusiers ; ceux-ci s'apercevant que le peintre empiétait sur leur terrain, réclamèrent ; Rubens soutint son droit ; un long procès allait suivre, lorsque le bourguemestre Rockox, son ami, amena un accommodement ; le terrain en litige fut cédé à Rubens à la condition qu'il ferait pour la société un tableau d'autel avec volets, destiné à la chapelle des Arquebusiers dans la cathédrale ; ce tableau devait représenter *Saint Christophe* leur patron.

Le nom de *Christophe* signifiant, d'après l'étymologie grecque, *Porte-Christ*, Rubens eut la singulière idée de faire un tableau où toutes les figures concouraient à porter le *Christ*, et il peignit son admirable *Descente de croix* ; sur les volets il représenta, par une allégorie semblable, la *Visitation*, où la sainte Vierge, dans sa grossesse, porte aussi le *Christ*, et la *Présentation au temple* avec le grand prêtre Siméon portant le jeune *Jésus* dans ses bras ; mais les arquebusiers voulaient un *Saint Christophe*, et non un tableau allégorique ; un nouveau procès aurait eu lieu, si Rubens n'eût consenti à peindre sur l'extérieur des volets fermés un *Saint Christophe* colossal.

On dit aussi, à propos de ce même chef-d'œuvre, que pendant la promenade habituelle du grand-maître, les élèves ayant obtenu de son domestique l'entrée de son atelier, un d'eux, poussé par un autre, tomba sur le tableau et effaça le bras de la Madeleine, la joue et le menton de la Vierge que

Rubens venait de finir. On conçoit la consternation des jeunes gens; cependant, il fallait essayer de réparer ce malheur; ils désignèrent celui d'entr'eux qu'ils en jugèrent le plus capable, et l'accident fut en effet si bien réparé, que le lendemain Rubens dit, en présence de ses élèves : *Voilà une tête et un bras qui ne sont pas ce que j'ai fait de plus malhier*; or, l'élève c'était Van Dyck.

De la *Descente de croix*, en traversant l'église, on passe à l'admiration d'un autre tableau de Rubens digne pendant de celui-là : il représente *l'Élévation en croix*; il fut peint pour l'église de *Ste-Walburge* (1); la hardiesse de la composition n'est égalée que par la beauté du dessin et l'éclat de la couleur.

Ces deux tableaux emportés par les Français pendant leur domination, furent rendus après le traité de 1815.

Admirons encore du même pinceau, *l'Assomption de la Sainte-Vierge* au dessus du maître-autel; c'est une des plus magnifiques compositions de ce grand artiste; cette grande toile fut peinte en seize jours et payée à raison de 100 flor. par jour, prix que Rubens mettait ordinairement à ses travaux.

Le plafond de l'élégante coupole qui surmonte la voûte à l'entrée du chœur, représente aussi une *Assomption* due à C. Schut, élève de Rubens.

D'autres tableaux ornent cette cathédrale : ce sont des œuvres remarquables de Herreins, de Martin-Pepyn, de Diepenbeck, d'Otto-Venins qui fut le maître de Rubens; de Martin de Vos, etc. et des sculptures dues au ciseau de du Quesnoy, de Werbruggen, etc.

La tour qui décore le portail et à laquelle rien ne peut être comparé pour la délicatesse et la légèreté, fut commencée en 1422 et terminée en 1518; elle a 130 mètres et demi (391 pieds) (2), 622 marches conduisent jusqu'à

---

(1) L'église de *Ste-Walburge*, la 1<sup>re</sup> église d'Anvers, n'existe plus.

(2) Cette tour n'est, pour la hauteur, qu'au sixième rang parmi les monumens créés par la main des hommes, car.

La pyramide de *Cheops*, la plus haute de l'Égypte, a 146 mètres, 439 pieds.

La flèche de Notre-Dame à Bruges, 145 mètres, 435 pieds.

La tour de Strasbourg, 142 mètres, 427 pieds.

La flèche de la cathédrale de Vienne, 138 mètres, 415 pieds.

L'Église de Saint-Pierre de Rome, 132 mètres, 396 pieds.

la dernière galerie d'où l'œil ravi découvre Bruxelles, Gand, Bréda, Flessingue, etc. Cette tour renferme un carillon de 99 cloches, dont la plus grosse pèse 16,000 livres.

Au pied de la tour on lit l'építaphe de Quentin Metsys, qui, de simple forgeron devint peintre célèbre, par amour pour une jeune fille que son père, peintre lui-même, ne voulait donner qu'à un peintre. Non loin de là existe encore un puits dont les ornemens en fer, exécutés au marteau, sans lime, sont l'ouvrage de Metsys.

**SAINTE-JACQUES.** — Edifice d'un aspect grandiose et imposant, qui renferme un grand nombre de monumens et d'objets précieux, échappés par un rare bonheur aux ravages des guerres civiles.

Peu d'églises en effet présentent à la curiosité éclairée des visiteurs un aussi grand nombre de tableaux et de sculptures, les premiers dus aux maîtres flamands les plus célèbres, parmi lesquels Van Dyck, Martin de Vos, Hemling, Frans-Flore, Otto-Venius, Seghers, les secondes échappées au ciseau de Werbruggen, Wervoort, Willem-sens, A. Quellyn, etc.

Mais ce qui excite au plus haut degré l'intérêt, c'est la chapelle derrière le maître-autel, consacrée à la famille de Rubens et où se trouve son tombeau; il ne se fait remarquer que par une large dalle de marbre, portant ses armes et une longue inscription; mais le plus bel ornement de cette chapelle est un tableau du grand-maître, dans lequel il a peint son père et ses deux femmes sous les traits de Saint Jérôme, de Marthe et de Madeleine, son grand père sous la figure du Temps, et son fils sous celle d'un ange; lui-même s'est représenté sous la figure de Saint Georges; et pour que tout parle du grand artiste dans cette chapelle, l'autel est surmonté d'une *Ste-Vierge* en marbre, délicieux ouvrage de du Quesnoy, apporté d'Italie par Rubens.

**SAINTE-PAUL.** — Autrefois église du couvent des *Dominicains* dont elle portait le nom, fut fondée par Henri III, duc de Brabant, en 1246, détruite par la foudre en 1679, et rétablie ensuite comme on la voit aujourd'hui.

Une suite de quinze tableaux placés le long de la nef à gauche, est bien digne d'attirer les regards; ces tableaux, dus à des maîtres célèbres, représentent les diverses phases de la vie de J. C. depuis l'*Annonciation* jusqu'à la *Résurrec-*

tion ; la *Flagellation*, l'*Adoration des bergers*, par Rubens, et le *Portement de croix* de Van Dyck, s'y font surtout remarquer comme des chefs-d'œuvre.

Ce qu'on nomme le *Calvaire* et que l'on montre dans une espèce de cloître appartenant à l'église, est indigne d'attention ; c'est une grossière représentation de la passion du Sauveur, exécutée avec un mauvais goût que n'explique pas même l'enfance de l'art à laquelle, dit-on, remonte ce monument.

**SAINTE-CHARLES BORROMÉE.** — C'est l'ancienne église des jésuites ; elle fut construite sur les dessins de Rubens ; tout l'intérieur était en marbre de Gènes. Le maître-autel était de jaspe, de porphyre, d'argent et d'or ; des pierreries de grand prix ornaient les autels de la Vierge et de Saint Ignace, et Rubens s'était plu à décorer l'édifice des richesses de son pinceau. La foudre détruisit cette église en 1718 ; tout ce qu'elle renfermait fut la proie des flammes ; deux tableaux seulement purent être sauvés, ils sont dans la galerie de Vienne. L'édifice fut rebâti l'année suivante comme on le voit aujourd'hui ; on y admire de belles boiseries et quelques tableaux de Seghers, de Schut, de Crayer et de Janssens. L'église de Saint-Charles s'est enrichie à la fin de 1839 d'un magnifique tableau peint en 1650 par Gérard Seghers pour cette église qui le conserva jusqu'à la révolution française ; le curé en ayant fait en 1839 l'acquisition à Ypres, on alla chercher avec grande pompe à la station du chemin de fer, la caisse qui le renfermait, et elle fut transportée, ornée de fleurs et au son des cloches, jusqu'à l'église. Ce tableau représente *Jésus attaché à la croix soulevé par ses bourreaux et entouré de sa mère et des saintes femmes*.

**SAINTE-ANDRÉ.** — On y remarque, outre quelques bons tableaux, un mausolée en marbre érigé par la piété de deux dames anglaises à la mémoire de l'infortunée Marie Stuart, reine d'Écosse ; il est décoré d'un portrait de cette princesse, d'une grande finesse d'expression et de couleur.

Le maître-autel et les bas-reliefs précieux qui le décorent sont l'ouvrage de Werbruggen.

La chaire, sculptée par *Van Hool*, représente Jésus-Christ appelant à lui Pierre et André qui laissent leurs filets pour le suivre ; cette scène est rendue avec un admirable talent.

Les églises de *St-Augustin*, de *St-Antoine de Padoue* et de *St-Joseph*, possèdent quelques beaux tableaux de Rubens, de Van Dyck et de Thyssens.

**HÔTEL-DE-VILLE.**—Cet édifice, bâti en 1560, brûlé en 1576, fut reconstruit en 1581 comme on le voit aujourd'hui; la façade est composée de plusieurs ordres d'architecture élevés au-dessus d'un ordre rustique qui règne au bas du monument; une statue de la Vierge a remplacé, au faite de l'édifice, le géant auquel on attribue l'origine d'Anvers; sur la place, entourée de maisons de construction espagnole, on montre celle que Charles-Quint habitait quand il venait à Anvers; l'hôtel-de-ville renferme une bibliothèque publique.

**THÉÂTRE ROYAL.** — Un nouveau théâtre (V. page 75), achevé en 1834 a remplacé la hideuse salle qui en avait tenu lieu jusque là; le nouvel édifice d'un extérieur élégant, commodément distribué à l'intérieur et richement décoré, l'emporte de beaucoup sur la plupart des salles de spectacle de la Belgique.

**BOURSE.**—La bourse d'Anvers, construite en 1531, est un édifice carré donnant par quatre portes sur quatre rues différentes; au milieu, une vaste cour est entourée d'une galerie que soutiennent des arcs en fer portés sur 44 colonnes en pierre bleue; au dessus sont établis le tribunal et la chambre de commerce.

**MUSÉE.**—Il est établi dans l'ancien couvent des Récollets; les tableaux n'y sont pas nombreux, car il n'en renferme guère plus de 200, mais on y trouve les plus belles productions de Rubens, de Van Dyck, de Jordaens et des plus célèbres peintres flamands, surtout de ceux qu'Anvers se glorifie d'avoir vu naître; Teniers seul y manque, car le plan de bataille exposé dans la petite salle, ne peut compter comme tableau de ce maître.

Au fond de la grande salle on conserve la chaise de cuir qui servait à Rubens dans son atelier; elle porte son nom et la date de 1638. — Le musée est toujours ouvert aux étrangers. — Dans le même bâtiment se trouve l'Académie royale des beaux-arts fondée en 1452 sous l'invocation de Saint Luc par une société d'artistes; c'est de cette Académie

que sont sortis tant de peintres illustres qui ont rempli le monde de leur renommée et de leurs chefs-d'œuvre.

L'enseignement y embrasse tout ce qui se rattache aux beaux-arts : peinture, sculpture, architecture et gravure, la géométrie et les constructions navales.

Dans la rue qui porte le nom de *Rubens*, on voit avec intérêt la maison de ce grand homme, bien qu'elle n'ait conservé presque rien de sa distribution primitive.

**COLLECTIONS PARTICULIÈRES.**—Peu de villes offrent autant de collections particulières ; les Anversois ont toujours montré beaucoup de goût pour la peinture, et il n'est pas rare de trouver chez les plus simples particuliers des tableaux flamands ou hollandais du premier mérite ; mais de riches amateurs possèdent de véritables musées, presque tous ouverts avec la plus parfaite politesse et le plus aimable empressement à la curiosité des étrangers ; nous signalerons, parmi les principales, les collections suivantes :

MM.

Snyers, place de Meir.

Serigiers, rue du Couvent.

Herry, rue de la Digue d'Ever. Weber, marché St-Jacques.

Van Cam, rue d'Hoboken. Van Hal, rue de Santé.

Verhaegen, Vieille-Bourse. Mmes

Baillie, longue rue Neuve. Stevens, rue de la Place-Verte.

Wuyts, rue du Jardin. Ullens, rue de l'Empereur.

M. Kets, rue du Couvent, possède un riche cabinet d'histoire naturelle qui mérite aussi d'être visité.

**MAISON ANSÉATIQUE.**—On appelle ainsi un vaste édifice que les villes anséatiques firent construire en 1564 pour servir d'entrepôt à leurs marchandises et de résidence à leurs consuls ; elle est placée entre les deux bassins.

**PORT.**—Le port et les bassins d'Anvers sont dus au génie de Napoléon ; et déjà en 1806 deux grands et magnifiques bassins revêtus de pierre de taille et pouvant contenir, l'un 12, l'autre 40 vaisseaux de ligne, étaient terminés ; un arsenal militaire, des cales pour la construction des vaisseaux de ligne furent creusées, des magasins et des casernes construits.

**CITADELLE.**—Elevée par les Espagnols en 1568, les fortifications de cette citadelle ont subi plusieurs changemens ;

mais les différens bastions portent encore des noms qui décèlent leur origine ; la citadelle est séparée de l'Escaut par une petite digue dans laquelle se trouve une écluse qui facilite l'entrée des eaux de la rivière dans le fossé.

Sur la rive gauche de l'Escaut et presque en face de la citadelle, se trouve le fort dit la *Tête de Flandre* qui dépend de la commune de Zwyndrecht (1). Un bateau à vapeur fait plusieurs fois par jour la traversée d'Anvers à la Tête de Flandre.

COMMERCE. — Le commerce maritime d'Anvers embrasse toutes les parties du monde ; il est surtout très actif avec les ports de l'Allemagne. Il serait trop long de dire les nombreuses branches de l'industrie anversoise : citons seulement les raffineries de sucre, la blanchisserie et la broderie sur tulle, qui occupent un nombre immense d'ouvriers, les fabriques d'étoffe de soie, la chapellerie, etc., etc.

*Foires et marchés.* — Anvers a quatre foires annuelles, 1<sup>o</sup> le premier lundi après la Pentecôte ; 2<sup>o</sup> le deuxième lundi après l'Assomption : leur durée est de quatre semaines ; 3<sup>o</sup> le 4 mai ; 4<sup>o</sup> le 3 décembre : durée un jour. Il y a marché les mercredi et vendredi, et marché aux chevaux le mercredi de chaque Quatre-Temps.

HOMMES CÉLÈBRES. — Une foule d'hommes illustres, presque tous peintres, ont vu le jour à Anvers ; nous ne citerons que les suivans :

Calvaert ( Denis ), né en 1565, mort en 1619. — Crayer ( Gaspard de ), mort en 1669. — Rubens ( Pierre-Paul ), d'origine anversoise par ses père et mère, mais né à Cologne, et selon d'autres à Liège, le 29 juin 1577, mort le 30 mai 1640, l'un des plus grands peintres connus, dont nous regrettons de ne pouvoir esquisser ici l'illustre vie. — Jordaens ( Jacques ), né en 1593, mort en 1678. — Teniers ( David ), né en 1610, mort en 1694. — Van Dyck ( Antoine ), le plus

---

(1) *Zwyndrecht*, dont dépend le fort de la *Tête de Flandre*, sur la rive gauche de l'Escaut en face d'Anvers, est une commune du canton de *Beveren*, distr. de Saint-Nicolas, et que traverse la route d'Anvers à Gand. Popul. 2,000 hab. L'église, édifice ancien, fut reconstruite en 1545 ; les boiseries du chœur et quelques tableaux sont dignes d'attention. — On traverse sur un pont-levis les larges fossés qui entourent la *Tête de Flandre*.



célèbre des élèves de Rubens et souvent égal à son maître, né en 1599, mort en 1641. — Gramaye (Jean-Baptiste), historiographe des Pays-Bas, mort en 1635. — Engelgrave (Henri), savant jésuite, né en 1610. — Edelinck (Gérard), célèbre graveur, né en 1649, mort en 1707. — Metsys (Quentin), dit le maréchal d'Anvers, à cause de sa première profession de maréchal ou plutôt de forgeron, mort à Anvers en 1529, âgé de 79 ans. — Sadeler (Gilles), graveur, né en 1570, mort en 1629. — Snyders (François), peintre et graveur, célèbre par ses tableaux de fruits et surtout d'animaux, né en 1587, mort en 1657.

POSTE AUX CHEVAUX, rue des Claires.  
(V. page 30 pour le relai établi dans la station.)

DILIGENCES. — Vanghend et Cie, marché aux OEufs. — Koelman Lauvers, place Verte.

BATEAUX A VAPEUR. — Départ d'Anvers pour Londres, mercredis et dimanches : interruption quand l'Escaut charrie ; on doit alors prendre la voie d'Ostende ; on arrive à Londres en 24 heures.

Pendant l'été il existe un service sur Hambourg ; c'est la voie la plus prompte et la plus économique pour se rendre à St-Petersbourg ; le trajet d'Anvers à Hambourg se fait en 40 ou 48 heures. ( Voir page 59, pour le bureau de la Société générale de navigation par la vapeur, à Bruxelles. )

## DE BRUXELLES A ANVERS,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Duffel*, et *Vieux-Dieu*.

(Voir BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 24.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 44 kilom. (11 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 15 à 20 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. 50
		Char-à-bancs.	2 25
		Wagons.	1 75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 60

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Malines à Anvers, p. 70.

---

## DE BRUXELLES A TERMONDE,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Capelle* et *Malderen*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 31.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 47 kilom. (11 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 20 à 25 min.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	3 fr. 25
	{ Chars-à-bancs.	2 »
	{ Wagons.	1 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 70

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Malines à Termonde, p. 94.

---

## DE BRUXELLES A GAND,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Audeghem* et *Wetteren*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 27.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 78 kilom. (19 lieues  $\frac{1}{2}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 15 à 20 min.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	5 fr. »
	{ Chars-à-bancs.	3 25
	{ Wagons.	2 25

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 2 70

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Termonde à Gand, p. 98.

De Malines à Termonde, p. 94.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE BRUXELLES A BRUGES,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Audeghem*, *Wetteren*, GAND, *Landeghem*, *Aeltre* et *Bloemendael*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 25.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 124 kilom. (31 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 heures 35 à 40 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	8 fr. »
		Chars-à-bancs.	5 50
		Wagons.	4 »

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	4 30
---	------

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Termonde à Gand, p. 98.

De Malines à Termonde, p. 94. | De Gand à Bruges, p. 129.

## DE BRUXELLES A OSTENDE,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Audeghem*, *Wetteren*, GAND, *Landeghem*, *Aeltre*, *Bloemendael*, BRUGES et *Jabbeke*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 30.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 145 kilom. (36 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 15 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	10 fr.	»
		Chars-à-Bancs.	6	50
		Wagons.	5	»

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	5	10
---	---	----

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61.		De Gand à Bruges, p. 129.
De Malines à Termonde, p. 94.		De Bruges à Ostende, p. 144.
De Termonde à Gand, p. 98.		

## DE BRUXELLES A COURTRAY,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Audeghem*, *Wetteren*, GAND, *Deynze*, *Wae-reghem* et *Haerlebeke*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 26.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois. (2)

Longueur de la route, 123 kilom. (30 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 35 à 40 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	8 fr.	»
		Chars-à-bancs.	5	50
		Wagons.	4	»

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	4	30
---	---	----

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61.		De Termonde à Gand, p. 98.
De Malines à Termonde, p. 94.		De Gand à Courtray, p. 155.

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. *le Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. *l'Extrait du règlement général*.

## D'ANVERS A BRUGES,

Par *Vieux-Dieu, Duffel, MALINES, Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem, Wetteren, GAND, Landeghem, Aeltre et Bloemendael.*

(V. ANVERS, page 74.)

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 210, n° 2.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 128 kilom. (32 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 45 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	8 fr. »
		Chars-à-bancs.	5 50
		Wagons.	4 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 4 40

V. pour les détails de la route

De Malines à Anvers, p. 70. | De Termonde à Gand, p. 98.  
De Malines à Termonde, p. 94 | De Gand à Bruges, p. 129.

---

## D'ANVERS A COURTRAY,

Par *Vieux-Dieu, Duffel, MALINES, Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem, Wetteren, GAND, Deynze, Waereghem et Haerlebeke.*

(V. ANVERS, page 74.)

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 210, n° 4.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 127 kilom. (31 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 45 m.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	8 fr. »
	{ Chars-à-bancs.	5 50
	{ Wagons.	4 »
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		4 40

V. pour les détails de la route

De Malines à Anvers, p. 70. | De Termonde à Gand, p. 98.

De Malines à Termonde, p. 94. | De Gand à Courtray, p. 155.

## D'ANVERS A SAINT-TROND,

Par *Vieux-Dieu*, *Duffel*, MALINES, *Haeght*, *Wespe-laer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT et *Landen*.

(V. ANVERS, page 74.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 210, n° 11.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 90 kilom. (22 lieues  $\frac{1}{2}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 35 à 40 m.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	7 fr. »
	{ Chars-à-bancs.	4 75
	{ Wagons.	3 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		3 50

V. pour les détails de la route

De Malines à Anvers, p. 70. | De Tirlemont à Landen, p. 191.

De Malines à Louvain, p. 171. | De Landen à St-Trond, p. 195.

De Louvain à Tirlemont, p. 186.

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE MALINES A TERMONDE (1),

Par *Capelle* et *Malderen*.

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 214, n° 90.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 27 kilom. (6 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste).

Durée aproximative du parcours, 47 à 50 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2 fr.
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 fr.

En quittant Malines, nous suivons pendant quelques secondes le *rail* qui conduit à Bruxelles, mais après avoir passé le canal de Louvain (V. p. 65) le chemin décrit une sorte de courbe qui change notre direction ; nous traversons la route de Bruxelles à Malines, puis la *Senne* (V. page 62), et voici, à droite sur cette rivière, le joli village de Hombeck, commune peuplée de 1800 habitans. A peu de distance existait autrefois l'illustre abbaye de Lehendael (vallée des lys), de l'ordre des Prémontrés. On lui assigne une curieuse origine. En 1231, le pasteur de Hombeck crut reconnaître que chaque jour dix-huit oiseaux venaient chanter sept fois au même endroit ; cette singularité fut interprétée pieusement, comme il arrivait toujours dans ces temps de foi et de piété vives, et le pasteur Lambert, persuadé que Dieu avait désigné cet endroit pour y faire chanter sept fois par jour ses louanges, obtint du zèle de ses paroissiens et des princes de la maison de Berthaut la fondation d'un monas-

---

(1) La section de *Malines* à *Termonde* a été ouverte le 2 Janvier 1837.

(2) V. la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.



tère à laquelle lui-même consacra tous ses biens. Dix-huit religieuses y prirent le voile en mémoire des dix-huit oiseaux. Les guerres civiles chassèrent ces religieuses de leur cloître en 1580 ; elles se réfugièrent à Malines et achetèrent une maison pour y bâtir un nouveau couvent ; en vain essayait-on plusieurs fois d'augmenter la communauté, on ne put jamais dépasser le nombre de dix-huit religieuses, toujours le surplus mourait dans l'année.

Peu après Hombeck on quitte la province d'Anvers pour rentrer dans celle de Brabant (V. pages 65 et 47) ; on traverse sur un pont mobile le canal de Willebrok (V. page 63) et on arrive à Capelle, station. (Parcouru depuis Malines 10 kilom.).

Le pays que nous venons de traverser était autrefois très boisé, et le village de Capelle, où nous nous arrêtons, en a conservé le nom de Capelle-au-Bois. Cette commune, qui dépend du district de Bruxelles, peuplée de 1400 habitans, n'a rien qui mérite l'attention.

Jusqu'à Malderen la route n'offre rien d'intéressant. A gauche, à peu de distance de Capelle, et sur une route pavée que le *rail-way* traverse, se trouve Londerzéele, forte commune du district de Bruxelles, avec 4,353 habit.

Voici Malderen, station. (Parcouru depuis Malines 18 kilom.). Malderen à droite du *rail-way*, commune de 1700 habitans, située à l'extrémité de la province du Brabant (V. page 47), n'offre rien de bien intéressant ; cependant son église renferme quelques monumens curieux des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, qui gardent les restes de ses anciens seigneurs. On voyait autrefois dans ses environs de nombreux châteaux qui n'existent plus ; presque en quittant Malderen on entre dans la Flandre-Orientale (1).

---

(1) La *Flandre-Orientale*, une des neuf provinces de la Belgique, est bornée au N. par la *Hollande* ; à l'O. par la *Flandre Occidentale* ; au S. par le *Hainaut* ; à l'E. par les provinces d'Anvers et de Brabant. Son étendue est de 769,066 hect. et sa popul. de 769,066 hab., environ 255 par 100 hect. Gand est le chef-lieu de la province, qui est divisée en trois arrondissemens judiciaires, Gand, Termonde et Audenaerde, et en six districts administratifs, chefs-lieux, Gand, Alost, Saint-Nicolas, Termonde, Audenaerde, Eccloo. La province compte 11 villes et 282 communes rurales ; elle nomme neuf sénateurs et dix-huit représentans. La *Flandre-*

A droite se trouve d'abord Opdorp, commune de 1200 habitans, qui n'a d'autre église et d'autre cimetièrre que Malderen, où nous venons de passer, ce qui fait dire de ses habitans, qu'ils sont Flamands pendant leur vie et Brabançons après leur mort.

Toujours à droite, sur la chaussée de Malines à Termonde, et presque sur la rive droite de l'*Escaut*, on aperçoit Baesrode, commune fort ancienne, car elle est citée dans un diplôme de Louis-le-Débonnaire de 822 sous le nom de Bascerothe, et on a trouvé dans ses environs beaucoup de médailles antiques. Population 2,940 habitans; corderies, fabriques de toiles à voiles, chantier de construction. Vient ensuite St-Gilles, commune de 2,700 habitans, aussi sur la route de Malines, et si rapprochée de Termonde qu'elle en est presque un des fauxbourgs.

On arrive à *Termonde*. (Parcouru depuis Malines 27 kilom.)

PRINCIPAUX HÔTELS.—De l'Aigle, — De la Demi-Lune.

CAFÉS. — Café Royal.

SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES. — Société littéraire, Grande-Place. — Les étrangers y sont admis sur la présentation d'un membre.

TERMONDE, (station principale du chemin de fer), en flamand *Dendermonde*, bouche de la *Dendre*, est située sur la rive droite de l'*Escaut* (V. page 76), au confluent de la *Dendre* avec ce fleuve.

La *Dendre* ou *Dender* a sa source dans le Hainaut, aux environs de Leuze; se dirige au N.-N.-E. par Ath et Lessines, entre dans la Flandre-Orient. un peu au dessous d'Overboulare, après avoir reçu la *March* près d'Aecrenne-St-Martin, passe à Grammont, Ninove et Alost, et va se jeter dans l'*Escaut* à Termonde, après un cours de 21 lieues dont 16 navigables depuis Ath; la *Dendre* est canalisée à partir d'Alost.

Termonde est le chef-lieu d'un district de la Flandre-Orientale; merveilleusement placée, à presque égale distance des villes de Gand, Bruxelles, Malines et Anvers, avec lesquelles elle communiquait par de belles routes, que remplace aujourd'hui si avantageusement le chemin de fer. C'est une place très forte, et dont les fortifications sont

---

*Orientale* forme un diocèse dont le siège est Gand; sous l'empire français elle composait le département de l'*Escaut*.

entretenu dans le meilleur état ; sa population est d'environ 8,000 âmes.

L'origine de cette ville est fort ancienne, on la fait remonter au delà de Charlemagne ; toujours est-il qu'elle existait avant l'invasion des Normands. Agrandie en 1368 sous le gouvernement du comte Louis de Maele, la citadelle ne fut construite qu'en 1584 par les ordres du duc de Parme, à l'endroit où l'*Escaut* reçoit la *Dendre*. Louis XIV mit le siège devant Termonde en 1667 avec une armée de cinquante mille hommes ; mais les assiégés ayant lâché les écluses, le contraignirent à se retirer. Le général Churchill, frère de Marlborough, s'en empara en 1706 après six jours de tranchée ouverte. Les Français la prirent en 1745.

Termonde est aujourd'hui le siège d'un tribunal de première instance ; on y compte quatre églises, dans lesquelles on peut voir quelques bons tableaux ; l'hôtel-de-ville est digne d'attention. Il y a un hôpital, des hospices pour les insensés, un collège, une prison et une maison d'orphelins pour les deux sexes, un refuge pour les vieillards.

Les habitans de Termonde ont le goût des arts, et l'étranger peut y visiter plusieurs galeries particulières. David Teniers s'était marié dans cette ville et y a long-temps demeuré ; on voit dans la rue de l'Église la maison qu'il habitait, et l'on y conserve une fresque peinte par lui sur la cheminée d'un salon.

Il se fait à Termonde un grand commerce de chanvre, lin, etc. Il y a des fabriques de tulles, d'étoffes de laine, de tabac, de savon, des filatures, des blanchisseries de toiles, etc.

La fabrication de couvertures de coton y est importante. Foires le quatrième dimanche d'août et les trois lundis après le 1<sup>er</sup> vendredi d'octobre ; marché le lundi.

On a découvert à diverses époques des antiquités romaines à Termonde et dans les environs. Lors de la réparation du grand pont sur l'*Escaut*, on trouva, à peu de profondeur, une petite statue de Mercure, en bronze.

Quand le projet du chemin de fer fut conçu, il devait traverser Termonde et passer l'*Escaut* pour se rendre plus directement à Gand ; divers motifs firent abandonner ce plan. Le chemin laisse Termonde à droite, et la station est établie vis-à-vis de la ville, près de la route de Bruxelles.

POSTE AUX CHEVAUX. A l'hôtel de l'Aigle.

## DE TERMONDE A GAND (1),

Par *Audeghem* et *Wetteren*.

(V. TERMONDE, page 96.)

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 214, n° 109.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 31 kilom. (7 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste.)

Durée aproximative du parcours, 55 à 60 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2 fr. »
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1 »

Prix du transport des *bagages* par 100 kilog. 1 fr.

Quelques secondes après avoir quitté Termonde, on traverse sur un pont mobile la *Dendre* canalisée, et on arrive bientôt à Audeghem, station intermédiaire. — (Parcours 3 kilom. depuis Termonde.)

Audeghem, située à gauche, à peu de distance du chemin et sur la route d'Alost (4), est une commune baignée par

---

(1) La section de *Termonde* à *Gand* a été ouverte le 28 septembre 1837.

(2) V. la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de *station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

(4) *Alost* ou *Aelst*, sur la *Dendre*, chef-lieu de district de la Flandre-Orientale. Cette ville, selon quelques historiens, doit son origine à une forteresse bâtie par les Goths, en 411. Suivant d'autres, il n'en est pas fait mention avant 870. C'était jadis la capitale de la Flandre dite impériale; un incendie la réduisit en cendres en 1360. Turenne s'en empara en 1667 et la fit démanteler. Elle fut abandonnée aux alliés en 1706 après la bataille de Ramillies. L'Hôtel-de-Ville, édifice gothique, construit en 1200 et fort

l'*Escaut* et par la *Dendre*; sa population est de 1,600 habitans; elle n'offre rien de remarquable. Les voyageurs qui prennent le chemin de fer dans l'intention de se rendre à Alost, distant d'Audeghem seulement d'une lieue  $\frac{3}{4}$ , trouvent à la station un omnibus pour les y conduire.

En quittant Audeghem, la route traverse quelques parcelles des bois, jadis nombreux, qui couvraient le pays, et qui auront bientôt entièrement disparu.

Wichelen, à droite du chemin, est un *point d'arrêt* pour les convois de 2<sup>e</sup> classe; cette commune, située sur la rive droite de l'*Escaut*, à 2 lieues de Termonde, est peuplée de 4,000 habitans. — Les toiles sont l'objet de son commerce principal. — Il y a une foire le 5 mai.

Après Wichelen on traverse le ruisseau de *Molenbeck* qui va se jeter dans l'*Escaut*, et laissant à droite Schellebelle, commune de 1,800 habitans, et à gauche Cherscamps, autre petite commune de 1,100 âmes, on arrive, après avoir passé un grand viaduc, à Wetteren, autre station intermédiaire du chemin de fer. (Parcouru depuis Termonde, 16 kilom.)

WETTEREN est un charmant village ou plutôt un gros bourg, chef-lieu de canton, situé sur la rive droite de l'*Escaut*, et dont la population, avec celle des nombreux hameaux qui en dépendent, s'élève à près de 9,000 habitans.

---

bien conservé, est remarquable. Alost a quatre églises, parmi lesquelles il faut distinguer la collégiale de Saint-Martin, bâtie, dit-on, par l'architecte de la cathédrale d'Amiens; on y voit un beau tableau de Rubens, représentant la *Peste d'Alost*, et le mausolée de Thierry Martens, célèbre imprimeur né dans cette ville, mort en 1534: son épitaphe le qualifie de premier imprimeur d'Allemagne, de France et des Pays-Bas.

Alost est peuplé de 15,000 hab. Il y a un beau collège, une académie de dessin et deux hospices; commerce considérable de grains, de houblon, d'huile de colza; fabriques de toiles, de savon, de tabac, de fil à dentelles, etc. — Marché tous les samedis; foires le premier mardi après Saint-Pierre, et le 11 novembre. Bureau de poste et relai.

La ville est traversée par plusieurs routes; on y a retrouvé des antiquités romaines. Patrie de Th. Martens, que nous venons de citer, de Cœch ou Kœch, architecte, peintre et graveur de Charles-Quint, mort en 1550.

*Principaux Hôtels*: — Des Pays-Bas; — des Trois-Rois.

Le chef-lieu est entouré de charmantes maisons de campagne. Wetteren possède un hôpital et une hospice d'orphelins. — En 1567 plusieurs urnes funéraires en terre cuite, hautes de 22 pouces, y furent déterrées par des cultivateurs qui, malheureusement, les mirent en pièces; elles étaient pleines d'ossements et de cendres. — L'industrie de Wetteren consiste en fabriques d'étoffes de laine et de coton, poudre de guerre, métiers à tisser, brasseries de bière, connue dans le pays sous le nom d'*Uytzet*.

Marché le jeudi. — Foires le lundi après Pâques et le mardi après le premier dimanche de septembre.

Depuis Wetteren jusqu'à Melle le *rail-way* décrit une immense courbe pour suivre le contour de l'*Escaut*; de l'intérieur des voitures on peut souvent apercevoir les navires à voiles qui descendent ou remontent le fleuve. — On traverse la route de Bruxelles à Gand par Alost et on arrive à Melle, autre *point d'arrêt* pour les convois de 2<sup>e</sup> classe. — C'est une commune de 1,900 habitans, située sur l'*Escaut* et traversée par la route de Bruxelles à Gand, et par celle de Gand à Mons par Grammont; commerce de cendres de hollande, briques et chaux. — On y a découvert des médailles, entr'autres une de Tibère, en or.

En approchant de Gand, dont Melle n'est éloigné que d'une lieue et demie, de nombreux et élégans châteaux et de riantes maisons de campagne indiquent les environs de la grande et belle cité: presque aux portes de la ville, se trouve la commune de Ledeborg, peuplée de 1,600 habitans. Nous franchissons l'*Escaut* et nous arrivons à la station placée *intrà muros* dans les prairies, dites des Moines. — ( Parcours depuis Termonde, 31 kilom. )

## GAND.

En sortant de la station on trouve des omnibus et des voitures de place qui conduisent les voyageurs et leurs bagages à leur destination.

### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel de la *Poste*, place d'Armes.

Hôtel de *Paradis*, rue de Paradis, tenu par Lemaire.

Hôtel *Royal*, place d'Armes.

Hôtel des *Pays-Bas*, Marché aux Grains, tenu par Doublet.

Hôtel du *Lion d'Or*, place du Lion d'Or.

PRINCIPAUX RESTAURANS. — Au Chapeau-Rouge, petite Turquie, près St-Nicolas. — A la Maison d'Autriche, rue des Marais ( Meir Straet ).

PRINCIPAUX CAFÉS. — des Arcades. — Suisse. — de Belle-Vue; tous les trois place d'Armes.

BAINS PUBLICS. — Place d'Armes, 7, ouverts de 5 heures du matin jusqu'à 10 heures du soir.

POSTE AUX LETTRES. — Grande boîte et administration, rue des Foulons, dite de l'Université; dernière levée à minuit.

*Petites boîtes.* 1° Remparts des Chaudronniers, 3 bis. — 2° Rue des Tricheurs, 14. — 3° Place de l'Ecluse, 36. — 4° Digue de Brabant, 48. — Deux levées par jour, à 11 heures du matin et à 9 heures du soir.

JOURNAUX. — *Quotidiens* : — Le Messenger de Gand. — L'Organe des Flandres. — Le Journal des Flandres. — *Hebdomadaires* : — De Gendsche Gazette. — Den Gendschen Mercurius, le dimanche et le mercredi. — Den Vanderlander. — Den Vlaming, le mardi et le samedi.

SPECTACLES. — Une grande salle est en construction à côté de la place d'Armes. Ce sera un des beaux monuments de la Belgique. L'ouverture est fixée au 1<sup>er</sup> septembre. — En attendant il y a quelquefois des représentations sur un petit théâtre dit *Salle de la Rhétorique*, quai au Bois.

SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES. — Les étrangers y sont en général admis sur la présentation d'un membre. — Les principales sont : la Société littéraire, place d'Armes. — La Concorde, place d'Armes, 28. — La Société de Commerce, quai aux Blés.

VOITURES DE PLACE. — *Vigilantes*; il n'y a pas de lieu fixé pour leur stationnement. — Les bureaux sont situés marché aux Grains. — Prix de la course, 1 f.; — à l'heure, 1 f. 50 c. la première, et 1 f. chacune des suivantes.

GAND, en flamand *Gent*, grande, belle et opulente ville, ancienne capitale de la Flandre, chef-lieu du département de l'Escaut sous la domination française, et aujourd'hui chef-lieu de la Flandre-Orientale ( V. page 95 ), située au milieu d'une belle plaine, au confluent

de l'*Escaut* ( V. page 76 ) avec la *Lys* ( V. page 156 ), à 79 lieues de poste de Paris ; latitude N. 51° 3' 21", longitude E. 1° 23' 35". — Gand est entrecoupé d'une multitude de canaux navigables , communiquant à l'*Escaut* et à la *Lys*, qui divisent la ville en 26 îles, réunies par plus de 80 ponts en pierre ou en bois ; la plus importante de ces îles, formée par l'*Escaut* et la *Lys*, est appelée la Cuve de Gand. — La population de cette riche cité est aujourd'hui de plus de 90,000 âmes. Gand est le siège d'un évêché suffragant de Malines et qui comprend toute la Flandre-Orientale dans sa juridiction.

L'époque de la fondation de Gand, comme celle de beaucoup d'anciennes cités, est fort obscure ; on a voulu la faire remonter à Jules César, qui l'aurait appelée *Caïa*, d'un de ses prénoms, *Caïus* ; d'autres l'attribuent aux Vandales qui, dans le V<sup>e</sup> siècle, firent irruption dans la Belgique et donnèrent à Gand le nom de *Vanda*, changé ensuite en celui de *Ganda* ou *Gandavum castrum* ( château de Gand ).

Vers 629 le roi Dagobert envoya St. Amand à Gand pour y prêcher le christianisme ; le saint-Evêque détruisit le temple de Mercure, pour lequel les habitans avaient une grande vénération, et fit briser sa statue.

Charlemagne vint à Gand, en 811, visiter les vaisseaux qu'il avait fait construire pour résister aux irruptions des Normands et des Danois.

Dès l'an 1046, Gand commençait à s'étendre et à s'embellir sous le gouvernement de Baudouin de Lille, lorsqu'une affreuse peste s'y manifesta, enlevant jusqu'à 600 personnes par jour ; les prières de St. Macaire firent cesser ce terrible fléau.

Les Gantois durent leurs premiers privilèges à Philippe d'Alsace, comte de Flandre, qui, ayant donné sa nièce en mariage à Philippe-Auguste, roi de France, lui octroya en dot toutes les villes situées au-delà de la *Lys*, y compris Arras. Gand, qui était déjà une cité très peuplée et très riche, devint la capitale de la Flandre en 1180. De sanglantes révolutions ne cessèrent de troubler la Flandre et la ville de Gand jusque vers le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. A cette époque surgit un homme qui, sachant diriger l'esprit turbulent de ses concitoyens, agrandit pour quelques instans les destinées de son pays, et devint plus puissant qu'aucun des gouverneurs qui l'avaient précédé ; cet homme était Jacques d'Ar-



tevelde. La narration des hauts faits de ce célèbre personnage ne saurait entrer dans notre cadre trop restreint ; nous renvoyons donc à l'histoire du pays ; disons seulement qu'Artevelde fut assassiné dans une émeute par un homme de ce même peuple auquel il s'était dévoué , et que sa maison, après avoir été saccagée, fut livrée aux flammes avec les précieuses archives de son administration (1).

La Flandre passa dans la puissante maison de Bourgogne par le mariage de Marguerite de Flandre, fille unique de Louis de Maele, avec Philippe-le-Hardi, duc de Bourgogne; union qui fut célébrée en 1369 dans l'église de St-Bavon.

Chose étonnante, la prospérité de la ville s'était peu ressentie des troubles qui avaient rempli le XIV<sup>e</sup> siècle, puisqu'au commencement du XV<sup>e</sup>, le nombre des ouvriers travaillant aux étoffes de laine et de toile, était de 40 mille, qui fournissaient en temps de guerre jusqu'à 18 mille hommes tirés de leur corporation.

Cependant de nouvelles révoltes signalèrent les premières années de ce XV<sup>e</sup> siècle. — En 1432, une ordonnance qui abaissait la valeur des anciennes monnaies, fut l'occasion d'une grave sédition qui donna lieu à une guerre de plus de trois ans, les Gantois tuant partout les partisans du duc de Bourgogne, et le prince livrant au bourreau les Gantois qui tombaient dans ses mains; ces derniers, enfin vaincus, demeurèrent tranquilles jusqu'à la mort de Philippe-le-Bon (1467). Son fils, Charles-le-Téméraire, lui ayant succédé, les Gantois obtinrent de lui l'abolition des charges qui leur paraissaient si lourdes; mais sachant combien le caractère de ce peuple avait besoin de frein, il sut le mettre hors d'état de se soulever. Après sa mort, Marie sa fille, amenée à des concessions qui détruisaient la plus grande partie des entraves mises à l'esprit d'indépendance des Gantois, et sentant qu'elle avait besoin d'un appui, épousa l'archiduc Maximilien, fils de l'empereur Charles IV, et c'est ainsi que la Belgique passa sous la puissance de la maison d'Autriche.

Marie, dont le règne fit oublier au pays tous ses malheurs,

---

(1) La maison d'Artevelde était située place de la Calandre; on lit sur le balcon de l'édifice bâti sur l'emplacement qu'elle occupait : *Ici périt victime d'une faction, le xxvii juillet M ccc xxxv. Jacques Van Artevelde, qui éleva les communes de Flandre à une haute prospérité.*

devint, par sa douceur et ses vertus, l'idole de ses sujets. Elle était enceinte lorsqu'elle fit une chute de cheval ; par pudeur elle ne voulut point déclarer son mal, et elle périt à Bruges au bout de six semaines, à l'âge de 25 ans, laissant deux jeunes enfans, Philippe et Marguerite : le premier, qui épousa Jeanne, infante de Castille et d'Aragon, devint roi d'Espagne et fut le père de Charles-Quint.

Ce grand prince naquit à Gand le 25 février 1500, dans le palais dit la cour des princes (1) ; il succéda à son père comme comte de Flandre, à l'âge de 6 ans ; créé roi d'Espagne à 16 ans et proclamé empereur à 19, depuis 1518 jusqu'à 1555 son histoire se lie à celle de toute l'Europe ; il avait confié à sa sœur Marie le gouvernement des Pays-Bas. Cette princesse ayant demandé à la Flandre, en 1537, un subside extraordinaire pour soutenir la guerre contre la France, les Gantois, se fondant sur leurs privilèges, refusèrent de payer leur quote-part. Des mesures prises à cette occasion exaspérèrent le peuple ; mais après s'être livrés à tous les excès, les factieux reconnurent leur impuissance et songèrent à implorer la clémence de l'empereur qui, arrivant d'Espagne, venait d'entrer en Belgique, en passant par Paris où il avait été reçu par François I<sup>er</sup>. L'empereur irrité répondit aux envoyés qu'il ne reparaitrait au milieu d'eux que comme un souverain, tenant le sceptre d'une main et le glaive de l'autre. Il fit en effet son entrée à Gand à la tête de nombreuses troupes, le 16 février 1540. La ville fut condamnée à faire amende honorable en la personne de ses magistrats ; tous les privilèges, rentes, biens, canons et armes de la commune, furent confisqués, et jusqu'à la célèbre cloche Roland qui avait joué un rôle bruyant pendant l'insurrection. Les Gantois furent aussi condamnés au paiement d'une très forte somme et à une redevance de 6,000 florins pour l'entretien d'une citadelle, dont la première pierre fut posée en présence de l'empereur, le 12 mai 1540,

---

(1) Jeanne d'Aragon accoucha de Charles-Quint dans un cabinet d'aisances de ce palais. On ne croyait plus à l'existence de ce cabinet, qui avait reçu de nombreux embellissemens après la naissance du prince. Un savant le retrouva. Ce lieu, où vint au monde un des plus grands monarques depuis Charlemagne, servait, il y a peu de temps, à renfermer les vieux rouages d'une machine à filer le coton. Malheureusement il a été détruit.

sur l'emplacement du vieux monastère de St-Bavon, dont le chapitre collégial fut transféré à l'église St-Jean, qui prit alors le nom de St-Bavon.

On sait comment Charles-Quint abdiqua le pouvoir suprême à Bruxelles (V. page 50), en faveur de son fils Philippe II. Sous le règne de ce prince éclatèrent ces guerres de religion qui ravagèrent si long-temps la ville et le pays. En 1577, la démolition des citadelles d'Anvers et de Gand fut décrétée; après que les Espagnols les eurent évacuées, hommes, femmes et enfans travaillèrent à l'envi à la destruction de ces forteresses qu'avait élevées la puissance de Charles-Quint.

Depuis cette époque l'histoire de Gand n'est plus que celle des autres villes de la Flandre; soumise avec tous les Pays-Bas à l'empereur d'Autriche Charles VI, puis à ses successeurs, elle passa par droit de conquête sous la domination de la France, d'abord en 1792, par suite de la bataille de Jemmapes gagnée par les Français, puis de nouveau en 1796, et elle resta sous cette puissance avec toute la Belgique comme chef-lieu du département de l'*Escaut* jusqu'en 1814.

Guillaume de Nassau venait à peine d'être proclamé roi des Pays-Bas, le 10 février 1815, d'après le dernier traité de paix, lorsque Napoléon, exilé à l'île d'Elbe, parut tout à coup en France, entra dans Paris et força Louis XVIII à quitter sa capitale. Ce prince arriva à Gand le 30 mars; Monsieur, comte d'Artois, et le duc de Berry l'y avaient précédé, et il y résida pendant la période connue sous le nom des Cent-Jours; il habitait l'hôtel de M. le comte d'Hane de Steenhuyse, rue des Champs, et sa suite les maisons voisines. Tous les souverains ayant envoyé leurs ambassadeurs auprès du roi de France, la capitale de la Flandre reçut de ces nobles hôtes une nouvelle vie et prit l'aspect d'une résidence royale. La journée de Waterloo (18 juin 1815) mit fin au séjour du monarque français; Louis XVIII partit de Gand le 22 juin pour retourner dans son royaume.

Pendant les quinze ans de la domination hollandaise, la population, la richesse et la prospérité de Gand ne firent que s'accroître; ses manufactures s'étaient multipliées, ses rues élargies, des monumens s'étaient élevés, de vastes et belles maisons avaient été construites; Gand était devenue une importante ville de commerce. La révolution de

1830 arrêta cet essor, et la ville, qui était redevable de sa prospérité à la paix et à ses relations avec la Hollande, sembla protester par son silence contre un changement où elle croyait trouver sa ruine; aussi la citadelle ne fut prise que lorsque la déchéance de Guillaume parut irrévocable; mais peu à peu le bienfait de nouvelles institutions, et la construction d'un chemin de fer communiquant avec la mer, la Prusse et la France, donnant aux Gantois l'espérance de voir renaître les avantages qu'ils avaient craint de perdre, ont fini par les rallier aux conséquences de la révolution Belge.

Après avoir dans ce rapide aperçu tracé l'histoire de Gand, nous devons parler de la ville matérielle, c'est-à-dire de ses monumens, si dignes de l'intérêt et de la curiosité des étrangers.

Il y a déjà long-temps que Gand est une cité remarquable, puisqu'on lit dans Guicciardini le Florentin, qui visita la Flandre en 1535 : « Cette ville, forte et très belle, est » une des plus grandes de l'Europe, ayant de très amples » faubourgs, et telle que plusieurs la disent être semblable » à la magnifique et populeuse cité de Milan... Qui prendra » la mesure au dehors, y aura plus de dix milles qui font un » peu plus que trois lieues (1); on y voit vingt-six îletes; » outre ce, vous y voyez nonante-huit grands ponts, sans » mettre en compte les petits, qui sont en nombre infini..... » tant églises grandes et petites, que monastères et hôpi- » taux et autres lieux saints, le nombre en vient jusqu'à » cinquante-cinq. »

Ce que disait de Gand, il y a trois siècles, cet historien, peut se dire encore aujourd'hui; seulement de belles maisons, de riches hôtels de construction moderne, remplacent chaque jour des édifices de l'ancien style, et peu d'années suffiront pour que Gand, comme les autres grandes villes de la Belgique; prenne tout à fait l'aspect d'une cité nouvelle, et véritablement c'est grand dommage.

**CATHÉDRALE DE SAINT-BAVON.**—Consacrée en 841, par l'évêque de Tournai; rebâtie au XIII<sup>e</sup> siècle et entièrement achevée au commencement du XVI<sup>e</sup>. La toiture de la grande

---

(1) Ceci explique le jeu de mots un peu hyperbolique attribué à Charles-Quint: *Je mettrai Paris dans mon Gand* (gant)

nef fut dévorée par un incendie, le 1<sup>er</sup> juin 1641, et le même accident se renouvela le 11 septembre 1822. Consacrée autrefois à saint Jean, cette église ne prit le nom de Saint-Bavon qu'en 1540, lorsque Charles-Quint y transféra, ainsi que nous l'avons dit (page 105), le chapitre collégial de Saint-Bavon. Elle fut érigée en cathédrale en 1559, par le pape Paul IV, à la demande de Philippe II. La tour, haute de 272 pieds, se fait remarquer par l'élégance de ses proportions; terminée aujourd'hui par une plate-forme d'où la vue s'étend jusqu'à treize lieues, elle était autrefois surmontée d'une flèche de 93 pieds, que la foudre détruisit en 1603.

L'église de Saint-Bavon a souffert, sans doute, des nombreuses révolutions qui, pendant deux siècles, bouleversèrent la ville; néanmoins c'est encore un des plus riches temples de la chrétienté, et surtout un des mieux décorés; les chapelles du chœur, fermées de magnifiques grilles en cuivre doré, étalent à profusion les tableaux, les marbres, les métaux dont elles sont enrichies.

Le nombre des chapelles qui entourent la nef et le chœur est de vingt-quatre; nous ne citerons que celles qui renferment les objets les plus remarquables.

La première chapelle, à droite en entrant, est ornée d'un bon tableau de G. de Crayer, la *Décollation de saint Jean*.

La sixième, qui est la première de celles qui entourent le chœur en entrant à droite, possède une excellente toile de François Pourbus: *Jésus-Christ parmi les docteurs*; plusieurs portraits de personnages historiques y figurent, tels que Charles-Quint, sur le premier plan à gauche des spectateurs, puis Philippe, son fils, et ensuite le peintre lui-même portant une inscription sur son bonnet.

Le tableau de la septième chapelle, le *Martyre de sainte Barbe*, est encore une belle page de de Crayer. Dans la huitième, une composition de Van der Meiren, élève de Van Eyck, *Jésus entre deux larrons*.

Mais c'est dans la onzième chapelle, connue sous le nom de *Chapelle de l'Agneau*, que nous devons nous arrêter.

Cette chapelle a pris son nom du célèbre tableau des frères Van Eyck, inventeurs de la peinture à l'huile, et dont le sujet est tiré de l'Apocalypse. La composition représente l'Agneau céleste entouré d'anges et adoré par tous les saints de l'Ancien et du Nouveau Testament, disposés en quatre

groupes : à droite, à genoux, les patriarches et les prophètes de l'ancienne loi ; à gauche les apôtres et les confesseurs de l'évangile, parmi lesquels se trouvent les portraits des deux frères Hubert et Jean Van Eyck ; sur le second plan, des vierges et autres saints, des évêques, des chefs d'ordres monastiques portant des palmes à la main. Ce grand tableau est surmonté de trois autres petites compositions : celle du milieu représente le *Sauveur du monde* sur un trône et en habits pontificaux. Le sujet du tableau à gauche est la *Sainte Vierge*, belle comme une madone de Raphaël ou de Léonard de Vinci ; de l'autre côté *Saint Jean-Baptiste*, dont la figure, d'une mâle sévérité, fait un heureux contraste avec celle de la sainte Vierge ; dans le fond on aperçoit les tours de Jérusalem, copiées sur celles de Maëstricht, ville voisine de Maeseyk, patrie des Van Eyck.

Le tableau de l'*Agneau*, un des plus précieux que la peinture ait produits, est aussi remarquable par le mérite de la composition et de l'exécution que par son antiquité. Quoique peint depuis plus de 400 ans, on le dirait récemment sorti de l'atelier. La fraîcheur et la vivacité du coloris sont telles, qu'en l'admirant on est porté à croire que les frères Van Eyck n'ont pas légué à la postérité tout le secret de leur merveilleuse invention ; car le temps qui noircit les tableaux, n'a point eu de prise sur ceux de ces grands maîtres.

Selon l'usage de l'époque, les Van Eyck avaient accompagné leur tableau de deux volets divisés en huit battans, sur lesquels étaient représentés divers sujets, entre autres les portraits de Philippe-le-Bon et ceux des deux peintres. On comprend qu'un tel ensemble de chefs-d'œuvre, juste orgueil de l'église de Saint-Bavon, dut donner à Philippe II un vif désir de les posséder ; mais son or et sa volonté ne purent rien obtenir du chapitre, qui accorda seulement au monarque la faculté d'en faire prendre une copie par le peintre qu'il choisirait. Michel de Coxie, surnommé le Raphaël flamand, chargé de cette œuvre difficile, l'exécuta merveilleusement, et la copie peinte sur bois, comme l'original, fut placée dans la galerie de l'Escurial ; elle en fut tirée pendant l'occupation française, puis elle passa dans les mains d'un général, d'où plus tard elle devint la propriété d'un riche habitant de Bruxelles.

Pendant la révolution française le précieux tableau original disparut ; heureusement il fut conservé, et on le retrouva

mais seulement avec deux des volets; les six autres, tombés entre les mains de gens qui n'en connaissaient pas la valeur, avaient été vendus pour la modique somme de 6,000 f.; ils ornent aujourd'hui le cabinet du roi de Prusse qui les a payés 410,900 fr., on peut juger, par le prix énorme de ces tableaux accessoires, et de la perte irréparable qu'a faite la Belgique, et de l'inestimable valeur du tableau de l'*Agneau*.

Ajoutons, pour en compléter l'histoire, qu'il avait été commandé aux frères Van Eyck par Josse de Vyts et sa femme qui en firent présent aux chanoines de Saint-Bavon, et que les Van Eyck le peignirent dans la maison de l'un d'eux, située près du Kauter, et sur l'emplacement de laquelle on a bâti une autre maison dont la façade est ornée des portraits des deux frères. La renommée de ce tableau ne tarda pas à remplir toute l'Europe, et de toutes parts les admirateurs accoururent. On raconte qu'Albert Durer et Jean de Maubeuge, après l'avoir long-temps admiré, le saluèrent profondément et demandèrent la faveur d'y déposer un baiser. On ne le montrait autrefois qu'aux grands personnages et il n'était exposé aux regards du peuple que dans les grandes solennités.

Après nous être arrêté si long-temps dans cette chapelle de l'*Agneau*, nous sommes obligés de passer rapidement devant les autres. La douzième et la treizième sont ornées de tableaux de Houthorn, de Roose, de de Crayer, et de Cleef, dont le mérite est peu remarquable.

La quatorzième chapelle est riche d'un tableau de Rubens, le seul que possèdent les églises de Gand, mais aussi un des plus beaux que sa palette ait produits. Il représente *Saint-Bavon reçu dans l'abbaye de Saint-Amand*; ce tableau fut enlevé par les Français pendant leur domination; rendu à la Belgique en 1815 on le plaça d'abord au musée de Bruxelles, mais la ville de Gand en obtint bientôt après la restitution pour sa cathédrale.

La quinzième chapelle a une *Résurrection du Lazare*, par Otto-Venius, et la seizième le *Martyre de St Liéven*, par G. Seghers, un des meilleurs tableaux de ce maître. Les vingt-unième et vingt-deuxième chapelles, en descendant la nef, ont chacune un tableau de de Crayer, et la vingt-quatrième, une belle *Descente de Croix*, l'œuvre la plus remarquable de T. Rombouts, élève de Rubens, qui avait la prétention d'égalier ce grand maître.

Quatre mausolées en marbre décorent le chœur : ce sont ceux de quatre évêques. Le plus remarquable de ces monumens est dû au ciseau de Du Quesnoy, c'est le tombeau de l'évêque A. Triest. Les quatre beaux candélabres en cuivre rouge qui entourent le maître-autel, ont appartenu à Charles I<sup>er</sup>, roi d'Angleterre, et les fonts baptismaux placés dans la nef transversale sont les mêmes qui servirent au baptême de Charles-Quint.

Nous ne quitterons pas Saint-Bavon sans descendre dans la Crypte, église souterraine qui se trouve sous le chœur. Elle est divisée en quinze chapelles ornées de quelques tableaux, et renfermant des tombeaux : c'est là que reposent Hubert Van Eyck et sa sœur Marguerite. On se sent pénétré de recueillement en entrant dans ce lieu qui rappelle les catacombes et les temps primitifs du christianisme.

**SAINTE-NICOLAS, Marché aux Grains.** — Cette église passe pour la plus ancienne de la ville. Consumée par un incendie en 1120, elle fut aussitôt reconstruite sur le même plan. Elle a beaucoup souffert pendant les guerres de religion, et à la place des tableaux dont elle était ornée on ne voit guères aujourd'hui que des compositions modernes peu importantes. Citons cependant, au maître-autel, le *Sacre de Saint Nicolas*, par N. Roose; un *Christ sur la croix*, par Rombouts, et une belle copie d'après Rubens, le *Christ au tombeau*.

Un des piliers de cette église porte l'épithaphe d'Olivier Minjau, de sa femme et de leurs trente et un enfans (vingt-un fils et dix filles). Lorsque Charles-Quint fit son entrée à Gand, il remarqua dans le cortège Minjau et ses vingt-un fils en uniforme; surpris qu'un simple artisan fût parvenu à élever ainsi une aussi nombreuse famille, il le fit venir à la cour et lui assigna une pension. Mais peu de temps après Minjau eut la douleur de perdre tous ses enfans de la *suette*; lui-même y succomba ainsi que sa femme, avant la fin du même mois, et ils furent tous enterrés à côté les uns des autres dans le cimetière qui entourait l'église.

**SAINTE-PIERRE.** — Cette église fut bâtie dans le XVII<sup>e</sup> siècle, sur le plateau du Mont-Blandin d'où on découvre une partie de la ville; on y arrive par une belle et vaste place. L'histoire de ce temple remonte à l'an 610: saint Amand le fonda sur l'emplacement d'un ancien temple de Mars: les principaux tableaux qu'on y remarque sont de G. Seghers. Le



*Christ guérissant un aveugle, et la Résurrection du Lazare;* et de de Crayer, *l'Ecuyer de Tottila reconnu par saint Bernard.*

**SAINTE-MICHEL.**—Placée au centre de la ville, adossée à la *Lys*, cette église a été embellie par une nouvelle façade construite en 1826. La tour commencée en 1440 et qui devait avoir 400 pieds, si on en juge par le modèle en bois que l'on voit dans l'église, n'a jamais été achevée.

La république française avait fait de cet édifice, après l'avoir dépouillé de tous ses ornemens, le temple de la Raison, et il ne fut rendu au culte qu'en 1802; beaucoup d'objets d'art précieux ne se sont pas retrouvés; elle possède néanmoins quelques bons tableaux, parmi lesquels se font remarquer ceux de Ribera dit l'Espagnolet, de de Crayer, de Philippe de Champagne, mais surtout un *Christ en croix*, de Van Dyck, le seul tableau de ce grand maître que la ville possède, mais aussi un des plus précieux.

**SAINTE-JACQUES.**—Eglise située sur une vaste place qui servait autrefois de cimetière; elle fut brûlée avec une partie de la ville en 1720, et on ne la reconstruisit que longtemps après; elle n'offre rien de remarquable, et la plupart des tableaux qui la décorent, dus à des maîtres modernes, sont des compositions peu méritoires comme œuvres d'art. On conserve depuis plus de 300 ans, dans le tabernacle du Saint-Sacrement, un ciboire d'or massif, pesant 33 marcs, et enrichi de diamans et de perles.

Les églises de *Saint-Martin*, *Saint-Sauveur*, *Saint-Etienne* (ancienne église des Augustins) et *Sainte-Anne*, ne méritent guère qu'une simple mention pour mémoire. Toutefois on voit à *Saint-Martin* une *Résurrection*, citée comme le chef-d'œuvre de de Crayer, et à *Saint-Etienne*, deux autres tableaux de ce maître.

L'*Oratoire des Dominicains* est un édifice d'une architecture hardie; il fut fondé en 1220 et possédait une précieuse bibliothèque que les iconoclastes dévastèrent en 1566. La tour et les parties modernes sont du XVII<sup>e</sup> siècle. Le peintre G. de Crayer est enterré dans cette église.

**LE BÉGUINAGE** (*Begynhof*). Les communautés de béguines furent fondées par sainte Begge, duchesse de Brabant, sœur de Pépin de Landen, morte en 689. Les communautés

de béguines sont particulières aux Pays-Bas. Le pape Clément V avait lancé une bulle contre ces religieuses, mais Jean XXII les favorisa et leur accorda des indulgences. L'empereur Joseph II excepta les béguines des nombreuses suppressions de couvens qu'il ordonna. Leur existence légale a été consacrée en 1826. Parmi les conditions imposées aux béguines, on remarque celle de conserver l'ancienne *faïlle* flamande, et de porter elles-mêmes en terre les sœurs qui viennent à mourir. Les béguinages forment d'ordinaire un quartier séparé dans les villes, souvent clos de murs et entouré de fossés. Chaque béguine a sa petite maison distincte des autres, portant sur la porte d'entrée le nom d'un saint ou d'une sainte; sans être liée par des vœux perpétuels, s'occupant de travaux de main et de pratiques de piété, elle y vit avec ses ressources particulières et n'occasionne aucune charge à la communauté.

Le grand béguinage de Gand, rue de Bruges, est un des plus remarquables de la Belgique. Il fut fondé en 1234, par la comtesse Jeanne de Constantinople, et sa première chapelle bâtie en 1242, à la condition d'une redevance annuelle à l'abbaye de Saint-Bavon (1). Le béguinage est clos d'une muraille séculaire, au pied de laquelle circule un fossé rempli d'une eau tranquille. Dans l'enceinte, les maisons des béguines, quelques-unes avec une petite cour close de murs ou d'une haie, forment plusieurs rues paisibles, au centre desquelles s'élève, élégante et majestueuse, l'église où viennent prier ces pieuses filles. Dans le silence de cette enceinte, en face de ces maisonnettes fermées, au pied de ce temple, on se rappelle ces vers touchans de Lamartine :

..... un peu de baume à la souffrance,  
 Au corps quelque remède, aux âmes l'espérance,  
 Un secours aux malades, aux parens un adieu,  
 Un sourire à chacun, à tous un mot de Dieu.

L'église, reconstruite dans le XVII<sup>e</sup> siècle, n'a de remar-

---

(1) Jusqu'à la révolution française, les béguines étaient assujetties à la servitude du meilleur meuble, c'est-à-dire qu'à la mort de chacune on enlevait, par ordre de la grande maîtresse, son meilleur lit qui appartenait au souverain de la Flandre par droit d'héritage. L'établissement devait, en temps de guerre, fournir un certain nombre de matelots aux comtes de Flandre.

quable que son exquise propreté et une délicatesse de confortable qui décèlent un entretien confié à des mains de femmes ; c'est surtout pendant les offices, à l'heure où les religieuses y sont réunies, que cette église est intéressante à visiter. La communauté se compose de 600 béguines.

Le béguinage dit de N.-D.-au-Pré, fondé aussi en 1234 par la même princesse Jeanne de Constantinople, en faveur des jeunes personnes que leur pauvreté empêchait d'entrer dans les cloîtres, compte environ 400 béguines.

Ces pieuses filles sont en grande vénération à Gand; quand une d'elles se montre dans les rues, on se range sur son passage avec un sentiment de respect qui doit bien lui faire sentir la dignité de son voile et la sublimité de sa vie d'abnégation.

**HÔTEL-DE-VILLE.** — Construit en partie sur la rue Haute-Porte, et partie sur le marché au Beurre, la première portion remonte à 1481 ; elle est d'architecture gothique d'une rare élégance, surchargée d'ornemens fantastiques merveilleusement travaillés; cette partie de l'édifice avait grand besoin d'une restauration qui a été parfaitement exécutée. La dernière partie de la façade commencée en 1600, n'est dans aucun rapport de style avec la partie gothique ; cette deuxième partie est d'architecture grecque, et malgré sa belle exécution, elle forme un contraste choquant avec l'autre moitié de l'édifice.

L'Hôtel-de-Ville renferme de précieuses archives qui remontent au XII<sup>e</sup> siècle, et la majestueuse salle du trône si célèbre dans les annales gantoises, et qui sert aux cérémonies publiques.

Avant la construction du *Casino* (V. page 115), les belles expositions de fleurs dont la Société royale de botanique et d'agriculture de Gand a donné le premier exemple à la Belgique et à l'Europe, avaient lieu dans une salle de l'Hôtel-de-Ville.

**BEFFROI.** — La construction en fut commencée en 1183; cinq tourelles en bois peint le surmontent : celle du milieu renferme une cloche du poids de 11.000 livres ; les quatre autres contiennent un beau carillon (1). Le tout est couronné

---

(1) Il y avait aussi dans le *beffroi* une cloche appelée *Roland*,

par un Dragon en cuivre doré, plus gros qu'un bœuf, et servant de girouette. Les jours de réjouissances publiques ce dragon est éclairé par des torches et sa gueule lance des flammes. A l'occasion de la naissance de Charles-Quint, on avait établi, du haut du beffroi au sommet de la tour de St-Nicolas, une galerie de cordages, et pendant quelques jours on vit des bourgeois parcourir ce chemin périlleux qu'on illuminait la nuit. C'est du haut de ce beffroi que Charles-Quint répondit au duc d'Albe qui demandait la destruction entière de la ville révoltée : « Combien pensez-vous qu'il fallût de peaux d'Espagne pour faire un gant de cette grandeur ? »

**PALAIS DE L'UNIVERSITÉ.**—Lorsqu'en 1816 le gouvernement, réorganisant l'instruction publique, désigna Gand pour siège d'une des trois Universités du royaume, la ville voulut se montrer reconnaissante en érigeant un palais à son Université.

L'édifice construit sur l'emplacement de l'ancienne église des jésuites, est du style classique ; un péristyle formé de huit colonnes d'ordre corinthien, le précède ; il donne entrée à un beau vestibule. La principale salle, dite salle de promotion, de forme circulaire garnie, dans le bas, de banquettes en amphithéâtre, et ornée dans le haut d'un rang de tribunes, est un magnifique local pour les réunions publiques ; elle peut contenir 16 à 1,700 personnes.

Le palais renferme, outre les classes pour les différents cours, un amphithéâtre d'anatomie, un cabinet d'anatomie comparée, et un cabinet de squelettes.

La salle qui contient les objets d'histoire naturelle est remarquable par son étendue, non moins que par la richesse des collections.

L'Université possède une bibliothèque ouverte au public tous les jours, hors les dimanches et fêtes, de 9 heures à midi et de 2 h. à 5 du soir. Cette bibliothèque, placée dans l'ancienne abbaye des Bénédictins de Baudeloo, est composée d'environ 60,000 vol. et de manuscrits précieux.

---

qui n'existe plus ; elle pesait 12,483 livres, et portait en relief deux vers flamands dont voici la traduction : « Mon nom est Roland, quand je tinte c'est l'incendie ; quand je sonne c'est la tempête dans la Flandre. »

LE JARDIN BOTANIQUE est aussi une dépendance de l'Université; fondé en 1797, moins étendu que celui de Bruxelles ( V. page 55 ), il est néanmoins un des plus complets de ceux qui existent en Belgique; on y cultive environ 8,000 espèces appartenant à près de 1,000 genres.

*Académie de dessin, de peinture, etc. — Musée. —* Cette Académie qui reçut de l'impératrice Marie-Thérèse le titre d'*Académie royale*, établie dans les bâtimens de l'ancien collège des Augustins, est un des beaux monumens de ce genre dans le royaume; plus de 700 élèves en suivent les cours. Dans une salle immense au second étage de l'édifice, on a formé un Musée de tableaux provenant des abbayes et des couvens supprimés; la collection est composée de près de 150 tableaux des divers maîtres flamands. — Le public n'y est admis que du 1<sup>er</sup> mai jusqu'au 30 septembre, de 11 heures à 2 heures, mais les étrangers sont reçus tous les jours.

CASINO.—La société de botanique et la société de musique de Sainte-Cécile ont fait construire à leurs frais cet édifice, qui sert aux réunions de la société musicale, et aux expositions de fleurs de la société de botanique; ces expositions, remarquables par la richesse de leurs produits, ont lieu chaque année en février et en juin. Le bâtiment, d'une élégante architecture, est précédé d'un vaste jardin qui s'étend devant sa façade et s'ouvre en plusieurs endroits sur la promenade de la *Coupure*.

Nous avons peu à dire de l'*Hôtel du Gouvernement*, édifice moderne mais d'origine ancienne, car en 1581 on le nommait la cour de St-Bavon, et il était habité par le prince d'Orange; sous l'empire français, c'était l'hôtel de la préfecture; Napoléon y logea. Aujourd'hui il est occupé par le gouverneur et les administrations de la province.

MAISON DE DÉTENTION. — Cette prison construite sur la partie du canal de Bruges qui, sous le nom de *Coupure*, sert de promenade aux Gantois, est un monument remarquable de la sollicitude des administrateurs de la Flandre, en faveur des condamnés; il atteste surtout leur humanité et leur prévoyance; fondé par Marie-Thérèse en 1772, considérablement agrandi par le roi Guillaume, il peut renfermer 1,000 à 1,200 condamnés.

Le système pénitentiaire qu'on y a établi est tel, qu'il a servi de modèle à plusieurs maisons du même genre; des commissaires viennent de tous les pays pour l'étudier; la Prusse, l'Angleterre et les Etats-Unis se sont empressés de l'imiter.

Les permissions pour visiter la maison de détention sont délivrées dans les bureaux du gouvernement provincial.

**LE GRAND CANON.** — C'est un ancien pierrier que l'on voit près le marché du Vendredi; il date des premiers temps de l'artillerie et fut construit sans doute sous Philippe d'Arctvelde; c'est le plus grand canon de l'Europe; sa longueur est de 18 pieds, sur 10 pieds et demi de circonférence; il est forgé en cercles de fer et pèse 33,600 livres; on l'appelle aussi la *Merveille de Gand*, et *Dulle-Griette* (Marguerite-l'Enragée) (1).

**PROMENADES. — PLACES PUBLIQUES.** — La plus remarquable des promenades de Gand, qui en renferme plusieurs, est celle de la *Coupure*, canal creusé en 1758 pour joindre les eaux de la *Lys* au canal de Bruges. — Cette promenade, plantée de beaux arbres, attire beaucoup de promeneurs, surtout au printemps et en automne; les boulevards qui ceignent la ville, le rempart de Plaisance, les quais du Bassin, quoique moins fréquentés que la *Coupure*, sont aussi d'agréables promenades.

Parmi les places publiques, deux surtout méritent d'être citées :

1° Le *marché du Vendredi*, vaste place, ainsi nommée du jour où s'y tient le marché: on y voit un énorme anneau de fer, auquel on attache les pièces de toiles apportées au marché et trouvées défectueuses par les experts jurés; elles sont ensuite distribuées aux hospices; c'est sur cette place qu'autrefois les corps de métiers venaient en armes

---

(1) C'est sans doute de ce canon que parle Froissart dans la description suivante: « Pour plus ébahir ceux de la garnison d'Audenarde, ils firent faire et ouvrir une bombarde merveilleusement grande, laquelle avoit 33 pouces de bec, et jettoit carreaux merveilleusement grands, gros et pesans, et quand cette bombarde descliquoit on l'ouïoit par jour bien de cinq lieues loin, et par nuit de dix, et menoït si grande noise au descliquer, que il sembloit que tous les diables d'enfer fussent en chemin. »

planter leurs étendards quand on violait leurs privilèges; c'est là aussi que se célébrait, avec un luxe et une pompe inouis, l'inauguration des comtes de Flandre. En 1600 les Gantois y élevèrent à la mémoire de leur concitoyen Charles-Quint, une colonne de 50 pieds de haut, surmontée de la statue de ce prince; elle fut reconstruite en 1772 et abattue par les révolutionnaires en 1793.

2<sup>e</sup> Le *Kauter*, nom flamand qui désigne un champ ou une plaine, est aussi appelé *place d'Armes*; cette vaste place, plantée de tilleuls, décorée en été, les matinées des jours de fêtes, d'un double rang d'arbrisseaux et de fleurs, est une promenade très fréquentée.

Les autres places principales sont : la plaine de St-Pierre, le marché aux Grains, la place des Récollets, et celle de Ste-Pharaïlde.

**PORTES DE LA VILLE.**—Sept portes donnent entrée à la ville de Gand; elles sont ainsi nommées : portes de Bruxelles, de Courtray, de St-Liévin, de St-Pierre, d'Anvers, de la Mue ou du Sas de Gand, et de Bruges; la plupart reconstruites sont d'une architecture élégante, et se composent de deux pavillons liés par une grille de fer.

**CITADELLE.**—L'ancien château des Espagnols, la première citadelle construite en Belgique, fut élevée par Charles-Quint comme nous l'avons vu page 104, sur l'emplacement de l'antique abbaye de St-Bavon; ce n'est plus qu'un enclos depuis la construction de la nouvelle citadelle (1); celle-ci est située sur la hauteur du mont Blandin; elle s'étend de la porte de Courtray à celle de St-Pierre, et commande aux cours de l'*Escaut* et de la *Lys*. C'est un bel ouvrage dont les casernes et les bâtimens à l'épreuve de la bombe, peuvent contenir au besoin dix mille hommes, infanterie et cavalerie.

**HÔPITAUX, HOSPICES, etc.** — Gand possède vingt-un hô-

---

(1) Une des curiosités les plus intéressantes de Gand, ce sont, dans cette vieille citadelle, les vestiges de l'antique abbaye de Saint-Bavon, fondée en 618; la chapelle octogone de Saint-Macaire, bâtie au XI<sup>e</sup> siècle, y est entièrement conservée, on a eu soin de la restaurer sans rien changer au caractère primitif de l'édifice. Une partie de l'ancienne crypte est pavée d'une mosaïque fort curieuse, mais qui malheureusement se détériore chaque jour.

pitaux ou hospices civils et militaires, sans compter plusieurs fondations particulières. Les principales de ces institutions sont : l'hôpital civil dit de la Bylogue, derrière l'Entrepôt, il peut contenir 600 malades; — l'Hospice des vieilles femmes, quai St-Antoine, leur nombre est de 300; — l'Hospice des *Kulders*, derrière St-Bavon, ainsi nommé des habits en peau jaune que les élèves portaient autrefois; il est destiné à donner une éducation d'ouvriers et à faire apprendre un métier à 150 élèves; — l'Hospice de St-Laurent ou de Wene-maere; — l'Hospice de Ste-Catherine, quai de la Grue; il ne renferme qu'une quinzaine de malades; — l'Hopital Militaire, près de l'église Saint-Martin, remarquable par des bâtimens vastes et bien aérés, entourés de beaux jardins.

**INDUSTRIE. COMMERCE.** — Les premières tisseranderies furent établies à Gand en 968. Déjà dans le XIII<sup>e</sup> siècle le commerce et l'industrie des Gantois étaient parvenus à un haut degré de prospérité; les guerres civiles lui portèrent un coup fatal. Aujourd'hui la filature et le tissage des cotons forment la principale branche de l'industrie gantoise; elle occupe trente à trente-cinq mille ouvriers de la ville et des environs, et dix-neuf mille autres sont employés dans les blanchisseries et imprimeries d'étoffes de coton. On estime à 43,000,000 de francs les capitaux employés et ceux mis en circulation par cette industrie. Gand possède des raffineries de sucre, des fabriques de bronze et de cristaux, des fabriques de produits chimiques, de fil de lin, de bougies, de coutellerie, etc., de nombreuses brasseries et distilleries.

Il s'y fait un grand commerce de consommation de transit et d'expédition; les toiles de lin, l'une des richesses du pays sont aussi la matière d'un trafic considérable; les fleurs naturelles forment une branche de commerce beaucoup plus étendue qu'on ne saurait croire.

**FOIRES ET MARCHÉS.** — Il y a des foires à Gand, le vendredi après la mi-carême, le 23 juillet et le 3 août; marché tous les vendredis.

**GALERIES ET COLLECTIONS PARTICULIÈRES.** — Plusieurs riches habitans de Gand possèdent des collections de tableaux ou d'objets curieux que l'étranger est toujours admis à visiter; nous indiquons les principales (1).

---

(1) La galerie de M. *Schamp*, rue des Champs, est une des plus



Le cabinet de M. Van Sacceghem, rue aux Draps; tableaux des plus grands maîtres.

M. Brissar, rue Longue-des-Violettes; gravures anciennes, manuscrits.

M. de Conninck, rue Courte du Marais; tableaux, dessins, gravures, médailles, etc.

M. E. Regnaut, rue de l'Université; collection de 400 éventails, médailles, antiquités, etc.

M. Benoni Verhelst, rue Basse; histoire naturelle, tableaux, antiquités.

Versturme-Roegiers, rue de la Tour-Rouge; estampes anciennes et modernes, antiquités, armures.

Mad. la douairière d'Hane de Steenhuyze, rue des Champs; tableaux, médailles et histoire naturelle.

M. Van Alstein, rue des Sœurs-Noires; médailles, tableaux, bibliothèque nombreuse.

Mad. Van de Woestyne, rue Longue du Marais; médailles et tableaux.

M. Borhuet de Nortdonck, place d'Armes; tableaux, dessins, livres.

HOMMES CÉLÈBRES. — Gand est la patrie d'un grand nombre d'hommes illustres; nous citerons parmi les plus marquans :

Artevelde (Jacques d'), assassiné en 1345.

Charles-Quint, né à Gand le 25 février 1500, roi d'Espagne en 1516, empereur en 1519, abdique la couronne d'Espagne et des provinces belgiques en 1556, puis cède l'empire à son frère Ferdinand; mort au monastère de St-Just dans la Castille en 1558.

Delvaux (Laurent), un des premiers sculpteurs belges, né à Gand, mort en 1778.

Heinsius (Daniel), philologue, né à Gand en 1580, mort en 1665.

Liemacker (Nicolas de), surnommé Roose, peintre célèbre, né à Gand en 1576, mort en 1646.

---

célèbres de l'Europe, elle renferme des tableaux de toutes les écoles, et on y admire des originaux précieux dont quelques musées ne possèdent que des copies. La mort du propriétaire, survenue le 24 octobre 1839, donne lieu de craindre que tant de richesses ne se dispersent en plusieurs mains; déjà, depuis cette époque, la célèbre galerie n'est plus accessible aux étrangers.

**Marguerite d'Autriche**, fille de l'empereur Maximilien et de Marie de Bourgogne, née à Gand en 1480, morte en 1530.

**Vanderburch (François de)**, archevêque de Cambrai, né en 1567, mort à Mons en 1644.

**Verschaffeldt (le chevalier de)**, sculpteur connu en Italie, sous le nom de Pietro Fiammingo, né à Gand en 1710, mort en 1793.

**POSTE AUX CHEVAUX**, place d'Armes, hôtel de la Poste, et dans la station du chemin de fer (V. page 30).

*Principales routes de poste.*

De Gand à <i>Ath</i> .	7 postes $\frac{1}{4}$
De Gand à <i>Mons</i> par <i>Ath</i> .	10 <i>id.</i> $\frac{1}{4}$
De Gand à <i>Furnes</i> .	11 <i>id.</i> $\frac{3}{4}$

**DILIGENCES.** — Entreprise Van Gend et compagnie; bureaux, marché aux Grains.

**BARQUES de GAND à BRUGES** par le canal; — Bureaux, à la Chasse-Royale, près la porte de Bruges; — départ tous les soirs à 10 heures.

---

## DE BRUXELLES A TIRLEMONT,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN  
et *Vertryck*.

( V. BRUXELLES, page 47 ).

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 211, n° 32.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage  
des convois (2).

Longueur de la route, 62 kilom. ( 15 lieues 1/2 de poste. )

Durée approximative du parcours, 1 h. 48 à 50 min.

PRIX DES PLACES :	Diligences.	4 fr. 75
	Chars-à-bancs.	3 25
	Wagons.	2 25

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 2 30

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Louvain à Tirlemont, p. 186.  
De Malines à Louvain, p. 171. |

---

## D'ANVERS A GAND,

Par *Vieux-Dieu*, *Duffel*, MALINES, *Capelle*, *Malde-  
ren*, TERMONDE, *Audeghem* et *Wetteren*.

( V. ANVERS, page 74 ).

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 210, n° 5.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage  
des convois (2).

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à  
station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 82 kilom. (20 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 25 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. »
		Chars-à-bancs.	3 25
		Wagons.	2 25
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.			2 80

*V. pour les détails de la route*

De Malines à Anvers, p. 70.		De Termonde à Gand, p. 98.
De Malines à Termonde, p. 94.		

## D'ANVERS A OSTENDE,

Par *Vieux-Dieu*, *Duffel*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, *Audeghem*, TERMONDE, *Wetteren*, GAND, *Lande-ghem*, *Aeltre*, *Bloemendael*, BRUGES, et *Jabbecke*.

(V. ANVERS, page 74).

[HEURES DE DÉPART (1). (V. page 210 n° 8.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 149 kilom. (37 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 20 à 25 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	10 fr. »
		Chars-à-bancs.	6 50
		Wagons.	5 »
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.			5 20

*V. pour les détails de la route*

De Malines à Anvers, p. 70.		De Gand à Bruges, p. 129.
De Malines à Termonde, p. 94.		De Bruges à Ostende, p. 144.
De Termonde à Gand, p. 98.		

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE MALINES A GAND,

Par *Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem et Wetteren.*

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 214, n° 87.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 58 kilom. (14 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 30 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	4 fr. »
		Chars-à-bancs.	2 50
		Wagons.	1 75
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		2	»

V. pour les détails de la route

De Malines à Termonde, p. 94. | De Termonde à Gand, p. 98.

---

## DE MALINES A BRUGES,

Par *Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem, Wetteren, GAND, Landeghem, Aeltre et Bloemendael.*

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213, n° 84.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 104 kilom. (26 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 5 min.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	7 fr. »
	{ Chars-à-bancs.	4 75
	{ Wagons.	3 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		3 60

V. pour les détails de la route

De Malines à Termonde, p. 94. | De Gand à Bruges, p. 129.  
De Termonde à Gand, p. 98. |

---

## DE MALINES A OSTENDE,

Par *Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem, Wette-  
ren, GAND, Landeghem, Aeltre, Bloemendael, BRU-  
GES, Jabbeke, et Plasschendaele.*

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 214, n° 89.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage  
des convois (2).

Longueur de la route, 125 kilom. (31 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 heures 40 min.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	8 fr. 75
	{ Chars-à-bancs.	5 75
	{ Wagons.	4 25
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		4 40

V. pour les détails de la route

De Malines à Termonde, p. 94. | De Gand à Bruges, p. 129.  
De Termonde à Gand, p. 98. | De Bruges à Ostende, p. 144.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE MALINES A COURTRAY,

Par *Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem, Wette-  
ren, Deynze, Waereghem et Haerlebeke.*

(V. MALINES, page 66.)

**HEURES DE DÉPART** (1). (V. page 214, n° 86.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 103 kilom. (25 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 heures.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	7 fr. »
	{ Chars-à-bancs.	4 75
	{ Wagons.	3 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 3 60

V. pour les détails de la route

De Malines à Termonde, p. 94. | De Gand à Courtray, p. 155.  
De Termonde à Gand, p. 98. |

---

## DE TERMONDE A ANVERS,

Par *Malderen, Capelle, MALINES, Duffel et Vieux-Dieu.*

(V. TERMONDE, page 96.)

**HEURES DE DÉPART** (1). (V. page 214, n° 105.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 51 kilom. (12 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 20 à 25 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. 25
		Chars-à-bancs.	2 »
		Wagons.	1 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 80

V. pour les détails de la route

De Malines à Termonde, p. 94. | De Malines à Anvers, p. 70.

---

## DE TERMONDE A BRUGES,

Par *Audeghem*, *Wetteren*, GAND, *Landeghem*, *Aeltre*  
et *Bloemendael*.

( V. TERMONDE, page 96.)

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 214, n° 106.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 77 kilom. (19 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 15 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 2 60

V. pour les détails de la route

De Termonde à Gand, p. 98. | De Gand à Bruges, p. 129.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.



## DE TERMONDE A COURTRAY,

Par *Audeghem, Wetteren, GAND, Deynze, Waereghem et Haerlebecke.*

( V. TERMONDE, page 96 )

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 214, n° 108.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 76 kilog. (19 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 10 à 15 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 75

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	2 60
---	------

V. pour les détails de la route

De Termonde à Gand, p. 98. | De Gand à Courtray, p. 155.

---

## DE TERMONDE A OSTENDE,

Par *Audeghem, Wetteren, GAND, Landeghem, Aeltre, Bloemendael, BRUGES, Jabbecke et Plasschen-daele.*

( V. TERMONDE, page 96. )

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 215, n° 112 )

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 98 kilom. (24 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 50 à 55 min.

<b>PRIX DES PLACES :</b>	{	Diligences.	7 fr. »
		Chars-à-bancs.	4 75
		Wagons.	3 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.			3 40

*V. pour les détails de la route*

De Termonde à Gand, p. 98.	De Bruges à Ostende, p. 144.
De Gand à Bruges, p. 129.	

## DE TERMONDE A SAINT-TROND,

Par *Malderen, Capelle, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, et Velm.*

(V. TERMONDE, page 96.)

**HEURES DE DÉPART** (1). (V. page 215, n° 114.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 93 kilom. (23 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 40 à 45 min.

<b>PRIX DES PLACES :</b>	{	Diligences.	7 fr. »
		Chars-à-bancs.	4 75
		Wagons.	3 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.			3 60

*V. pour les détails de la route*

De Malines à Termonde, p. 94.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Louvain, p. 171.	De Landen à Saint-Trond, p. 195.
De Louvain à Tirlemont, p. 186.	

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc., de station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE GAND A BRUGES (1),

Par *Tronchiennes, Landeghem, Aeltre et Bloemendael* (2).

(V. GAND, page 100.)

HEURES DE DÉPART (3). (V. page 212, n° 47.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (4).

Longueur de la route, 46 kilom. (11 lieues 1/2 de poste).

Durée approximative du parcours, 1 h. 20 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. 50
		Chars-à-bancs.	2 25
		Wagons.	1 75
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		1	60

(1) La section de *Gand* à *Bruges* a été ouverte le 12 août 1838.

(2) M. le ministre des travaux publics a signalé lui-même à la chambre des représentans, le 23 décembre 1838, comme une erreur, le tracé actuel de la route par *Aeltre*, etc.

« De Gand, a-t-il dit, il aurait fallu aller à *Thielt* et de là se bifurquer, d'un côté sur *Bruges* et *Ostende*, et de l'autre sur *Courtray* et la frontière de France; de cette manière on aurait pris les Flandres au centre. Au lieu de cela on a fait un chemin de fer de *Gand* à *Bruges* et *Ostende*, qui donne aux étrangers la plus triste idée de cette belle Flandre. De *Gand* à *Aeltre* on rencontre bien quelque population, mais d'*Aeltre* à *Bruges* on est dans les bruyères, et de *Bruges* à *Ostende* dans les marais.»

Cette observation fort juste doit faire espérer qu'un jour, prochain peut-être, on rectifiera cette ligne; un mémoire a paru à ce sujet vers la fin de 1839, dans lequel on proposait un nouveau tracé qui, partant de *Gand*, irait vers *Peteghem* (ligne sur *Courtray*), *Aerseele*, *Thielt*, *Wynghem*, *Waerdamme*, et rejoindrait la ligne actuelle après *Oostcamps*, à une lieue de *Bruges*. Le mémoire estime à 174 mille âmes la population que ce rail-way desservirait, tandis que la ligne d'aujourd'hui par *Aeltre*, passe à travers un territoire peuplé à peine de 28 à 29,000 habitans.

(3) V. la note 1, page 19.

(4) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

En sortant de la station de Gand, on suit pendant quelques instans le *rail-way* qui conduit à Courtray, puis on tourne à droite et on passe sous la citadelle en s'éloignant rapidement de la voie de Courtray; laissant à gauche la petite commune d'Afsné (400 habitans), on traverse la *Lys* (V. page 156) sur un pont tournant (1), territoire de Tronchiennes (2). De ce point quelques minutes suffisent pour arriver à Landeghem, station. — (Parcours depuis Gand, 14 kilom.)

LANDEGHEM est une commune du district de Gand, à  $\frac{3}{4}$  de lieue de Nevele, avec laquelle elle communique par la *Nouvelle-Calène*, petite rivière qui coule entre deux digues et qui va joindre le canal de Gand à Bruges (3). La population de Landeghem est d'environ 2,000 habitans. — Fabriques de toiles.

Après avoir quitté cette station, on traverse le territoire d'Hansbeck, commune de 2,800 habitans, dont le chef-lieu

---

(1) Ce pont tournant fut l'occasion d'un affreux accident, le 20 août 1838. Un convoi spécial qui avait conduit le roi à Ostende, revenait vers 8 heures et demie du soir. Il était monté par six employés de l'administration; arrivé à quelque distance du pont tournant, le chef du convoi fait entendre son sifflet pour avertir le garde-pont; la lumière du phare annonce que le pont est fermé. On peut donc avancer. Le convoi vole... le pont était ouvert; la locomotive lancée franchit le gouffre, les roues de devant atteignent le dessus de la culée, mais l'arrière-train est entraîné par la pesanteur du *tender* et de la berline qui le suit. Deux employés sont tués, M. l'ingénieur Cabry, quoique grièvement blessé, s'est heureusement rétabli. Le garde-pont, cause de ce malheur, croyant n'avoir plus rien à attendre ce soir-là, était tranquillement assis dans un cabaret voisin.

(2) *Tronchiennes*, en flamand *Drongen*, sur la *Lys*, commune du district de Gand, fort ancienne, car il y avait déjà une église établie par saint Bazin, lorsqu'au VIII<sup>e</sup> siècle, saint Amand y fonda une communauté. On y a souvent trouvé des antiquités, et en 1812, une statue d'*Anubis*, de 45 pouces de hauteur, en bois de chêne, avec tête de chien. Tronchiennes est peuplé de 4,700 habit. Fabriques de garance, filat. de coton; foire le jeudi après la Nativité de la Ste-Vierge.

La route de Gand à Courtray par Deynze, traverse le chef-lieu.

(3) Le canal de Gand à Bruges commence à Gand par les eaux de la *Lys* (V. page 156), qui y entrent au moyen d'une écluse qui

est situé à droite du chemin, puis celui de Bellem, autre commune de 1,700 habitans, et on arrive à Aeltre, seconde station. — (Parcouru depuis Gand, 24 kilom.)

**AELTRE** ou Aelter, forte commune du district de Gand, composée de plusieurs hameaux, et dont le canal de Gand à Bruges baigne le territoire. — Population 5,400 habitans; commerce principal en toiles et bois de sapin; corroyeries, distilleries et brasseries; il y a un marché hebdomadaire le mardi.

A peu de minutes de cette station on quitte la Flandre-Orientale pour entrer dans la Flandre-Occidentale (1) sur le territoire de la commune de Saint-George, 1,300 habi-

---

communiqué avec la *Liève* (A) et va joindre à Bruges le canal de Damme et d'Ostende. Le canal de Gand fut construit en 1613; son cours est d'environ 11 lieues, dont moitié dans la Flandre-Orientale et moitié dans la Flandre-Occidentale. Il porte des navires de 80 à 100 tonneaux.

(1) *Flandre-Occidentale*, une des neuf provinces du royaume, bornée au N. par la mer du Nord, à l'E. par la Flandre-Orientale (V. page 95) et la Zélande, au S. par la France et le Hainaut, à l'O. par la mer et par la France. Son étendue est de 323,526 hect., et sa popul. de 636,890 hab., à peu près 190 par 100 hect. Du temps de César, cette province était habitée par des peuples connus sous le nom de *Ménapiens*. Elle ne prit le nom de Flandre que dans le VII<sup>e</sup> siècle. Le plus ancien monument qui parle de la Flandre, est la vie de St-Eloi, écrite par St-Ouen, l'an 678; elle y est désignée *Flandrensis-Pagus*. Baudouin, *Bras de fer*, a été le premier de ses comtes au IX<sup>e</sup> siècle. Cette province présente 67,500 mètres de côtes (17 lieues), la côte de Blanckenberg sur 13,000 mètres depuis Wenduyn jusqu'à Heyst, est continuellement menacée par la mer. La Flandre-Occidentale, dont le chef-lieu est Bruges, est divisée en quatre arrondissemens judiciaires, chefs-lieux, Bruges, Courtray, Furnes et Ypres et en huit districts administratifs, savoir: Bruges, Ypres, Courtray, Thielt, Roulers, Furnes, Ostende et Dixmude. Elle renferme quinze villes et 234 communes rurales. Cette province forme un diocèse suffragant de Malines, et dont le siège est Bruges. La Flandre-Occidentale nomme huit sénateurs et quinze représentans. Sous la domination française, c'était un département sous le nom de la *Lys*.

(A) La *Liève*, rivière canalisée, prend sa source dans le N.-E. de la Flandre-Occidentale, entre bientôt dans la Flandre-Orientale, passe par Middelbourg, Maldegem, Eccloo, Ronsele, Wergheim, et joint le canal de Gand à une lieue trois-quarts de cette ville. Son cours est de 7 lieues du N.-O. au S.-E.

tans. Le chemin laisse à droite, à peu de distance, le canal de Gand à Bruges, sur lequel on peut apercevoir les navires qui le parcourent. On arrive bientôt à Bloemendael, station. — (Parcouru depuis Gand, 34 kilom.)

BLOEMENDAEL est un hameau dépendant de Beernem, commune du canton de Bruges, peuplée de 3,150 habitans, et dont le chef-lieu se trouve à droite, au delà du canal qui traverse son territoire. Elle est arrosée par le *Splenterbeeke* qui conflue avec le canal.

Depuis Bloemendael la route ne présente rien de remarquable; on court rapidement au milieu d'une vaste plaine de bruyères; bientôt se dressent à l'horizon les tours et les clochers de Bruges; en approchant on traverse la commune de Saint-Michel, dont le chef-lieu, peuplé de 1,000 habitans, se découvre à gauche de la route, et on arrive à la station placée dans Bruges même, que le chemin de fer traverse vers son extrémité occidentale, laissant à droite la plus grande partie de la ville. — (Parcouru depuis Gand, 46 kilom.)

## BRUGES.

En sortant de la station, des petites voitures conduisent les voyageurs à leur destination.

### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel de *la Fleur de Blé*, rue Flamande.

Hôtel du *Commerce*, rue Saint-Jacques.

Hôtel de *Flandres*, rue dite Noortzand Straet.

PRINCIPAUX CAFÉS. — Café de Foi; — Café Suisse, Grand'Place.

BAINS PUBLICS. — Sur place et à domicile, rue Notre-Dame, près du Béguinage.

POSTE AUX LETTRES. — Bureau principal, Courte rue d'Argent (Korte zilver Straet). Fermé de midi à 3 heures. Les levées correspondent aux heures de départ du chemin de fer.

**JOURNAUX.** — Journal de Bruges, tous les soirs, hors le dimanche; — Gazette Van Brugge (journal flamand).

**SPECTACLES.** — Théâtre, rue Flamande; très souvent fermé; quand il est ouvert, les représentations ont lieu d'ordinaire les dimanches, lundis et vendredis, d'octobre à Pâques. Prix des places: premières loges, 2 fr. 50 c.; deuxièmes loges, 1 fr. 80 c.; parquet, 1 fr. 15; parterre, 1 f. — La troupe de Bruges dessert aussi le théâtre d'Ostende.

**SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES.** — Société littéraire, Grande-Place. — Société philharmonique, hors la porte Sainte-Catherine.

Les étrangers peuvent y être admis sur la présentation d'un membre.

**VOITURES DE PLACE.** — Prix: par course, 1 fr.; à l'heure, 1 fr. 50 c. la première et 1 fr. chaque heure suivante. Lieux de stationnement: Grande-Place.

**BRUGES.** — Ancienne, belle et grande ville, capitale de la Flandre-Occidentale située dans une belle plaine à 3 lieues de la mer du Nord. Lat. N. 51° 12' 33"; longit. E. 0° 53' 18". Les trois canaux de Gand, de l'Escluse et d'Ostende, qui s'y réunissent, sont assez profonds pour permettre aux gros navires de mer d'y arriver. C'est le siège d'un évêché suffragant de Malines créé en 1559, et dont la Flandre-Occidentale forme la circonscription. La population de Bruges est de 43,000 habitans, elle en a compté plus de 200,000. Aussi son circuit est de 7 kilom.; elle a six portes et plus de 200 rues, la plupart grandes et bien bâties. Entrecoupée de plusieurs canaux, les communications y sont facilitées par une multitude de ponts. On en compte 54 dont 12 en bois et tournans, pour le passage des navires, et 42 en pierres.

De toutes les villes de la Belgique, Bruges est celle qui conserve le plus le caractère du moyen-âge, bien que les constructions nouvelles semblent prendre à tâche de le faire disparaître. A chaque pas l'étranger s'arrête étonné, à l'aspect des charmans bas-reliefs et des admirables détails de sculpture qui décorent un grand nombre de maisons.

La beauté des femmes de Bruges était passée en proverbe, *Formosis Bruga puellis*; il en est sans doute encore ainsi; nous sommes d'avis que les proverbes disent toujours vrai.

L'endroit où cette ville est bâtie portait déjà dans le III<sup>e</sup> siècle le nom de *Brugh*. Suivant les auteurs de la vie de saint Chrysole, le pape Marcel l'envoya à Bruges en 287 pour y annoncer l'Évangile. Peut-être doit-elle son nom au mot flamand *bruggen*, ponts, parce qu'il fallait en traverser plusieurs pour y pénétrer. Quoi qu'il en soit, trois ou quatre cents ans après saint Chrysole, elle prit assez d'accroissement pour mériter le titre de ville, qu'elle reçut au VII<sup>e</sup> siècle. Le pays connu sous le nom de Flandre était alors circonscrit dans les limites du canton qui, depuis, forma le *Franc de Bruges*. Des forestiers nommés par le roi de France le gouvernaient. Beaudouin, dit Bras-de-Fer, ayant succédé, comme forestier de Flandre, à son père Odoacre, et s'étant fait aimer de Judith, fille de Charles-le-Chauve, roi de France, l'épousa après l'avoir enlevée pour la soustraire à un mariage avec le roi d'Angleterre, à qui son père la destinait. Le roi Charles, occupé contre les Normands, ne pouvant venger cet affront, obtint du pape une excommunication contre Beaudouin, puis il pardonna aux époux, et ajouta à la Flandre d'autres territoires dont Arras devint la capitale. Beaudouin fut ainsi le premier comte de Flandre. Son administration rendit le pays florissant. Il entourra de murailles le bourg, berceau de la ville de Bruges, et y fit construire une chapelle en l'honneur de St Donat (elle n'existe plus). La ville fut considérablement agrandie en 1270, puis en 1331. Plusieurs incendies la détruisirent, notamment en 1184, 1215 et 1280. C'est dans ce dernier désastre que le beffroi, qui n'était alors qu'une tour de bois, fut consumé avec les précieuses archives qu'il contenait; les Brugeois perdirent ainsi leurs privilèges, que Philippe-le-Bel leur rendit en 1299, après avoir pris la ville sur le comte Gui de Dampierre.

Au commencement du XIII<sup>e</sup> siècle, Bruges devint, par son commerce, une des plus florissantes cités de l'Europe, dont elle était le grand marché (1).

---

(1) Les habitans étaient si riches, que la reine, épouse de Philippe-le-Bel, se trouvant un jour dans cette ville, au milieu d'un cercle



Le duc de Bourgogne, Philippe-le-Bon, protégea toutes les branches d'industrie, et ce fut en l'honneur des manufactures de laine qu'il institua, en 1430, à Bruges, l'ordre célèbre de la Toison-d'Or.

A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, les tapisseries de Bruges étaient les mieux travaillées de l'Europe, à tel point que ce fut un fabricant de cette ville, nommé Jans, qui, ayant été appelé à Paris par Henri IV, y monta la fabrique qui prit ensuite le nom des *Gobelins*.

Les Hollandais bombardèrent Bruges en 1704. Les Français la prirent en 1708 et en 1745; en 1794 ils s'en emparèrent de nouveau; puis, en 1798, ils firent prisonniers les Anglais qui avaient tenté de détruire les écluses du canal d'Ostende.

Quand la Belgique fut réunie à la France, Bruges devint le chef-lieu du département de la *Lys*.

Bruges, si remarquable par la beauté de ses rues, de ses places, de ses canaux, ne l'est pas moins par ses monumens publics, dont nous allons donner une notice succincte.

**CATHÉDRALE DE SAINT-SAUVVEUR.**— Cette belle église fut fondée dans le VII<sup>e</sup> siècle par St Eloy, avec le secours des libéralités du roi de France Dagobert. Entièrement consumée par un incendie en 1358, elle fut bientôt reconstruite sur le même emplacement, et grâce à la charité des fidèles, plus magnifique qu'elle n'avait jamais été; elle n'a rien de remarquable à l'extérieur, car elle est bâtie en briques et manque de portail, comme beaucoup d'églises de la Belgique, mais l'intérieur est admirable. Au dessus du Jubé en marbre noir et blanc, l'œil est frappé par la dimension et la beauté du travail d'un buffet d'orgue que surmontent trois statues colossales en bois, représentant d'un côté le roi David, de l'autre sainte Cécile, et au dessus un ange tenant un cahier de musique.

L'église était ornée de tableaux précieux avant l'incendie du 19 juillet 1839, qui l'aurait infailliblement consumée en entier sans les prompts et intelligens secours qui y fu-

---

de femmes dont l'éclat de la parure rehaussait la beauté, disait avec une sorte de dépit : *Je croyais être ici la seule reine, mais j'en vois plus de cent autour de moi.*

rent apportés (1). Nous ne savons pas si toutes les richesses seront retrouvées et si l'église une fois réparée les reverra à la place qu'elles occupaient; mais nous allons indiquer les principaux tableaux que nous y avons souvent admirés.

Sous la voûte de la grande porte d'entrée, un *Baptême de Jésus-Christ*, par J. Van Oost; plus loin un *Christ en croix*, du même; la *Bénédiction d'un évêque*, par le même; *Jésus quittant sa mère pour aller au Calvaire*, œuvre du même; une *Fuite en Égypte*, par Van Oost le jeune; *Saint Joseph et l'Enfant Jésus*; la *Conversion de saint Hubert*; une *Adoration*, du même; deux tableaux de E. Quellyn, sujets pris dans les vies de *saint Jacques* et de *saint Augustin*; le *Martyre de saint Sylvestre*, par Hemling; un *Christ en croix*, par Van Hock, etc.

Le chœur était orné de tapisseries exécutées par Vanderborcht, au dessus desquelles étaient suspendues les armes des chevaliers de la Toison-d'Or présens à l'un des chapitres de cet ordre, tenu dans cette église par Philippe-le-Bon.

Dans une des chapelles ordinairement fermées, est placé

(1) Le 19 juillet, à midi, la cloche d'alarme se fit entendre à Bruges, et on aperçut bientôt les flammes s'élançant à travers la toiture de la cathédrale; il paraît que des plombiers, occupés à des réparations, n'avaient pas éteint leurs fourneaux; de là le désastre. (La même cause avait produit l'incendie de 1358). Heureusement des secours actifs ont arrêté les progrès du mal, et, admirable résultat des chemins de fer, on a pu demander et faire venir par cette voie, avec la plus grande promptitude, des pompes et des pompiers de Gand et d'Ostende, malgré les distances de 11 et de 5 lieues qui séparent Bruges de ces deux villes. Le malheur, quant à l'édifice, s'est borné à la perte entière de la charpente et de la toiture, à celle des cloches et de l'intérieur de la tour. La voûte demeurée intacte, grâce à sa solidité, a préservé l'église d'une entière destruction; mais le délire de la peur, un zèle, trop souvent aveugle chez la multitude si difficile à contenir et à diriger, a causé d'autres désastres; pour sauver les tableaux, on les arrachait violemment des murs, plusieurs furent mis en lambeaux et beaucoup d'objets précieux pour l'art sont peut-être à jamais perdus. L'église va être restaurée, on y travaille; le gouvernement, la province et les fidèles, en tête desquels l'évêque de Bruges s'est inscrit pour 10,000 fr., ont fourni les fonds nécessaires; mais il y a des pertes qu'on ne peut réparer avec de l'or, et il est à craindre que Saint-Sauveur en ait beaucoup de ce genre à déplorer.

le tombeau de Charles-le-Bon, tué dans l'église de Saint-Donat, et dont les restes furent soustraits à la dévastation de cette basilique. Dans le chœur, de chaque côté de l'autel, deux tombeaux remarquables de deux évêques de Bruges.

NOTRE-DAME.— Cette église reconnaît pour origine une chapelle que fit ériger dans le VIII<sup>e</sup> siècle saint Boniface passant par Bruges, où il s'arrêta pour y prêcher les saintes vérités. L'évêque de Tournay, dont Notre-Dame dépendit jusqu'en 1559, époque de la création de l'évêché de Bruges, la fit agrandir en 1091, et Charles-le-Bon en fit terminer le chœur. Elle n'a pas de portail, et son extérieur ne se fait remarquer que par l'élévation de la tour et de l'aiguille qui la surmonte ; c'est une des plus hautes du monde ( V. la note 2, page 81). Elle a 145 mètres (435 pieds) et elle sert de direction aux navires en mer. La partie carrée de cette tour était flanquée autrefois de quatre tourelles hautes de 80 pieds, et du milieu desquelles l'aiguille s'élançait dans les airs. Une girouette en forme de coq gigantesque, surmontée d'une croix de fer de quinze pieds de haut, fut placée sur cette pointe en 1711. On raconte à ce sujet un trait de hardiesse qui nous semble mériter d'être rapporté.

Un charpentier, nommé Stevens, était connu par son intrépidité ; blessé qu'on eût attribué à la peur son absence de la ville lorsqu'on posa l'immense girouette, il voulut donner un éclatant démenti aux railleurs. Après avoir demandé à sa femme de prier pour lui, il entre dans la tour muni de cordes et arrive bientôt à la dernière ouverture, encore séparée de la girouette par une distance de 45 pieds. Là il noue les cordes autour de son corps, les attache par l'autre bout à une des pierres en saillie dont cette partie de la flèche est hérissée, et de pierre en pierre, suspendu sur l'abîme, il atteint enfin le pied de la girouette ; mais ce n'était point assez pour sa hardiesse ; il faut qu'il s'élève plus haut encore, et après de pénibles et périlleux efforts, il parvient à se placer à cheval sur le coq. Tout à coup le vent change et la girouette décrit un cercle immense ; on crut voir le malheureux lancé dans les airs. Son courage et son sang-froid le sauvèrent ; cramponné sur sa monture, il attendit que le vent se fût calmé pour opérer sa descente. Le ciel était superbe ; on l'avait aperçu, et des milliers de vœux demandèrent à Dieu son heureux retour. Il parvint à regagner la

lucarne par où il était sorti, et mit enfin pied à terre sain et sauf, au milieu de la foule qui le porta en triomphe à sa demeure. Stevens mourut en 1746.

Un des plus précieux ornemens de l'église de Notre-Dame est une statue de la Vierge tenant l'Enfant Jésus, ouvrage de Michel-Ange. Si on est surpris de trouver en Belgique une œuvre de ce grand homme; en voici l'explication : ce groupe avait été fait pour Gênes; le navire qui le portait fut pris par un corsaire hollandais qui conduisit sa proie à Amsterdam. Un négociant de Bruges y acheta ce beau marbre et le donna à l'église dont il était marguillier. Horace Walpole en a offert en vain 30,000 florins.

Parmi les tableaux qui décorent Notre-Dame, il y en a d'excellens, dont nous citons seulement les principaux.

Près de la porte d'entrée, une *Adoration des Mages*, par Seghers, et pour pendant, l'*Adoration des Bergers*, par de Crayer; autour du chœur, l'*Enfant Jésus et plusieurs saints*, par Jacques Van Oost, un *Saint Antoine de Padoue*, de Vanderbergh, l'*Assomption*, par Bernaerdt, une *Sainte Cène*, par F. Pourbus; vis-à-vis de la chaire, le *Mariage mystique de sainte Catherine-de-Sienne*, par E. Quellyn.

Il faut s'arrêter pour admirer la chaire, magnifique ouvrage de sculpture en bois, et les portes du chœur, en fer battu, œuvre récente de Rychman, d'Ostende; elles portent la date de 1799.

Derrière le chœur on remarque une tribune en chêne, par laquelle on communiquait jadis avec l'hôtel de Gruthuyse, appartenant alors à l'église. Au dessous on lit (la devise de cette maison : *Plus est en vous*).

La chapelle qui touche à la sacristie renferme les tombeaux de Charles-le-Téméraire et de Marie de Bourgogne, sa fille; ils étaient autrefois dans le chœur, devant le maître-autel, d'où on parvint à les soustraire aux dévastations révolutionnaires. Nous avons déjà raconté la mort de Marie de Bourgogne, arrivée le 27 mars 1482 (V. page 104). On sait que Charles fut tué à la bataille de Nancy en 1477. Ses restes demeurèrent dans l'église Saint-Georges à Nancy jusqu'en 1550. Son petit-fils Charles-Quint obtint alors leur transport en Belgique et les déposa dans l'église de Saint-Donat à Bruges. Philippe II commanda, en 1558, pour son aïeul, un monument semblable à celui érigé depuis longtemps à la princesse Marie, et les deux tombeaux placés à

côté l'un de l'autre, dans l'église de Saint-Donat et transportés, lors de sa démolition, dans le chœur de Notre-Dame, ont été mis, en 1806, dans la chapelle où on les voit aujourd'hui. Ils sont ordinairement revêtus de couvercles de bois. On ne les montre au public qu'aux jours de grandes solennités, mais les étrangers obtiennent aisément la faculté de les voir.

CHAPELLE DE SAINT-BAZILE ou du *Saint-Sang*. A côté de l'Hôtel-de-Ville, une jolie façade gothique frappe les regards; c'est la petite église de Saint-Bazile. Elle était, dit-on, déjà ancienne, lorsque Thierry d'Alsace rapporta de la Terre-Sainte quelques gouttes du sang de Jésus-Christ et les y déposa (1). C'est dans la chapelle supérieure qu'on expose, tous les vendredis, à la vénération des fidèles, la châsse qui les renferme. Cette châsse est un ouvrage d'orfèvrerie remarquable, partie en or, partie en vermeil et incrusté de pierres précieuses. Dans les grandes solennités l'autel est décoré d'un calvaire en argent massif, exécuté en 1710. Quelques tableaux ornent cette chapelle, entr'autres une *Descente de croix* de G. de Crayer; le même sujet par Van Oost le père; un *Martyre*, par Herregouts, etc.

Les étrangers peuvent visiter, avec satisfaction pour leur curiosité, les autres églises de Bruges, telles que *St-Gilles*, *St-Jacques*, *Ste-Walburge*, *Ste-Anne*, le *Béguinage*; ils y trouveront quelques tableaux remarquables et plusieurs monumens. L'église de *Jérusalem* ressemble, dit-on, à celle du *St-Sépulchre*; le fondateur, Pierre Adornes, alla trois fois en Palestine dans le seul but d'en faire une copie exacte. Nous ignorons jusqu'à quel point il a réussi, mais l'église de Bruges ne donne pas une haute idée de celle qu'on a voulu imiter.

HOPITAL SAINT-JEAN. — L'époque de sa fondation est inconnue; seulement on sait qu'en 1188, le magistrat prescrivit diverses règles aux frères et sœurs qui le desservaient. Dans l'origine les seuls malades de Bruges ou de Malde-

---

(1) On s'étonne à bon droit que, dans un pays catholique comme la Belgique, la possession d'une relique aussi précieuse, si elle est authentique, n'ait pas donné lieu à l'érection d'une église *ad hoc*, comme la *Sainte-Chapelle* que saint Louis fit construire à Paris, pour y déposer la couronne d'épines.

ghem y étaient reçus ; aujourd'hui tous les malades y sont admis indistinctement. Dans l'église est placée la châsse de ste Ursule , œuvre célèbre d'orfèvrerie, dont les peintures d'Hemling ont rehaussé le prix. Cette châsse tourne sur pivot ; sa forme est celle d'un édifice de 2 pieds de large sur 15 pouces de haut. Les peintures qui la décorent représentent *les Voyages et le Martyr de sainte Ursule*, d'après la chronique et les légendes. L'histoire de ces peintures est assez piquante pour être mentionnée : Hemling était originaire de Bruges ; libertin et dissipé , il tomba dans la misère et se fit soldat ; il était peu connu comme peintre, quand une blessure l'obligea d'entrer à l'hôpital St-Jean, pour s'y faire soigner. Lorsqu'il fut guéri il se trouva si bien du régime de l'hôpital qu'il y prolongea pendant dix ans sa convalescence et paya l'hospitalité en tableaux et en portraits. Aussi, en outre des peintures de Ste-Ursule, l'hôpital possède d'autres tableaux d'Hemling ; il faut voir surtout le *Mariage de sainte Catherine de Sienne*, réputé comme son chef-d'œuvre, et conservé avec le plus grand soin sous deux volets. Un autre tableau de lui, composition bizarre, représente l'*Adoration des Mages*. On ne sait comment expliquer l'éclat et la vigueur de ce coloris qui a traversé plusieurs siècles, surtout quand on sait qu'Hemling ne voulut jamais remplacer par la peinture à l'huile, inventée par Van Eyck son rival, le mélange de colle, de gomme et de blanc d'œufs, seules bases du mordant de ses tons.

HÔTEL-DE-VILLE. — C'est un monument gothique bien conservé, dont le comte Louis de Maele posa la première pierre en 1377. L'édifice est peu étendu ; il était autrefois surmonté de six tours élégantes, terminées par des flèches ; dans les niches que l'on voit sur la façade, figuraient les statues, au nombre de 33, des comtes et comtesses de Flandre, peintes et dorées suivant l'usage du temps (1). Aujourd'hui toutes les niches sont vides ; en 1792 les troupes françaises révolutionnaires firent descendre *ces images de tyrans*, comme on disait alors, et enlever les armoiries placées dans les trumeaux des fenêtres. Les statues furent portées sur la grande place, on les brisa, et leurs débris, mêlés

---

(1) Les dessins de ces statues ont été conservés dans le bel ouvrage de M. Delapierre, les *Annales de Bruges*.

à ceux de la potence et de l'échafaud, formèrent un bûcher, auquel le bourreau mit le feu.

La plus vaste salle de l'édifice renferme la bibliothèque publique, composée de 8,000 volumes dont plus de 500 manuscrits. Nous recommandons le plafond de cette salle à l'attention des visiteurs, ainsi que quelques uns des tableaux qui la décorent.

**PALAIS DE JUSTICE.** — Il a servi jadis d'habitation aux comtes de Flandre. Il fut abandonné au magistrat du Franc par Philippe-le-Bon, quand ce prince eut fait construire celui où naquit en 1478 Philippe-le-Bel, et dont les ruines portent encore le nom de Princen-Hof.

L'intérieur du Palais de justice n'a aujourd'hui de curieux que l'immense cheminée de la salle où le magistrat du Franc tenait ses audiences ; c'est un chef-d'œuvre de sculpture en bois, où figurent, au milieu d'une foule d'ornemens, d'écussons et de portraits, les statues en pied de Charles-Quint, de Maximilien et de Marie de Bourgogne, de Charles-le-Téméraire et de Marie d'Angleterre. Cette magnifique cheminée porte la date de 1559.

La partie latérale du palais, qui donne sur le canal, encore intacte, donne une idée de l'architecture primitive du bâtiment. La principale façade est moderne ; elle fut construite en 1722.

**TOUR DES HALLES.** — Cet édifice remonte à une haute antiquité, car la halle aux Draps, qui n'existe plus, et qui datait du XII<sup>e</sup> siècle, avait toujours été appelée la Nouvelle-Halle, tandis que celle qui va nous occuper a toujours porté le nom de Vieille-Halle. Dans l'origine, la tour seule existait avec les bâtimens qui la supportent, les galeries latérales ne datent que du XIV<sup>e</sup> siècle. Elle fut détruite par des incendies en 1280, 1493 et en 1741; elle portait alors une flèche très élevée, qu'on supprima quand on la reconstruisit telle qu'on la voit aujourd'hui. Sa hauteur est de 107 mètres 48 cent. (322 pieds). Considérée de quelque distance on s'aperçoit que cette tour s'écarte sensiblement vers l'est de la ligne perpendiculaire. Le carillon qu'elle contient est un des plus beaux de l'Europe; il se compose de 48 cloches; le cylindre principal, en cuivre, pèse 19,966 livres, il porte 30,500 pièces en saillies qui soulèvent les marteaux.

Des veilleurs, établis la nuit dans la tour, sont chargés de donner le signal des incendies qui pourraient survenir, et comme preuve de leur vigilance, ils sont obligés de sonner de la trompette à toutes les heures; cet usage remonte à 1521.

**ACADÉMIE, MUSÉE.** — L'académie de peinture de Bruges date de 1358; ce fut d'abord une simple association de peintres, sculpteurs et architectes; depuis, tous les gouvernemens ont soutenu et encouragé cette institution, et aujourd'hui cette académie est classée parmi celles de premier ordre de la Belgique.

Le Musée renferme peu de tableaux, mais la plupart d'un mérite éminent; on y admire entr'autres des œuvres capitales d'Heimling et de Van Eyck.

**GALERIES PARTICULIÈRES.** — Celle de M. Imbert des Mollettes, peintre lui-même, peut passer à bon droit pour le véritable musée de Bruges; elle est composée de tableaux des diverses écoles et des premiers maîtres. M. Imbert a joint à ces richesses une collection de précieux dessins originaux, et plus de 20,000 estampes en volumes et en portefeuilles.

**PLACES PUBLIQUES, BASSINS.** — Bruges a plusieurs belles places; les principales sont celles du Grand-Marché, ou place d'Armes, le marché du Vendredi, la place St-Jean, le marché aux Fleurs, la place du Bourg, où se trouve l'hôtel-de-ville; celle-ci a pris son nom d'une ancienne citadelle; elle se fermait autrefois de trois côtés par de fortes portes.

Le bassin est très vaste, d'une part le canal d'Ostende (V. la note 4, page 144) y aboutit et lui donne communication avec la mer; d'autre part, il communique par le canal de Gaud avec l'intérieur du pays.

**COMMERCE ET INDUSTRIE.** — Nous l'avons dit plus haut, dès le XIII<sup>e</sup> siècle, Bruges était, par son commerce, une des plus florissantes cités de l'Europe. Les villes anséatiques y établirent un entrepôt et un comptoir. Vingt ministres étrangers y résidaient. En 1318, des navires vénitiens, arrivés à Bruges pour y vendre leurs cargaisons, purent emporter en échange des productions de l'Inde. Aujourd'hui ses relations sont moins étendues, mais le commerce y est encore considérable. Son industrie actuelle produit des toiles, des draps, de la dentelle, des étoffes de fil, de laine, de



eoton; on y trouve des distilleries, des brasseries, etc.; il y a un chantier pour la construction et le radoub des navires.

**FOIRES ET MARCHÉS.** — Bruges a quatre foires, le premier jeudi après Pâques, les 3 mai, 25 juillet et 16 novembre. (15 jours.) — Marché hebdomadaire, le samedi.

**HOMMES CÉLÈBRES.** — Parmi les hommes illustres qui ont vu le jour à Bruges nous citerons :

Berken ou Berquem (Louis), inventeur de l'art de tailler les diamans, né en 1476. — Candito (Pierre de Witte, dit), peintre, né vers 1548. — Deyster (Louis), peintre, né en 1656, mort en 1711. — Kerkhove (Joseph Van Den), né en 1669, mort en 1724. — Nolhet (Dominique), peintre de paysages et de batailles, né en 1640, mort en 1736. — Oost (Jacques Van) dit le Vieux, peintre, né en 1600, mort en 1671. — Oost (Jean-Jacques Van) dit le Jeune, fils du précédent, peintre, né en 1637, mort en 1713. — Orléans (Pierre Joseph d'), jésuite, historien, né en 1644, mort en 1698. — Pourbus (François), peintre, né en 1540, mort en 1580. — Kinson (N...), peintre de portraits, long-temps en réputation à Paris, né à Bruges, mort dans cette ville le 9 octobre 1839. — Stassart (Eust ou Jean), écoutète, c'est à dire chef de la magistrature suprême de Bruges, mort victime de son dévouement en 1436. Il est la souche de la maison actuelle de Stassart, dont l'un des membres, poète distingué, a été président du sénat de Belgique et gouverneur de la province de Brabant. — Stradan (Jean) ou Stradanus, peintre, né en 1536, mort au commencement du XVII<sup>e</sup> siècle.

**POSTE AUX CHEVAUX.** — Bureau, cour du Prince ( Voir page 30 ).

*Principales routes de poste.*

De Bruges à Dunkerque (France) par Furnes, 8 postes 1/2, dont 1/2 en France.

à Lille (France) par Dixmude et Ypres, 10 postes 1/2, dont 2 en France.

à Courtray, 10 postes 1/4.

**DILIGENCES.** — Van Gend, rue St-Jacques, hôtel du Commerce. — Au Singe d'or, rue de la Monnaie; pour toutes les villes du Nord.

## DE BRUGES A OSTENDE (1),

Par *Jabbeke* et *Plasschendael*.

(V. BRUGES, page 132.)

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 211, n° 19.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 21 kilom. (5 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 35 à 40 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2 fr. »
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 80

En quittant la station de Bruges, le chemin de fer court à peu de distance et presque parallèlement au canal d'Ostende (4). Le pays plat que l'on parcourt n'offre aucun intérêt, et après un quart d'heure de marche on arrive à la station de Jabbeke. (Parcours depuis Bruges 9 kilom.)

JABBEKE, commune de 1,600 habitants, dont le chef-lieu est situé à peu de distance et à gauche du *rail-way*, traversé

---

(1) La section de *Bruges* à *Ostende* a été ouverte le 28 août 1838.

(2) Voir la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

(4) Le canal d'Ostende à Bruges commence au port d'Ostende, reçoit près de l'écluse de Plasschendael le canal de Nieupoort (V. la note 2 ci-après), s'abouche à Bruges au canal de Bruges à Gand après un développement de 5 lieues et demie de l'E. à l'O. C'est un des plus beaux canaux qui existent; il est assez large et assez profond pour que les plus gros navires marchands, et même les frégates puissent le parcourir.

par le *Waldbrugge* ou *Bekedick*, ainsi que par la route de Bruges à Nieuport, n'a de remarquable qu'un antique château. Un pont tournant, sur le canal d'Ostende, facilite la communication avec Stalhille, petite commune de 600 habitans, au delà de ce canal.

A moitié chemin de Jabbeke à Ostende, on traverse sur un pont tournant au hameau de Plasschendaël (1), (point d'arrêt pour les convois de 2<sup>e</sup> classe), le canal de Nieuport (2), puis on roule rapidement vers Ostende dont la station pénètre dans l'intérieur de la ville. (Parcouru depuis Bruges 21 kilom.)

## OSTENDE.

Au sortir de la station, des omnibus ou des vigilantes conduisent les voyageurs à leur destination.

### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel des <i>Bains</i> , rue du Quai.	Hôtel des <i>Flandres</i> , rue du
Hôtel de la <i>Cour impériale</i> ,	Chat, 10; tenu par Fontaine.
rue de la Chapelle : table d'hôte à	
une heure.	

---

(1) Ce hameau est une dépendance de Zandworde, petite commune de 500 hab. du district d'Ostende, située à gauche et à peu de distance du chemin de fer.

(2) Le canal de Nieuport commence à Nieuport (A), où il reçoit l'*Yser*, rivière qui vient de France, et les eaux du canal de Furnes dont il forme la continuation; il va joindre près d'Ostende, après un développement de 5 lieues, le canal de cette dernière ville.

(A) *Nieuport*, sur l'*Yser*, place forte, chef-lieu de canton de l'arrondissement de Furnes, à une demi-lieue de la mer du Nord, à 2 lieues et demie d'Ostende, communique avec plusieurs villes par des canaux. C'était autrefois un hameau dépendant de *Lombardsyde*, ville maritime, qu'une tempête détruisit dans la nuit du 24 juin 1416. Les habitans de ce village construisirent un port qui devint plus tard une ville sous le nom de *Novus Portus* ou *Neoportum*. C'est auprès de ses murs qu'eut lieu le 2 juillet 1600, la célèbre bataille de Nieuport où l'armée autrichienne fut défaite. Popul. 3,000 habit. L'aspect de la ville est triste, l'herbe croît dans ses rues; l'église mérite d'être visitée.

*Nota.* En outre des hôtels, plusieurs propriétaires d'Ostende louent des appartemens meublés, pendant la saison des bains. (V. page 146.)

### BATEAUX A VAPEUR.

LONDRES.	DOUVRES,
DÉPARTS <i>d'Ostende</i> , mardis et vendredis.	DÉPARTS <i>d'Ostende</i> , mercredis, jeudis, samedis et dimanches.
ARRIVÉE à <i>Ostende</i> , mercredis et samedis.	ARRIVÉE à <i>Ostende</i> , mardis, mercredis, vendredis et samedis.

PRINCIPAUX CAFÉS. — Grand Café; — Café du Commerce, Grande-Place; — de la Concorde; — du Port, quai de l'Empereur.

BAINS PUBLICS, rue des Sœurs-Noires.

BAINS DE MER. — Saison : du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre. Prix, y compris le conducteur : 75 c. avec le linge. et 50 c. sans linge,

POSTE AUX LETTRES. — Bureau, rue de la Corderie. Six levées par jour en été ; trois levées en hiver. Le service se fait en partie par le chemin de fer.

JOURNAUX. — Feuille d'annonces commerciales et judiciaires, le jeudi et le dimanche.

SPECTACLES. — Théâtre, rue d'Ouest. Il est desservi par la troupe de Bruges. Représentations le mercredi seulement. Prix des places : premières loges 2 f. 50 c.; secondes et parquet 1 f. 50 c., parterre 75 c.

VOITURES DE PLACE. — *Vigilantes*. Prix : par course 1 f. et hors la ville 1 f. 50 c. — Lieux de stationnement : Grande-Place, et au chemin de fer.

SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES. — Le Casino, société littéraire; les étrangers y sont admis sur présentation d'un membre.

OSTENDE. — Ville forte et port, sur la mer du Nord, chef-lieu de canton, arrondissement de Bruges.

Dans le IX<sup>e</sup> siècle, Ostende, dont le nom signifie *Extrémité Orientale*, n'était encore qu'un simple village, mais

son port avait acquis de la réputation au XI<sup>e</sup> siècle; en 1445 Philippe-le-Bon la fit entourer de murailles et le prince d'Orange la fortifia en 1583. De 1601 à 1604, les Hollandais y soutinrent, contre les Espagnols, un siège de trois ans, l'un des plus mémorables dont l'histoire fasse mention, et qui ne finit que par une capitulation. 72,900 assiégés y périrent, et la perte des Espagnols fut plus considérable encore. La ville n'était plus qu'une masse informe de décombres. Les alliés s'en emparèrent en 1706 et elle fut cédée en 1715 à l'empereur d'Allemagne. Louis XV y entra en 1745 après un siège de 18 jours qui la détruisit presque entièrement; il la rendit en 1748. Les Français la prirent de nouveau en 1794. L'explosion d'une poudrière en 1826 y causa de grands ravages.

L'entrée du port d'Ostende n'est pas toujours sûre ni facile, et à chaque tempête on redoute des naufrages dans ses environs.

Le port a deux bassins : l'un, revêtu de charpente dans son pourtour, est divisé en trois compartimens; il a 55,000 mètres carrés de superficie; l'autre est un bassin d'échouage de 9,000 mètres carrés, fermé par un mur en pierres de taille et par un revêtement de charpente. Le cheual, qui, de la mer, conduit dans ces bassins, est formé par deux jetées en charpente; à l'entrée, son ouverture est de 150 mètres en dedans de la barre; même à mer basse il y a toujours assez d'eau pour les plus grands vaisseaux.

Située à l'extrémité d'une plaine, Ostende est maintenant défendue par des fortifications modernes; on y entre par quatre portes. Les rues sont droites et bien bâties. Sa popul. est d'environ 11,500 habitans. Il n'y a aucun monument remarquable, si ce n'est l'hôtel-de-ville flanqué de deux tours et surmonté d'une coupole; ruiné pendant le siège de 1706, il fut rebâti en 1711, tel qu'on le voit aujourd'hui.

Le port d'Ostende est fréquenté par des bâtimens de tous pays, de toutes constructions, depuis le sloop jusqu'aux navires de 5 à 600 tonneaux; plus de 1,000 y entrent et en sortent annuellement; plusieurs paquebots à vapeur partent chaque semaine pour l'Angleterre (V. ci-dessus page 146). Les bains de mer y sont très renommés, et attirent chaque année un nombre considérable d'étrangers (V. les prix, page 146).

Les remparts, surtout celui qui domine la mer, forment

une agréable promenade, du pied de laquelle s'élançe un phare qui éclaire l'Océan.

Ostende possède une école de navigation.

**COMMERCE ET INDUSTRIE.** La pêche des harengs et des huîtres est une des principales branches de l'industrie d'Ostende. ( Le parc aux huîtres doit être visité. )

Il y a à Ostende des fabriques de cordages, de toiles à voiles et autres, de dentelles etc., et des chantiers de construction. On y fait beaucoup d'armemens pour le commerce de long cours.

Foires de 10 jours le 29 juin et le 25 novembre. Marchés les lundi, jeudi et vendredi.

**POSTE AUX CHEVAUX.** — Bureau, rue de la Chapelle. (Voir aussi page 30.)

*Principales routes de poste.*

D'Ostende à Dunkerque, par Nieupoort et Furnes. 7 postes.

**DILIGENCES.**— Van Gend et compagnie, rue de l'Église.

**BARQUES POUR BRUGES;** — départ le matin à six heures et demie; l'après-midi à quatre heures précises.

## DE TERMONDE A TIRLEMONT,

Par *Malderen, Capelle, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN et Vertryck.*

( V. TERMONDE, page 96.)

**HEURES DE DÉPART (1).** ( V. page 215, n° 113.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 69 kilom. (17 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 5 m.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	5 fr. 50
	{ Chars-à-bancs.	3 50
	{ Wagons.	2 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 2 50

V. pour les détails de la route

De Malines à Termonde, p. 94. | De Louvain à Tirlemont, p. 186.  
De Malines à Louvain, p. 171. |

## DE TERMONDE A ANS (LIÉGE),

Par *Malderen, Capelle, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, Wareme, Fexhe et ANS.*

(V. TERMONDE, p. 96.)

**HEURES DE DÉPART (1).** ( V. page 214, n° 104.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 115 kilom. (28 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 20 à 25 m.

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

PRIX DES PLACES ,	{	Diligences.	9 fr. »
		Chars-à-bancs.	6 »
		Wagons.	4 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.			4 40

*V. pour les détails de la route*

De Malines à Termonde , p. 94.	De Tirlemont à Landen , p. 189.
De Malines à Louvain , p. 171.	De Landen à Ans (Liège), p. 197.
De Louvain à Tirlemont, p. 186.	

## DE GAND A SAINT-TROND ,

Par *Wetteren, Audeghem, TERMONDE, Malderen, Cappelles, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, et Velm.*

(V. GAND , page 100.)

**HEURES DE DÉPART (1).** ( V. page 212, n° 55.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 124 kilom. (31 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours , 3 h. 35 à 40 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	9 fr. »
		Chars-à-bancs.	6 »
		Wagons.	4 50

Prix du transport pour les *bagages*, par 100 kilog. 4 60

*V. pour les détails de la route*

De Termonde à Gand, p. 98.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Louvain, p. 171.	De Landen à St-Trond, p. 195.

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv, l'*Extrait du règlement général*.



## DE GAND A ANS (LIÉGE),

Par *Wetteren, Landeghem, TERMONDE, Malderen, Cappelle, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, Waremmes, Fexhe, et Ans.*

(V. GAND, page 100.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 212, n° 45.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 146 kilom. (36 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 heures 15 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	10 fr. 75
		Chars-à-bancs.	7 »
		Wagons.	5 25

Prix du transport des *bagages* par 100 kilog. 5 40

V. pour les détails de la route

De Termonde à Gand, p. 98.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Louvain, p. 171.	De Landen à Ans (Liège), p. 197.

---

## DE BRUGES A COURTRAY,

Par *Bloemendael, Aeltre, Landeghem, GAND, Deynze, Waereghem, et Haerlebeke.*

(V. BRUGES, page 132.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 210, n° 15.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 91 kilom. (22 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 40 m.

---

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général.*

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 3 20

*V. pour les détails de la route*

De Gand à Bruges, p. 129. | De Gand à Courtray, p. 155.

## DE BRUGES A ST-TROND,

Par *Bloemendael*, *Aeltre*, *Landeghem*, GAND, *Wetteren*, TERMONDE, *Malderen*, *Capelle*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen* et *Velm*.

(V. BRUGES, page 132.)

### HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 211, n° 22.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 170 kilom. (42 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 55 m. à 5 h.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	12 fr. 50
		Chars-à-bancs.	8 »
		Wagons.	6 25

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 6 20

*V. pour les détails de la route*

De Gand à Bruges, p. 129.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Termonde à Gand, p. 98.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Landen à St-Trond, p. 195.
De Malines à Louvain, p. 171.	

(1) V. la note, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE BRUGES A ANS (LIÉGE),

Par *Bloemendael*, *Aeltre*, *Landeghem*, GAND, *Wetteren*, *Audeghem*, TERMONDE, *Malderen*, *Capelle*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen*, *Waremmé*, *Fexhe*, et *Ans*.

(V. BRUGES, page 132.)

**HEURES DE DEPART (1).** ( V. page 210, n° 12.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 192 kilom. (48 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 5 h. 35 à 40 m.

<b>PRIX DES PLACES :</b>	{	Diligences.	14 fr. »
		Chars-à-bancs.	9 25
		Wagons.	7 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 7 »

V. pour les détails de la route

De Gand à Bruges, p. 129.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Termonde à Gand, p. 98.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Landen à Ans (Liège), p. 199.
De Malines à Louvain, p. 171.	

## D'OSTENDE A SAINT-TROND,

Par *Jabbeke*, BRUGES, *Bloemendael*, *Aeltre*, *Landeghem*, GAND, *Wetteren*, TERMONDE, *Malderen*, *Capelle*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen* et *Velm*.

(V. OSTENDE, page 145.)

**HEURES DE DÉPART (1).** ( V. page 214, n° 103.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 191 kilom. ( 47 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 5 h. 35 à 40 m.

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	14 fr. »
	{ Chars-à-bancs.	9 25
	{ Wagons.	7 »
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		7 »

V. pour les détails de la route

De Bruges à Ostende, p. 144.	De Malines à Louvain, p. 171.
De Gand à Bruges, p. 129.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Termonde à Gand, p. 98.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Landen à St-Trond, p. 195.

D'OSTENDE A ANS (LIÉGE),

Par *Jabbeke*, BRUGES, *Bloemendael*, *Aeltre*, *Landeghem*, GAND, *Wetteren*, *Audeghem*, TERMONDE, *Malderen*, *Capelle*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen*, *Waremmes*, *Fexhe* et ANS.

(V. OSTENDE, page 145.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 214, n° 93.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 213 kilom. (53 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 6 h. 10 à 15 m.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	15 50
	{ Chars-à-bancs.	10 25
	{ Wagons.	7 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		7 80

V. pour les détails de la route

De Bruges à Ostende, p. 144.	De Malines à Louvain, p. 171.
De Gand à Bruges, p. 129.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Termonde à Gand, p. 98.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Landen à Ans (Liège), p. 197.

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE GAND A COURTRAY (1),

Par *Deynze*, *Waereghem* et *Haerlebeke*.

( Voir GAND, page 100. )

HEURES DE DÉPART (2). ( V. page 212, n° 49.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 45 kilom. (11 lieues 1/4 de poste).

Durée approximative du parcours, 1 h. 20 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. 50
		Chars-à-bancs.	2 25
		Wagons.	1 75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 60

En quittant la station de Gand pour aller à Courtray, on tourne à droite et on s'éloigne rapidement du *rail-way*, qui mène à Termonde. Après avoir traversé la route de Gand à Audenaerde, on laisse à droite Westrem-Saint-Denis, commune du district de Gand, peuplée de 1,400 habitans. Le convoi glisse sur une plaine qui n'offre presque aucun accident de terrain. La *Lys* serpente à droite; voici, du même côté, Deurle, village de 900 habitans, puis Bachte et Maria-Leerne, dont les deux chefs-lieux sont traversés par la route de Gand à Courtray. Cette commune de 1,500 habitans possède le château de Oydonck, une des plus anciennes et des plus belles constructions du pays; il est flanqué de cinq grandes tours, baigné par de larges fossés qu'on traverse sur un pont-levis, et entouré d'un parc magnifique; ce château mérite la visite des étrangers. Astene

---

(1) La section de *Gand* à *Courtray* a été ouverte le 22 septembre 1839.

(2) V. la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. *le Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. *l'Extrait du règlement général*.

est le village qui vient immédiatement après (population 1,400 habitans), et nous arrivons à Deynze-Peteghem, station du chemin de fer. (Parcours depuis Gand 17 kilom.)

La *Lys*, qui baigne Deynze, s'appelle aussi *Leye* ou *Lye*, elle a sa source en France, non loin de Béthune (Pas-de-Calais). Après avoir arrosé Aire, Estaires et Armentières, elle prend, un peu au dessous de cette ville, la direction N.-E., et forme la limite entre la France et la Belgique, par Warneton et Wervick jusqu'à Menin (1), dont elle baigne les murs et par où elle pénètre dans la Flandre-Occidentale (V. page 131), va passer à Courtray, entre ensuite dans la Flandre-Orientale (V. page 95) près d'Olsene, traverse Deynze, et après un cours très sinueux d'environ 42 lieues, dont 23 en Belgique, va se jeter dans l'*Escaut* à Gand, par la rive gauche de ce fleuve.

DEYNZE, sur la *Lys* que l'on y passe sur cinq ponts, à droite du chemin de fer, chef-lieu de canton du district de Gand, est un bourg très ancien qui s'appelait autrefois *Donza*. Ravagé par les Normands en 880, il fut acheté par le comte de Flandre, Robert de Béthune; en 1625 Philippe IV, roi d'Espagne, l'érigea en marquisat. Sa population est d'environ 3,800 habitans. Cette commune possède deux églises, dont la principale est d'une construction gothique fort ancienne. Les routes de Gand à Courtray, et d'Audenaerde à Thielt, la traversent. Renommée pour ses distilleries de genièvre, Deynze commerce aussi en toiles, grains et bestiaux. — Bureau de poste et relais.

Il y a marché le mercredi, et foires les deuxième mercredi après Pâques, premier mercredi après le 15 août, et troisième mercredi d'octobre.

---

(1) *Menin*, en flamand *Meenen*; place forte, chef-lieu de canton, à 2 lieues et demie de Courtray, sur la *Lys* qui la sépare de la France. Population, 8,000 hab. Ce n'était qu'un bourg avant 1350. Philippe II la fit fortifier en 1578. Turenne la prit en 1658, le traité des Pyrénées la rendit à l'Espagne; reprise par Louis XIV, qui la fit fortifier de nouveau par Vauban, elle fut ensuite cédée à l'Autriche; les fortifications ont été restaurées. Fabriques de toiles, linge de table, etc. Foires de 9 jours, les 14 juin et 18 octobre; marché le samedi. C'est la patrie de Van der Mersch, général en chef des insurgés brabançons.

On vient d'y établir des voitures pour Thielt (1), dont les départs coïncident avec le passage des convois; on y en trouve aussi pour Audenaerde (2).

Avant de quitter la station de Deynze n'oublions pas Petteghem, commune qui n'en est séparée que par la *Lys* et dont la population est de 1,400 habitans. Le chef-lieu, à droite du chemin de fer, traversé par les routes de Gand à Courtray et d'Audenaerde à Thielt, communique avec Deynze, par un pont tournant sur la *Lys*.

Après la station le chemin court en ligne directe, longeant, à sa droite, la route de Gand à Courtray et la *Lys* qui serpente plus loin. Voici en delà de la route, Machelen, commune du dist. de Gand, 2,600 hab., puis Olzene, commune du même distr., 2,100 hab., et ensuite Zulte, popul. 2,000 hab. Quelques secondes après, quittant la Flandre-Orientale, nous entrons dans la Flandre-Occidentale ( V. pag. 131), en traversant la *Slyppe*, qui se jette

---

(1) *Thielt*, chef-lieu de canton de l'arrondissement de Bruges, très ancienne ville, car elle fut fortifiée dès 1172. Popul. 12,000 hab. Elle est traversée par des routes qui conduisent à Gand, Courtray et Audenaerde; son marché aux toiles tous les jeudis est considérable, car il s'y vend, dit-on, jusqu'à 80 mille pièces par an. Foires, le premier jeudi de juin et le jeudi après la St Mathieu. C'est la patrie du célèbre barbier et ministre de Louis XI, roi de France, Olivier le Daim, qui fut ensuite pendu sous Charles VIII en 1484.

(2) *Audenaerde* (Oudenaerden), à 5 lieues de Deynze, chef-lieu d'arrondissement judiciaire de la Flandre-Orientale. Son origine se perd dans la nuit des temps: on y a trouvé un grand nombre de médailles non seulement des Romains, mais des Gaulois et des premiers rois de France. Audenaerde fut prise par les Français en 1745. L'Hôtel-de-Ville est un charmant édifice gothique; la fontaine et le bassin vis-à-vis sont dignes d'attention; l'église de Ste-Walburge a beaucoup souffert du bombardement de 1684, ainsi que celle de Notre-Dame, dont la construction remonte à 1110. Mais l'objet le plus digne de la curiosité des étrangers, c'est le portail de la chambre collégiale des bourguemestres et échevins, chef-d'œuvre de sculpture en bois, exécuté en 1530 par Paul Van der Schelder; — Popul. 5,500 habit.; commerce de toiles, dont on vend annuellement 26,000 pièces sur ses marchés. Foires, le 2 mai, le jeudi après le premier dimanche de septembre, le jeudi avant la Pentecôte, et le 29 août; marchés les jeudis et samedis; bureau de poste et relais. C'est la patrie de Marguerite de Parme, fille naturelle de Charles-Quint, et gouvernante des Pays-Bas.

dans la *Lys*, à Vive-Saint-Eloi, commune du dist. de Courtray, popul. 1,200 hab. Encore quelques minutes, et nous arrivons à Waereghem, station. (Parcouru depuis Gand, 29 kilom.)

WAEREGHEM, dont le nom vient de *Warren*, trouble, brouillerie, et *Ghem*, station, demeure, est une importante et fort ancienne commune du district de Courtray. Son territoire est baigné par la *Slyppe*, que nous avons traversée tout à l'heure, population 6,600 habit. Il s'y fait un commerce considérable en toiles. Marché le samedi, foires les 22 juin et 17 octobre.

En 1778 on retrouva, enfoui à quelques pieds, un vase de terre cuite, contenant plus de 200 médailles des empereurs Antonin, Adrien, Commode, Nerva, Trajan, etc.

En quittant la station, le chemin court, toujours en ligne directe, à côté de la route pavée, au delà de laquelle se trouve la commune de Desselghem (1,900 habit.), et ensuite, celle de Beveren (1,600 hab.).

Nous voici à Haerlebecke, dernière station avant Courtray. (Parcouru depuis Gand, 39 kilom.)

HAERLEBECKE ou Harelbeke, commune chef-lieu de canton, distr. de Courtray, population 4 300 habitans, autrefois ville forte, et la plus ancienne de la Flandre, car elle fut la résidence des premiers gouverneurs du pays; détruite par les Normands en 882, rebâtie en 945, incendiée en 988 par les habitans de Courtray, on y a trouvé des médailles et des inscriptions antiques.

Le tissage des toiles est sa principale industrie. La route de Gand à Courtray traverse la commune qui est arrosée par la *Lys* (V. page 156). L'église est d'une architecture remarquable, et la chaire est un chef-d'œuvre dû au ciseau de De Creux, de Tournay.— Foire, le 19 septembre.

Partant d'Haerlebecke il ne faut plus que quelques minutes jusqu'à Courtray, et nous y arrivons, tout auprès de la porte de Tournay, où se trouve la station. (Parcouru depuis Gand, 45 kilomètres).

A la sortie de la station, des omnibus et des petites voitures conduisent les voyageurs à leur destination (1).

---

(1) Des diligences pour Lille, par Menin ou par Roubaix, et pour



## COURTRAY.

### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel du *Damier*, Grande-Place; table d'hôte à midi et demi.

Hôtel du *Lion-d'Or*, Grande-Place; table d'hôte à midi et demi.

Hôtel des *Armes de France*, rue de la *Lys*; tenu par Janssens-Vercruysse, marchand de toiles et linge de table.

PRINCIPAUX RESTAURANS. — Au Saumon, marché aux Grains; — au Savoyard, Grand'Place.

PRINCIPAUX CAFÉS. — Café Belge; café Savoyard, tous deux Grand'Place.

BAINS PUBLICS. — Rue de Tournay.

POSTE AUX LETTRES. — Rue de Groeningue. Les heures de levées correspondent aux heures de départ des convois du chemin de fer; il y a de plus une malle-poste pour la France, partant chaque jour, à 11 heures.

JOURNAUX. — La *Chronique de Courtray*, paraissant trois fois par semaine.

SPECTACLE. — Le théâtre est rue de Tournay; aucune époque fixe pour les représentations, la ville n'ayant point de troupe permanente.

SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES. — Société de Saint-Georges, près la porte de Tournay; société de Saint-Sébastien, hors la-dite porte. Les étrangers y sont admis sur la présentation d'un membre.

VOITURES DE PLACE. — *Vigilantes*, stationnant au chemin de fer et Grand'Place. Prix par course, 1 fr.; à l'heure, 1 f. 50 c. la 1<sup>re</sup>, et 1 fr. chacune des suivantes.

COURTRAY en flamand *Kortryck*, place forte, chef-lieu d'arrondissement judiciaire et de district administratif de la Flandre-Occidentale (V. page 131), à 50° 49' 43" de latitude N., 0° 55' 31" de longitude E., située sur la *Lys* (V. page 156), qui la divise en deux parties et par laquelle elle communi-

---

tout le Nord, partent chaque jour de Courtray, après l'arrivée des convois, savoir : Aux Armes de France, rue de la *Lys*, et, Grand'Place, chez Van Gend et comp.

que avec les principales villes de France (Nord); population 19.000 hab. Belle ville, rues larges et bien bâties. Placée au centre de l'ancien pays des Centrons, l'un des cinq peuples celtiques des Nerviens, Courtray existait déjà du tems des Romains et s'appelait alors *Cortoriacum*. Dès le VII<sup>e</sup> siècle elle fut ville municipale; des monnaies à l'effigie de Charles-le-Chauve (IX<sup>e</sup> siècle) la désignent sous le nom de *Curtriaco*. Courtray fut érigé en comté en 988. Les premiers draps y furent fabriqués en 1268, et en 1464 on y comptait 6.000 drapiers ou tisserands. C'est le 11 juillet 1302 que se donna, sous les murs de Courtray, la célèbre bataille où les Flamands, commandés par le comte de Namur et par Guillaume de Juliers, défirent complètement les Français. Le comte d'Artois, le connétable, deux maréchaux de France et l'élite de la noblesse française y périrent. Parmi les dépouilles des vaincus, on trouva une si grande quantité d'éperons dorés, ornement que les chevaliers seuls pouvaient porter, que la bataille en prit le nom de bataille ou journée *des éperons*. Les Français, pour venger cette défaite, brûlèrent Courtray en 1382 et n'y laissèrent debout que l'église de Notre-Dame et quelques maisons. Ce fut alors que Philippe-le-Hardi, duc de Bourgogne, enleva et fit transporter à Dijon, où on la voit encore, avec Jacquemart et sa femme, deux figures qui frappaient les heures, une célèbre horloge que plusieurs souverains avaient convoitée et qui passait pour une des merveilles de l'époque (1).

Conquise par les Français en 1643, 1646, 1667 et 1683, Courtray fut rendue à l'Espagne par la paix de Riswick; mais en 1744 les Français s'en emparèrent encore; puis en 1793, à la suite d'une victoire qu'ils remportèrent sur les Anglais, tout proche de la ville, ils y entrèrent de nouveau. Peu de temps après, lors de la réunion de la Belgique à la France, elle fit partie du département de la *Lys*. Courtray a peu de monumens remarquables; nous citerons les principaux.

---

(1) La régularité des mouvemens de ces deux figures avait passé en proverbe, et on dit encore à Courtray, pour faire l'éloge de l'union de deux époux : *Ils s'accordent comme Jacquemart et sa femme*. On donne plusieurs étymologies au nom de Jacquemart; celle qui nous semble la plus raisonnable c'est : *Jaken op de Markt*, Jacques du marché; (l'horloge était placée sur une tour qui surmontait le bâtiment des halles).

L'HÔTEL-DE-VILLE.— Edifice gothique, n'a rien à l'extérieur qui frappe les regards. Mais l'intérieur mérite d'être visité, à cause de deux cheminées dont les sculptures de la plus grande délicatesse, du fini le plus précieux, excitent l'admiration du spectateur. L'une est placée dans une sorte d'antichambre qui conduit à la grande salle du conseil ; l'autre décore merveilleusement cette dernière salle.

LES HALLES.— Au centre de la ville, isolées de toute autre construction, les anciennes halles se montrent de la grande place, dans toute leur simplicité. La façade du bâtiment est dominée par cinq élégantes tourelles ; du milieu de ce monument s'élevait jadis une haute tour qui portait la curieuse horloge dont nous venons de parler. Une construction moderne a remplacé les vieilles halles ; c'est dans ce lieu que se tient le grand marché aux toiles. La salle de spectacle, dont l'intérieur se fait remarquer par la fraîcheur de ses décors, fait partie du même édifice.

EGLISE DE SAINT-MARTIN, fondée vers 650 par Saint Eloi, apôtre des Flandres ; elle se fait d'abord remarquer par sa tour, l'une des plus élevées du pays, surmontant un portail qui ne manque pas de majesté. Dans l'intérieur les regards sont frappés par la multitude des ornemens, sur beaucoup desquels le bon goût aurait quelque chose à reprendre ; mais il faut s'arrêter devant un tabernacle en grès d'Avesnes, qui est un des restes les plus précieux de la renaissance. L'église renferme aussi un tableau de Vleirick, peintre belge du XVI<sup>e</sup> siècle ; il représente la *Descente de l'Esprit-Saint sur les Apôtres* ; et les deux volets, le *Sommeil d'Adam dans le Paradis* et le *Baptême du Christ*.

Nous ne devons pas omettre un autre tableau, *Scène de martyrs à Rome*, peint par Van Manderen, morceau d'autant plus précieux que les tableaux de ce maître sont rares, car il fut poète et historien bien plus que peintre (1). Saint-Martin renferme quelques autres curiosités, parmi lesquelles

---

(1) Il florissait dans la dernière moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, peintre et poète, il faisait lui-même les décorations de ses pièces et en construisait les machines ; on raconte à ce sujet qu'ayant voulu, dans un drame de Noé, représenter le déluge, il poussa l'imitation si près de la réalité, et amena sur la scène une telle quantité d'eau, que quelques spectateurs furent noyés ou sur le point de l'être.

nous recommandons les riches ornemens servant aux cérémonies du culte, et des candélabres en argent massif, merveilleusement ciselés.

**NOTRE-DAME.**— Cette église bâtie par Baudouin, comte de Flandre et empereur de Constantinople, ne mérite d'être visitée que pour y admirer la richesse et la beauté de ses ornemens et surtout un des chefs-d'œuvre de Van Dyck, dans la chapelle de Sainte-Catherine surnommée chapelle de Baudouin : il représente l'*Élévation en Croix*; deux bas-reliefs, de Gode-Charles, et un Christ au tombeau, de Van Réable, méritent aussi d'arrêter les regards, ainsi que le tabernacle et sa rampe en bronze doré, bel ouvrage de Lefèvre, fameux ciseleur de Tournay.

L'église Saint-Michel possède un tableau de la célèbre bataille des Eperons, dont nous avons parlé; il était primitivement dans l'église de l'abbaye de Groeninghe, avec les 8,000 éperons dorés trouvés sur le lieu du combat.

C'est de la même église que fut transférée, dans celle de Saint-Michel, la statue de la sainte Vierge, connue sous le nom de Vierge de Groeninghe; elle est en ivoire, mais elle doit sa célébrité bien moins à la beauté de la forme et de la matière qu'aux nombreux miracles qu'on lui attribue, et qui attirent chaque jour à ses pieds une foule de pèlerins.

On conserve dans la sacristie une chasuble laissée à Courtray par saint Thomas Becket, archevêque de Cantorbéry, et dont la vaste ampleur contraste singulièrement avec les habits sacerdotaux maintenant en usage. En 1793 on avait fait de l'église de Saint-Michel le temple de la Raison.

Disons un mot des deux tours appelées *Broelen-Torren* construites, ainsi que le pont sur la *Lys* qui les unit, sous l'administration de Robert de Maldeghem, l'une en 1413, l'autre en 1465. On aura une idée de la solidité de ces colosses quand on saura que leurs murs ont deux mètres trois quarts d'épaisseur (plus de 8 pieds).

**ACADÉMIE. — MUSÉE. — BIBLIOTHÈQUE.** Le premier de ces établissemens, consacré à l'enseignement de la peinture et de l'architecture, compte déjà de longues années d'existence, et a vu sortir de son sein des talens supérieurs.

Le *Musée*, de création récente, ne renferme encore qu'un petit nombre de tableaux anciens et modernes, mais les largesses de l'administration communale et le zèle des mem-

bres de la société qui a formé cette collection, lui promettent un prompt accroissement de richesses.

La même société a créé aussi une bibliothèque.

Mais la véritable richesse artistique et littéraire de Courtray c'est la collection que feu M. Goethals-Vercruysse avait formée en livres, en tableaux et objets d'histoire naturelle et de numismatique; elle appartient par legs à un établissement de bienfaisance dont il fut le fondateur et qui se propose d'en permettre l'accès au public.

Parmi les *promenades de la ville*, l'esplanade est une des plus agréables; elle est plantée de marronniers et de tilleuls entremêlés de pièces de gazon qui s'étendent en rians tapis sous les sièges élégans qui ornent ce parc délicieux. Les boulevards, qui ceignent Courtray, forment aussi une belle promenade, d'où l'on voit se développer le panorama de la ville. Le parc Saint-Georges, au milieu duquel s'élève le bâtiment où siège la société de l'Arbalète, est aussi un endroit charmant.

**COMMERCE ET INDUSTRIE.** — La filature du lin, la fabrication et le blanchiment des toiles et du linge de table forment la principale branche de l'industrie et du commerce de cette ville et y occupent un grand nombre de bras. Toutefois ce n'est point dans Courtray que se fabriquent ces belles toiles unies qui portent son nom, mais dans les communes rurales dont les habitans les apportent écrues sur les marchés hebdomadaires; on évalue à 30,000 le nombre des pièces qui y sont annuellement vendues. La fabrique du linge de table damassé, est une source de prospérité plus précieuse encore que les toiles. Courtray produit toutes les autres espèces de tissus, dont le lin et le coton sont la base; elle a de nombreuses blanchisseries, des teintureries, des distilleries, des raffineries, des brasseries, etc.

**FOIRES ET MARCHÉS.** Il y a deux foires par an; la première, le premier dimanche après Pâques (deux jours); la deuxième, le 24 août (dix jours); marché hebdomadaire, le samedi.

**HOMMES CÉLÈBRES.** Ceux nés à Courtray, sont en petit nombre, nous n'en citerons que deux :

Guesquière (Joseph), jésuite, né en 1736; il fut associé aux Bollandistes.

Wallens (Guillaume), que ses poésies latines ont illustré.

POSTE AUX CHEVAUX. — Bureau, r... (V. page 30.)

*Principales Routes de poste.*

De Courtray à Tournay (1).	3 postes 1/2
à Ypres, par Menin.	3 » 1/2
à Audenaerde.	4 »
à Calais, par Dunkerque <sup>9</sup>	14 » dont 7 3/4 en France.
à Lille (France) (1).	3 » 1/4 dont 2 en France.

DILIGENCES. — Van Ghen et comp., bureau Grand'Place.  
— Aux Armes de France, rue de la Lys.—Diligences pour toutes les villes du Nord.

DE COURTRAY A OSTENDE,

Par *Haerlebeke, Waereghem, Deynze, GAND, Landeghem, Aeltre, Bloemendael, BRUGES, et Jabbeke.*

(V. COURTRAY, page 159.)

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 212, n° 41.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 112 kilom. (28 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 15 à 20 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	7	»
		Chars-à-bancs.	4	75
		Wagons.	3	50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 4 »

V. pour les détails de la route

De Gand à Courtray, p. 155. | De Bruges à Ostende, p. 144.

De Gand à Bruges, p. 129. |

(1) Le chemin de fer doit être continué jusqu'à *Mouscron*, frontière de France, et de là, un embranchement se dirigera sur *Tournay*.

(2) V. la note 1, p. 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc., de station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE TIRLEMONT A ANS (LIÉGE),

Par *Landen, Waremme, et Fexhe.*

(V. TIRLEMONT, page 187.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 215, n° 115.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 46 kilom. (11 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours,

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	3	50
	{ Chars-à-baues.	2	25
	{ Wagons.	1	75

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	1	90
---	---	----

V. pour les détails de la route

De Tirlemont à Landen, p. 189. | De Landen à Ans (Liège), p. 197.

## DE COURTRAY A SAINT-TROND,

Par *Haerlebecke, Waereghem, Deynze, GAND, Wetteren, Audeghem, TERMONDE, Malderen, Capelle, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, et Velm.*

(V. COURTRAY, page 159.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 212, n° 44.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 169 kilom. (42 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 55 min.

PRIX DES PLACES	{ Diligences.	15	50
	{ Chars-à-bancs.	8	»
	{ Wagons.	6	25

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	6	20
---	---	----

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

V. pour les détails de la route

De Gand à Courtray, p. 155.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Gand à Termonde, p. 98.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Termonde à Malines, p. 94.	De Landen à St-Trond, p. 195.
De Malines à Louvain, p. 171.	

DE COURTRAY A ANS (LIÉGE),

Par *Haerlebeke, Waereghem, Deynze, GAND, Wetterem, Audeghem, TERMONDE, Malderen, Capelle, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, Waremmes, Fexhe, et Ans.*

(V. COURTRAY, page 159.)

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 211, n° 34.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 191 kilom. (47 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 5 h. 35 min.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	14	»
	{ Chars-à-bancs.	9	25
	{ Wagons.	7	»

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 7 »

V. pour les détails de la route

De Gand à Courtray, p. 155.	De Louvain à Tirlemont, p. 186.
De Termonde à Gand, p. 98.	De Tirlemont à Landen, p. 189.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Landen à Ans (Liège), p. 197.
De Malines à Louvain, p. 171.	

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.



## DE MALINES A TIRLEMONT,

Par *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, et *Vertryck*.

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 214, n° 91.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 42 kilom. (10 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 15 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. 50
		Chars-à-bancs.	2 25
		Wagons.	1 75

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	1 50
---	------

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p. 171. | De Louvain à Tirlemont, p. 186.

---

## DE MALINES A SAINT-TROND,

Par *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen*, et *Velm*.

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 214, n° 92.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 66 kilom. (16 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 55 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 75

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	2 60
---	------

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p. 171. | De Tirlemont à Landen, p. 189.

De Louvain à Tirlemont, p. 186. | De Landen à St-Trond, p. 197.

---

(1) V. la note 2, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE MALINES A ANS (LIÉGE),

Par *Haeght, Wespelaer, Louvain, Vertryck, Tirlemont, Landen, Waremme, Fexhe, et Ans.*

(V. MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213, n° 82.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 108 kilom. (22 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 30 à 35 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	7	»
		Chars-à-bancs.	4	75
		Wagons.	3	50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 3 40

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p. 171. | De Tirlemont à Landen, p. 189.

De Louvain à Tirlemont, p. 186. | De Landen à Ans (Liège), p. 197.

---

## DE LOUVAIN A ANVERS,

Par *Wespelaer, Haeght, Malines, Duffel et Vicux-Dieu.*

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213, n° 72.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 48 kilom. (12 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 25 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3	50
		Chars-à-bancs.	2	25
		Wagons.	1	75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 70

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p. 171. | De Malines à Anvers, p. 70.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc., de station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE BRUXELLES A ANS (LIÈGE),

Par *Vilvorde*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN, *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen*, *Waremmes*, *Fexhe*, et *Ans*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 23.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 108 kilom. (27 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 10 à 15 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	8 fr. »
		Chars-à-bancs.	5 50
		Wagons.	4 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 4 20

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Tirlemont à Landen, p. 189.

De Malines à Louvain, p. 171. | De Landen à Ans (Liège), p. 197.

De Louvain à Tirlemont, p. 186.

---

## DE BRUXELLES A LOUVAIN,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Haeght*, et *Wespelaer*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 28.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 44 kilom. (11 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 15 à 20 min.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 48 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. »
		Chars-à-bancs.	2 »
		Wagons.	1 25
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		1	60

V. pour les détails de la route

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Malines à Louvain, p. 171.

---

### D'ANVERS A ANS (LIÈGE),

Par *Vieux-Dieu, Duffel, MALINES, Haeght, Wespelaer, LOUVAIN, Vertryck, TIRLEMONT, Landen, Waremmé, Fexhe, et Ans.*

(V. ANVERS, page 74.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page, 210 n° 1.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, jusqu'à Ans, 112 kilom. (28 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 15 à 20 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	9 fr. »
		Chars-à-bancs.	6 »
		Wagons.	4 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		4	30

V. pour les détails de la route

De Malines à Anvers, p. 70. | De Tirlemont à Landen, p. 189.  
De Malines à Louvain, p. 171. | De Landen à Ans (Liège), p. 197  
De Louvain à Tirlemont, p. 186.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE MALINES A LOUVAIN (1),

Par *Haeght*, et *Wespelaer*.

( Voir MALINES, page 66.)

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 214, n° 88.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 24 kilom. ( 6 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 40 à 45 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2 fr. »
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 80 c.

En quittant la station de Malines, le chemin de fer décrit une courbe et coupe, à peu de distance de la ville, la route pavée qui conduit à Louvain. On sort de la province d'Anvers pour entrer dans celle de Brabant. ( V. les notes, pages 65 et 47 ); le premier village qu'on trouve sur la gauche est celui de Muysen, commune du district de Bruxelles, sur la *Dyle* (V. page 71), peuplée de 1,700 habitants. On dit que son église fut fondée par saint Lambert, évêque de Tongres. Un peu plus loin, du même côté, est Hever qu'entourent quelques riantes maisons de campagne; cette commune, du district de Louvain, a 1,400 habitants. Le clocher, qu'on aperçoit à gauche au delà de la *Dyle*, est celui de Rymenam, commune de la province

---

(1) La section de *Malines* à *Louvain* a été ouverte le 10 septembre 1837.

(2) Voir la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc., de station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

d'Anvers et du district de Malines ; population, 1,900 habitants. Le chemin traverse un petit ruisseau affluent de la *Dyle*, qui arrose la commune de Boort-Meerbeck, à droite de la route (1,400 habitants) et dont l'église renferme les tombeaux des seigneurs de Launoy et Santa-Cruz.

Le convoi s'arrête à la station d'Haeght, au point où le *rail-way* rencontre la chaussée de Bruxelles (1). (Parcouru depuis Malines 11 kilom.)

HÆGHT, dont le chef-lieu se trouve à droite et à peu de distance du chemin de fer, est une commune du district de Louvain, peuplée de 1,900 habitants ; elle n'a rien qui mérite d'être cité.

Quelques minutes suffisent pour arriver à Wespelaer, station ou plutôt point d'arrêt temporaire des convois, qui ne s'y arrêtent que du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> octobre (2).

WESPELAER, petite commune de 700 habitants, entre le canal de Louvain (V. page 65) et le chemin de fer, est renommée par un magnifique parc que Delille a chanté, et qui attire dans la belle saison une foule de visiteurs ; le parc a appartenu à l'illustre maison de Berthaut ; un pavillon moderne remplace aujourd'hui l'ancien château : ce parc, dessiné partie à l'anglaise, partie à la française, offre un mélange bizarre de statues mythologiques, de bosquets, de ponts chinois, de grottes et de temples grecs ; les bustes de Voltaire et de Rousseau y figurent avec les sept sages de la Grèce et le prince d'Orange ; l'Olympe avec les Champs-Élysées. Un petit livre, qu'on peut acheter sur les lieux, explique tous les détails de ce singulier assemblage. On trouve à Wespelaer un assez bon restaurateur.

La flèche aiguë qu'on aperçoit à droite, en quittant Wespelaer, est celle de Thildonk, charmant village du district de Louvain, peuplé de 1,100 habitants et situé sur les bords du canal. A gauche, sur la *Dyle*, on découvre le sommet de la tour de Rotzelaer, jadis une des plus illustres baronnies du Brabant, maintenant simple commune de 1,900 habitants, district de Louvain.

A l'horizon, quelques collines qui s'élèvent, annoncent

---

(1) La station d'*Haeght* a été établie par arrêté du 6 nov. 1837.

(2) Arrêté du 6 novembre 1837.— Cette disposition est fondée sur l'attrait du parc de *Wespelaer* pendant la belle saison.

que les accidens de terrain vont commencer ; on dit qu'autrefois le coteau que nous voyons devant nous, vers l'est, avait été un vignoble fertile ; le vin de Wesemael, aujourd'hui commune de 1,300 habitans, route de Louvain à Aerschot (1), était servi sur la table des ducs de Brabant. Depuis plusieurs années on a fait sur ce même coteau des plantations de vignes qui ont réussi.

Nous avançons vers Louvain ; le chemin de fer se rapproche du canal aux bords plantés d'un triple rang de peupliers : nous traversons la *Dyle*, puis la chaussée de Louvain à Aerschot. Voici à gauche Kessel et Leo, commune de 1,600 habit., et à droite, au delà du canal, Wilsile, qui en a 1,100. Au dessus des arbres, à droite, cette flèche qui s'élançe dentelée comme une scie à deux tranchans, est celle de *Sainte-Gertrude* ; nous sommes à Louvain et le convoi s'arrête dans la station placée en dehors de la porte de Diest (2). (Parcouru depuis Malines 24 kilom.) (3).

## LOUVAIN.

A la sortie de la station, des omnibus et des petites voitures conduisent les voyageurs à leur destination.

---

(1) *Aerschot*, petite ville sur le *Demer* (A), district de Louvain, à 4 lieues de cette ville, était connue dès le XII<sup>e</sup> siècle. La tour de son église, haute de plus de 400 pieds, fut renversée en 1572. Il ne reste des fortifications qu'une tour antique nommée la *tour d'Aurélien*. Population 4,000 hab. ; commerce de bois de sapin ; fabriques de bière et de genièvre. Relais de poste.

(2) *Diest*, ville du district de Louvain, à 7 lieues et demie de cette ville, sur le *Demer* (A). Population, 6,900 hab. ; l'église de Saint-Sulpice mérite d'être visitée, elle contient les cendres de Guillaume-le-Taciturne. La bière de Diest est renommée, c'est la patrie de Nicolas Clénard, auteur de la première grammaire grecque. Relais de poste.

(3) On exécute un embranchement de plus de 900 mètres, pour aller de la station au canal.

(A) Le *Demer*, rivière qui prend sa source dans les environs de Tongres, passe à Hasselt, reçoit la *grande Gette* et la *Velpe*, entre dans le Brabant, près de Diest qu'elle traverse, et après avoir quitté Aerschot, va se jeter dans la *Dyle* à Werchter.

PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel de *Suède*, rue de Diest, table d'hôte à une heure.

Hôtel du *Sauvage*, marché au Beurre.

Hôtel de la *Cour de Mons*, marché au Poisson.

Hôtel de l'*Impératrice*, derrière l'église, marché aux Foins.

PRINCIPAUX CAFÉS. — De l'Europe; — Frascati; — Du Commerce; tous trois place d'Armes.

PRINCIPAUX RESTAURANS. — Des Quatre Nations, Marché au Beurre; — Du Petit-Paradis, rue des Grands-Escaliers.

BAINS PUBLICS. — Rue de Malines, près des Oratoires.

POSTE AUX LETTRES. — Bureau principal, place du Peuple; boîte supplémentaire, au Canal. Les levées correspondent aux départs des convois du chemin de fer.

JOURNAUX. — Journal de Louvain; — Petites Affiches de Louvain, Feuille d'annonces dans laquelle on trouve aussi les nouvelles et faits intéressans.

SPECTACLES. — Théâtre, rue de Diest. — La salle est euclavée dans le local des bals de la Société de Frascati. Représentations une fois par semaine, ordinairement le lundi, du mois de mai au dimanche de la Passion, par la troupe d'Anvers. Prix : premières et parquet, 2 fr.; parterre, 1 fr.

SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES. — Grande-Société, rue du Canal. Les étrangers y sont admis sur la présentation d'un membre.

VOITURES DE PLACE. — Vigilantes, stationnant au chemin de fer et à la Grand'-Place. Prix : courses en ville, 1 fr.; — à l'heure, 1 fr. 50 c. la première et 1 fr. chacune des suivantes; — du chemin de fer en ville et *vice versa* : pour deux personnes, 75 c., trois personnes, 1 fr., quatre personnes, 1 fr. 25.

LOUVAIN, ancienne ville, chef-lieu de district de la province de Brabant, sur la *Dyle* et sur la *Voer*, que l'on y passe sur vingt-six ponts de pierre et sur plusieurs ponts en bois.

Le canal de Louvain (V. page 65) y prend naissance. Louvain, bâti au pied d'une montagne, sur un sol fertile, est situé à 50° 53' 26" de lat. N., 2° 21' 31" longit. E. Sa population qui n'est à présent que de 25,000 habitans, s'était ja-



dis élevée à plus de 200,000 ; aussi, dans son enceinte, qui comprend plus de deux lieues de tour, renferme-t-elle des terrains et même des champs cultivés.

L'étymologie du nom de Louvain est fort obscure et les auteurs s'accordent peu sur la véritable ; heureusement , c'est chose peu importante ; il paraît que cette ville remonte à une haute antiquité, bien qu'on n'en connaisse rien avant le IX<sup>e</sup> siècle. Selon Juste-Lipse, un château qu'Arnoul, roi de Lotharingie, fit élever à cette époque pour s'opposer aux attaques des Normands, fut le berceau de la ville ; mais c'est sans fondement que cette forteresse a reçu le nom de Château des Césars. Louvain fut entouré de murs en 1165 et agrandi en 1361.

Jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle, cette ville fut la capitale du duché de Brabant et la résidence de ses souverains.

La guerre, la peste, les incendies et les inondations la ravagèrent souvent ; en 1316, à la suite d'une famine de six mois, la peste enleva les deux tiers de ses habitans, et en 1578 le même fléau y fit périr plus de quarante-quatre mille personnes. Les inondations de 1464, 1532, 1569 et 1573 causées par les débordemens de la *Dyle*, occasionnèrent d'immenses dommages, et en 1130 et 1173 des incendies avaient détruit Saint-Pierre, Saint-Jean, Sainte-Gertrude et la majeure partie des faubourgs.

Louvain était le siège d'une célèbre université, fondée par le duc Jean IV, en 1426, du consentement du pape Martin V. Au temps de Juste-Lipse, cette université comptait jusqu'à huit mille étudiants (1). Le nombre des collèges renfermés dans l'enceinte de la ville et dépendant de son université était de quarante-trois ; elle avait son siège dans le bâtiment dit les Halles, qui avait été construit pour les drapiers, en 1317. L'université fut rétablie en 1816 par le roi des Pays-Bas ; depuis la révolution de 1830, elle a été reconstituée, et s'appelle *Université catholique*. Plus de quatre cents élèves en suivent les cours.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, Louvain était déjà au premier rang des villes manufacturières ; on y comptait plus de 4,000 maisons de tisserands, qui renfermaient chacune 30 à 40 ou-

---

(1) Le pape Adrien VI, précepteur de Charles-Quint, y fit de brillantes études ; en 1510, Charles-Quint lui-même et ses sœurs recevaient leur éducation à Louvain.

vriers. Un historien rapporte que sous le duc Jean III on sonnait la cloche quand les ouvriers sortaient des ateliers, afin que les parens fissent retirer leurs enfans des rues que la foule traversait.

Parmi les monumens que Louvain possède, deux surtout brillent au premier rang, entre les plus remarquables de la Belgique, l'Hôtel-de-Ville et l'église collégiale de Saint-Pierre.

L'HÔTEL-DE-VILLE est, sans contredit, le plus bel édifice gothique de tout le nord de l'Europe. D'une dimension qui exclut le grandiose, on l'admire pour l'élégance de son ensemble, la légèreté des tourelles dont il est accompagné et la forme gracieuse des clochetons qui les surmontent; rien ne surpasse la richesse et la délicatesse des sculptures qui le décorent: commencé en 1448, il fut terminé en 1493: la main du temps avait exercé des ravages sur ce chef-d'œuvre, une complète et intelligente restauration les a fait disparaître, et on le voit aujourd'hui tel que les artistes du XV<sup>e</sup> siècle le livrèrent à l'admiration publique.

EGLISE COLLÉGIALE DE SAINT-PIERRE. — C'est la plus ancienne paroisse de Louvain: il paraîtrait même qu'elle fut bâtie sur les ruines d'un temple de Mars, si l'on en croit le vers latin inscrit autrefois sur son portail,

Mars Petro cessit, pro clavibus hasta recessit.

En 1130, l'incendie qui détruisit la ville, n'épargna pas cette église, qui fut ensuite rebâtie plus magnifique. D'après un plan conservé à l'Hôtel-de-Ville, de sa façade s'élançaient trois gigantesques tours: celle du milieu avait 536 pieds (1), sans compter la croix, et chacune des deux tours latérales 430. Le 31 janvier 1604, un affreux ouragan renversa la grande tour qui, entraînant dans sa chute les deux autres, écrasa toutes les maisons du voisinage: la force du vent fut telle qu'on retrouva la croix dans la *Dyle*, à une très grande distance.

La grande nef étonne autant par la hardiesse que par l'élégance de son architecture. Un jubé merveilleusement sculpté, enrichi de dorures, et surmonté d'un immense

---

(1) C'était la plus haute construction de l'univers. (V. la note de la page 81.)

crucifix qui s'élève jusqu'à la voûte, ferme le chœur. Dans une des deux chapelles, sous le jubé, on voit un Christ noir comme de l'ébène, et vêtu d'une longue robe rouge. Suivant une pieuse légende, trois voleurs avaient pénétré dans l'église et s'apprêtaient à dépouiller l'autel, lorsque ce Christ, détachant son bras de la croix, saisit les brigands par les cheveux et les tint arrêtés ainsi jusqu'au jour.

A droite du maître-autel s'élève un tabernacle doré d'un merveilleux travail, et tout auprès, dans une des chapelles, on admire une table de communion en marbre blanc, délicieusement sculptée à jour par Du Quesnoy.

Le visiteur ne doit pas négliger de voir derrière le chœur la chapelle de *Magrietje* (Marguerite), Marguerite de Louvain, la patronne des servantes. Domestique dans une auberge où les pèlerins étaient reçus, son maître et sa femme ayant résolu de quitter leur état pour embrasser la vie monastique, elle avait aussi formé le même projet; tous trois devaient entrer le lendemain au monastère; des pèlerins vinrent demander l'hospitalité pour cette nuit seulement: ils furent accueillis, et Marguerite alla chercher du vin avec une cruche de bois que l'on montrait encore il y a quelque temps. A peine était-elle sortie que les pèlerins (c'étaient des voleurs) égorgèrent l'aubergiste et sa femme. Marguerite, à son retour, subit le même sort après une longue lutte, et son corps fut jeté dans la *Dyle*; c'était le 2 septembre 1225. Le corps de la jeune fille, au lieu de suivre le courant, le remonta jusqu'au milieu de la ville, entouré d'une auréole et rendant, dit-on, des sons harmonieux. Henri I<sup>er</sup>, duc de Lorraine, qui était à son château, fut témoin de ce miracle. Le bruit s'en répandit promptement, le chapitre de St-Pierre, le duc et la duchesse suivis de leur cour et des magistrats, allèrent en procession chercher les restes de la sainte et les portèrent à l'église où, après avoir été embaumés et placés dans un cercueil fermé d'un grillage, ils furent exposés derrière le chœur, dans une chapelle qui s'ouvrait alors sur la rue et que, depuis, on a fait s'ouvrir dans l'intérieur de l'église. La châsse qui renferme les ossements de Marguerite, est exposée à la vénération des fidèles dans cette chapelle, ornée par leurs offrandes. On voit dans le chœur le tombeau de Henri I<sup>er</sup>, duc de Brabant, dont le corps fut transporté à Louvain, de Cologne où il était mort le 5 septembre 1235.

L'Eglise de Saint-Pierre a quelques beaux tableaux : celui qui était jadis au maître-autel : *Jésus-Christ remettant les clés à saint Pierre*, est de G. de Crayer. Les Français l'avaient enlevé et transporté à Paris; depuis qu'il a été rendu, il est placé au dessus de la porte, du côté de la Grand'-Place.

D'autres tableaux de Metzys, de Hemling, de Van Byck, de Verhaegen, ornent les diverses chapelles.

Chacune des autres églises de Louvain, *Sainte-Gertrude*, *Saint-Jacques*, *Notre-Dame*, *Saint-Michel*, *Saint-Quentin*, offre quelque tableau ou quelque morceau de sculpture intéressant.

A *Sainte-Gertrude* les stalles du chœur sont estimées comme les plus curieuses du royaume; trois tableaux de Michel Coxie et un de G. de Crayer ne sauraient être oubliés; les trois premiers représentent *Jésus avec les deux Larrons*, le *Portement de Croix* et la *Résurrection*; le quatrième est une *Sainte-Trinité*.

A *Saint-Michel*, ancienne église des Jésuites, temple de la Raison en 1793, il ne reste de ses anciennes richesses qu'une vaste table de communion, chef-d'œuvre de sculpture en bois; la chaire qui la décorait orne maintenant l'église de Sainte-Guduie, à Bruxelles. (V. page 52.)

*Saint-Quentin* était autrefois une chapelle renommée par plusieurs miracles; la construction de l'église remonte à 1206; c'est un joli édifice où l'on voit plusieurs tableaux de de Crayer, de Verhaeghen, de Quellyn, de Rombouts. Tout auprès de l'église, dans une petite chapelle, on conserve un crucifix en pierre, qui fut trouvé dans la terre, où, disait-on, il était venu de lui-même. On a cru long-temps qu'il grandissait d'une année à l'autre.

Au nombre des édifices de Louvain, il faut citer l'immense local dont, sous l'empire, le gouvernement français avait fait un hôtel des invalides, et une prison formée de deux grosses tours, entre lesquelles s'ouvre la porte de Diest, à côté de la station du chemin de fer.

On trouve à Louvain quelques établissemens dignes d'une grande ville : un jardin botanique, un cabinet de physique et d'histoire naturelle.

MUSÉE. — Il est établi dans une des salles de l'Hôtel-de-

Ville et se compose d'une centaine de tableaux, la plupart des premiers maîtres de l'école flamande, tels que Quentin Metsys, Coxie, de Crayer, E. Quellyn, Otto-Venius, Van Dyck, Jordaens, etc.

Louvain a plusieurs places : les plus remarquables sont : la Place de l'Hôtel-de-Ville, la Place du Peuple, et celle du Vieux-Marché.

COMMERCE ET INDUSTRIE. — Il y a à Louvain des fabriques d'étoffes de laine, de dentelles et d'huile de colza; mais l'objet de sa principale industrie, comme aussi de son principal commerce, est l'excellente bière que l'on y fabrique et dont elle débite par an plus de 200,000 tonneaux (1).

GALERIES PARTICULIÈRES. — Une des plus précieuses curiosités de Louvain, c'est la galerie de tableaux de M. Van Derschrieck, galerie toujours ouverte aux artistes comme aux étrangers, et où l'on est heureux de rencontrer le propriétaire qui en fait les honneurs avec la plus gracieuse urbanité. Cette collection n'est composée que de chefs-d'œuvre ou de morceaux rares, et les plus beaux noms des écoles flamande et hollandaise s'y trouvent réunis.

HOMMES CÉLÈBRES. Louvain est la patrie de plusieurs hommes illustres; nous citerons, entr'autres :

Divæus ou Vau Dieve, un des meilleurs historiens du pays, né en 1536, mort en 1591.

Espen (Zeger Bernard Van), célèbre jurisconsulte et savant canoniste, né en 1746, mort en 1829.

Lipse (Juste); quoique né près de Bruxelles en 1547, il appartient en quelque sorte à Louvain, car il y fit une partie de ses études, et après y avoir professé long-temps les belles-lettres, il y mourut en 1606.

POSTE AUX CHEVAUX. Rue de Tirlemont.

DILIGENCES. — Van Ghend et comp., — Briard, rue de Tirlemont; diligences pour toutes les villes que ne dessert pas le chemin de fer.

---

(1) Selon Guicciardini, on faisait autrefois du vin dans cette ville. Voici ses propres termes : « Cette cité est très bien située, en un terroir très fertile, avec un air si doux et amiable, que le vin s'y fait dans la ville et dehors à la campagne. » — Cela n'a rien d'étonnant, car nous avons parlé plus haut du vin de *Vesemael* et des plantations de vignes faites récemment sur ce coteau. (Note de l'aut.)

## DE LIÈGE (ANS) A SAINT-TROND,

Par *Ans, Ferhe, Waremme, Landen*, et *Velm.*

(V. LIÈGE, page 199.)

### HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 213, n° 70.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route (depuis *Ans*), 44 kilom. (11 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 15 à 20 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	3 fr. 50
		Chars-à-bancs.	2 25
		Wagons.	1 75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 80

V. pour les détails de la route

De Landen à Ans (Liège), p. 197. | De Landen à St-Trond, p. 195.

---

## DE LOUVAIN A TERMONDE,

Par *Wespelaer, Haeght, MALINES, Capelle*, et *Malderen.*

(V. MALINES, page 66.)

### HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 213, n° 79.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 51 kilom. (12 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 30 à 35 m.

---

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	3 fr. 50
	{ Chars-à-bancs.	2 25
	{ Wagons.	1 75
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		1 80

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p.171. | De Malines à Termonde, p. 94.

---

DE LOUVAIN A GAND,

Par *Wespelaer, Haeght, MALINES, Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem et Wetteren.*

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213. n° 76.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 82 kilom. (20 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 20 à 25 min.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	5 fr. 75
	{ Chars-à-bancs.	3 75
	{ Wagons.	2 75
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		2 80

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p. 171. | De Termonde à Gand, p. 98.  
De Malines à Termonde, p. 94. |

---

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE LOUVAIN A BRUGES,

Par *Haeght, Wespelaer*, MALINES, *Capelle, Malderen*,  
TERMONDE, *Audeghem, Wetteren*, GAND, *Landeg-*  
*hem, Aeltre et Bloemendael.*

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213, n° 73.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage  
des convois (2).

Longueur de la route, 128 kilom. (32 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 45 à 50 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	9 fr. »
		Chars-à-bancs.	6 »
		Wagons.	4 50
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		4	40

V. pour les détails de la route

De Malines à Louvain, p. 171. | De Termonde à Gand, p. 98.  
De Malines à Termonde, p. 94. | De Gand à Bruges, p. 129.

---

## DE LOUVAIN A OSTENDE,

Par *Haeght, Wespelaer*, MALINES, *Capelle, Malderen*,  
TERMONDE, *Audeghem, Wetteren*, GAND, *Landeg-*  
*hem, Aeltre, Bloemendael*, BRUGES et *Jabbeke.*

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page. 213, n° 78.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage  
des convois (2).

---

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à sta-  
tion, et pages 18 et suiv. *Extrait du règlement général.*



Longueur de la route, 49 kilom. (37 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 20 à 25 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	10	75
		Chars-à-bancs.	7	»
		Wagons.	5	25

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog.      5    20

*V. pour les détails de la route*

De Malines à Louvain, p. 171.		De Gand à Bruges, p. 129.
De Malines à Termonde, p. 94.		De Bruges à Ostende, p. 144.
De Termonde à Gand, p. 98.		

## DE LOUVAIN A COURTRAY,

Par *Wespelaer, Haeght, MALINES, Capelle, Malderen, TERMONDE, Audeghem, Wetteren, GAND, Deynze, Waereghem et Haerlebeke.*

(V. LOUVAIN, page 173.)

### HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 213, n° 75.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 127 kilom. ( 31 lieues 3/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 3 h. 40 à 45 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	9	»
		Chars-à-bancs.	6	»
		Wagons.	4	50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog.      4    40

*V. pour les détails de la route*

De Malines à Louvain, p. 171.		De Termonde à Gand, p. 98.
De Malines à Termonde, p. 94.		De Gand à Courtray, p. 155.

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE LOUVAIN A SAINT-TROND,

Par *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen* et *Velm.*

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213, n° 81.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 42 kilom. (10 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 15 à 20 m.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	3	50
	{ Chars-à-bancs.	2	25
	{ Wagons.	1	75

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 80

V. pour les détails de la route

De Louvain à Tirlemont, p. 186. | De Landen à St-Trond, p. 195.  
De Tirlemont à Landen, p. 189. |

---

## DE LOUVAIN A ANS (LIÉGE),

Par *Vertryck*, TIRLEMONT, *Landen*, *Waremmé*  
et *Fexhe*.

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 213, n° 71.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

---

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 64 kilom. (16 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 50 à 55 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 75
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		2	60

*V. pour les détails de la route*

De Louvain à Tirlemont, p. 186. | De Landen à Ans (Liège), p. 197.  
De Tirlemont à Landen, p. 189. |

## DE BRUXELLES A SAINT-TROND,

Par *Vilvorde*, MALINES, *Haeght*, *Wespelaer*, LOUVAIN,  
*Vertryck*, TIRLEMONT et *Landen*.

(V. BRUXELLES, page 47.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 211, n° 33.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 86 kilom. (21 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 30 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	6 fr. 50
		Chars-à-bancs.	4 25
		Wagons.	3 »
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		3	40

*V. pour les détails de la route*

De Bruxelles à Malines, p. 61. | De Tirlemont à Landen, p. 189.  
De Malines à Louvain, p. 171. | De Landen à St-Trond, p. 195.  
De Louvain à Tirlemont, p. 186 |

(1) V, la note 2, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc., de station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE LOUVAIN A TIRLEMONT (1),

Par *Vertryck*.

(V. LOUVAIN, page 173.)

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 213, n° 80.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, 18 kilom. (4 lieues 1/2 de poste.)

Durée aproximative du parcours, 30 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2 fr. »
		Chars-à-bancs.	1 25
		Wagons.	1 »

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 70

Pour établir la station de Louvain, il a fallu faire un déblai de 25 à 30 pieds, car maintenant commencent des accidens de terrain qui ont exigé des travaux d'art considérables.

Le chemin de fer suit à peu près la même direction que la chaussée pavée qui conduit à Tirlemont. Voici d'abord un tunnel de petite dimension; nous laissons successivement à gauche les petites communes de Corbeek-Loo, Lovenjoul, Boutersem, peuplées chacune de 600 habitans. Pendant quelques minutes, les remblais qui bordent la route interceptent la vue, insensiblement les talus s'abaissent, et le convoi glisse sur un terrain élevé de 50 pieds au dessus du sol; bientôt on arrive à la station de Vertryck, établie à la traverse du grand chemin conduisant de Vertryck à Boutersem. (Parcouru depuis Louvain 11 kilom.)

---

(1) La section de *Louvain à Tirlemont* a été ouverte le 18 septembre 1837.

(2) Voir la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc., de station à station*, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

VERTRYCK est une petite commune du district de Louvain, à gauche du *rail-way*, peuplée d'environ 500 habitans et qui ne présente aucun intérêt. Le convoi ne s'y est arrêté qu'un instant ; le chemin s'enfonce, les talus s'élèvent de chaque côté et nous arrivons au tunnel de Cumplich, galerie souterraine de près d'un kilomètre de longueur, dans laquelle, comme on l'a dit avec beaucoup de justesse, le convoi pénètre comme une épée dans un fourreau (1).

Nous voici dans une obscurité profonde; le train roule avec un bruit épouvantable; de temps en temps quelques charbons enflammés, tombant du foyer, rendent en quelque sorte les ténèbres visibles, et à la lueur de ces clartés fugitives on aperçoit en frémissant que le train court tout près des parois du souterrain, contre lesquelles serait broyé l'imprudent qui oserait se pencher hors des voitures; mais trois minutes sont écoulées et le tunnel est franchi.

Cumplich, dont ce souterrain a pris le nom, est une commune à gauche du chemin, entre le *rail-way* et la route pavée. Population 1,100 habitans.

Quelques minutes encore et nous voici parvenus à Tirlemont, dont la station, en dehors de la ville, la laisse sur la gauche. ( Parcoursu depuis Louvain 18 kilom. )

Tirlemont est une station de relai pour les locomotives (V. la note page 21).

### TIRLEMONT.

Au sortir de la station, des voitures conduisent les voyageurs à leur destination.

PRINCIPAUX HÔTELS. — Du Noble, — du Plat-d'Étain, — de Flandre.

POSTES AUX LETTRES, Grande-Place.

SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES. — Société belge, Grande-Place; — Société de lecture, Grande-Place; les étrangers y sont admis sur la présentation d'un membre.

---

(1) Le tunnel a 990 mètres de longueur sur 3 mètres 98 centimètres de largeur, et la voûte 5 m. 50 centim. de haut, sous clé : quatre puits d'aérage de 2 m. de diamètre intérieur s'élèvent de 5 m. au dessus du sol.

TIRLEMONT, ville, chef-lieu de canton, district de Louvain, de la province de Brabant, située sur la Grande-Gette (1) qui la traverse ; latitude 50° 51' 10", longitude 3° 45' 0". Cette ville était sans doute très peuplée autrefois, car elle a près de deux lieues de tour, et, comme Louvain, son enceinte renferme des terres cultivées ; sa population actuelle n'est que de 8,000 habitans. En 1635 elle fut prise par les Français et les Hollandais réunis. En 1704 elle fut en partie réduite en cendres par l'imprudencé d'un ouvrier.

La grande place est remarquable par son étendue ; c'est une des plus vastes que l'on connaisse ; on y voit l'Hôtel-de-ville, et la chapelle de Notre-Dame du Lac.

Tirlemont possède un monument d'une haute importance pour l'histoire des premiers siècles de l'architecture chrétienne, c'est l'église de St-Germain, bâtie sur le sommet d'une éminence qui domine la ville. La tour est romaine et doit être citée comme un modèle en ce genre. Elle date probablement du IX<sup>e</sup> siècle.

Il y a à Tirlemont de beaux hôpitaux et des casernes admirablement bâties qui méritent, ainsi que l'Hôtel-de-Ville et les deux principales églises, la visite des voyageurs. C'est en somme une fort jolie ville.

On y fabrique des bas, de la flanelle, des étoffes et des couvertures de laine ; il y a des savonneries, des brasseries, des raffineries de sel et de sucre. Son commerce en grains et en laine est considérable.

C'est la patrie du jésuite Jean Bollandus, né en 1596 et mort en 1665, auteur de l'immense publication *Acta Sanctorum* ; c'est de lui que les continuateurs prirent le nom de Bollandistes (V. page 53).

POSTE AUX CHEVAUX, rue des Augustins.

---

(1) La Grande-Gette a sa source aux environs de Perwez, sur les confins de la province de Namur, traverse la route de Namur à Louvain, passe à Jodoigne, à Tirlemont, reçoit à Budingen la Petite-Gette (A), entre dans la province de Limbourg et se jette dans le Demer, tout près de Diest.

(A) La Petite-Gette prend sa source aux confins de la province de Liège, passe à Orp-le-Grand, pénètre après plusieurs détours dans le canton de Landen (Liège), rentre dans le Brabant et joint la Grande-Gette à Budingen.

## DE TIRLEMONT A LANDEN (1),

( V. TIRLEMONT, page 187. )

HEURES DE DEPART (2). ( V. page 215, n° 121. )

Longueur de la route, 13 kilom. ( 3 lieues 1/4 de poste. )

Durée approximative du parcours, 20 à 25 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	1 fr. 25
		Chars-à-bancs.	» 75
		Wagons.	» 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 50

En partant de Tirlemont et se dirigeant vers Liège, le sol de plus en plus accidenté, multiplie les points de vue avec une surprenante variété; les champs conservent encore des traces du passage des Romains; et en plusieurs endroits on peut voir des restes de tombeaux antiques. Après avoir laissé à gauche et à droite les villages de Haekendover et Wulmersom, chefs-lieux d'une petite commune de 500 habitans, nous passons la *Petite-Gette* (V. la note A page 188) et nous entrons dans la province de Liège (3).

Nous traversons la plaine de Neervinden, célèbre par les deux grandes batailles qui en portent le nom: la première gagnée par le maréchal de Luxembourg le 29 juillet 1693, sur les alliés commandés par le roi d'Angleterre; la seconde

---

(1) La section de *Tirlemont* à *Ans* (Liège), dont *Landen* fait partie, a été ouverte le 2 avril 1838.

(2) Voir la note 1, page 19.

(3) La province de Liège, une des neuf provinces belges, est bornée au N. par le Limbourg belge, et par le Limbourg hollandais, au S. par les provinces de Namur et de Luxembourg; à l'E. par la Prusse-Rhénane. Sa superficie est de 289.319 hect. et sa population de 400,781 hab.; ce qui donne environ 140 hab. par 100 hect. Elle est divisée en trois arrondissemens judiciaires; chefs-lieux, Liège, Huy et Verviers, et en quatre districts administratifs, Liège, Huy, Verviers et Waremme. On y compte sept villes et 320 communes rurales, formant 24 cantons de justice de paix. La province de Liège compose avec celle du Limbourg un diocèse suffragant de Malines, et dont le siège est Liège; sous la domination française elle formait le département de l'*Ourte*. La province nomme cinq membres au sénat et neuf à la chambre des représentans.

perdue contre les Autrichiens par l'armée française sous le commandement du général Dumouriez, le 28 mars 1793; l'évacuation de la Belgique, par les Français, en fut le résultat. Neervinden est une chétive commune de 350 habitants, située dans la plaine qui s'étend à gauche du *rail-way*.

Nous arrivons à Landen, station, et point d'embranchement du chemin de fer qui se dirige vers St-Trond. (Parcouru depuis Tirlemont 13 kilom.)

LANDEN, chef-lieu de canton du district de Huy, était autrefois une ville forte du Brabant et il reste encore quelques vestiges de ses murailles. Sa population n'est plus aujourd'hui que de 700 habitants. C'est la patrie de Pepin de Landen, maire du palais sous Dagobert, roi de France, et pendant la minorité de Sigebert II. Comme gouverneur de l'Austrasie dont il possédait presque toute la partie septentrionale, il faisait son séjour à Landen, y mourut le 21 février 640 et y fut enterré.—Le commerce et l'industrie de Landen n'ont pour objet que quelques produits agricoles.

## GAND A OSTENDE,

Par *Landeghem, Aeltre, Bloemendael*, BRUGES  
et *Jabbeke*.

(V. GAND, page 100.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 212, n° 52.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 67 kilom. (16 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 55 à 3 h.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog.      2 40

V. pour les détails de la route

De Gand à Bruges, p. 129.      | De Bruges à Ostende, p. 144.

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.



## DE TIRLEMONT A ANVERS ,

Par *Vertryck*, LOUVAIN, *Wespelaer*, *Haeght*, MALINES, *Duffel* et *Vieux-Dieu*.

(V. TIRLEMONT, page 187.)

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 215, n° 116.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 66 kilom. (16 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 1 h. 50 à 55 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	5 fr. 50
		Chars-à-bancs.	3 50
		Wagons.	2 50

Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.	2 40
---	------

V. pour les détails de la route

De Louvain à Tirlemont, p. 186. | De Malines à Anvers, p. 70.  
De Malines à Louvain, p. 171. |

---

## DE TIRLEMONT A GAND ,

Par *Vertryck*, LOUVAIN, *Wespelaer*, *Haeght*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Audeghem* et *Weteren*.

(V. TIRLEMONT, page 187.)

HEURES DE DÉPART (1). ( V. page 215, n° 120.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 100 kilom. (25 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 2 h. 55 à 3 h.

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	7 fr. »
		Chars-à-bancs.	4 75
		Wagons.	3 50

prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 3 50

*V. pour les détails de la route*

De Louvain à Tirlemont, p. 186.		De Malines à Termonde, p. 94.
De Malines à Louvain, p. 171.		De Termonde à Gand, p. 98.

## DE TIRLEMONT A BRUGES,

Par *Vertryck*, LOUVAIN, *Wespelaer*, *Haeght*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Audeghem*, *Wetteren*, GAND, *Landeghem*, *Aeltre* et *Bloemendael*.

(V. TIRLEMONT, page 187.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 215, n° 117.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 146 kilom. (36 lieues 1/2 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 15 à 20 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	10 fr. 50
		Chars-à-bancs.	7 »
		Wagons.	5 25

prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 5 10

*V. pour les détails de la route*

De Louvain à Tirlemont, p. 186.		De Termonde à Gand, p. 98.
De Malines à Louvain, p. 171.		De Gand à Bruges, p. 129.
De Malines à Termonde, p. 94.		

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix, etc.*, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE TIRLEMONT A OSTENDE,

Par *Vertryck*, LOUVAIN, *Wespelaer*, *Haeght*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, *Termonde*, *Audeghem*, *Wetteren*, GAND, *Aeltre* et *Bloemendael*.

(V. TIRLEMONT, page 187.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 215, n° 124.)

Les convois ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 167 kilom. (41 lieues  $\frac{3}{4}$  d' poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 50 à 55 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	12 fr. »
		Chars-à-bancs.	7 75
		Wagons.	6 »
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		5	90

V. pour les détails de la route

De Louvain à Tirlemont, p. 186.	De Termonde à Gand, p. 98.
De Malines à Louvain, p. 171.	De Gand à Bruges, p. 129.
De Malines à Termonde, p. 94.	De Bruges à Ostende, p. 144.

---

## DE TIRLEMONT A COURTRAY,

Par *Vertryck*, LOUVAIN, *Wespelaer*, *Haeght*, MALINES, *Capelle*, *Malderen*, TERMONDE, *Wetteren*, GAND, *Deynze*, *Waereghem* et *Haerlebecke*.

(V. TIRLEMONT, page 187.)

HEURES DE DÉPART (1). (V. page 215, n° 119.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

---

(1) V. la note 1, page 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

Longueur de la route, 145 kilom. ( 36 lieues 1/4 de poste.)

Durée approximative du parcours, 4 h. 15 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	10	»
		Chars-à-bancs.	7	»
		Wagons.	5	25
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		5	10	

*V. pour les détails de la route*

De Louvain à Tirlemont, p. 186.	De Termonde à Gand, p. 98.
De Malines à Louvain, p. 171.	De Gand à Courtray, p. 155.
De Malines à Termonde, p. 94.	

---

## DE TIRLEMONT A SAINT-TROND,

*Par Landen et Velm.*

( V. TIRLEMONT , page 187.)

**HEURES DE DÉPART (1).** ( V. page 215, n° 126.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (2).

Longueur de la route, 24 kilom. ( 6 lieues de poste.)

Durée approximative du parcours, 40 à 45 m.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	2	»
		Chars-à-bancs.	1	25
		Wagons.	1	»
Prix du transport des <i>bagages</i> , par 100 kilog.		1	10	

*V. pour les détails de la route*

De Tirlemont à Landen, p. 189. | De Landen à St-Trond, p. 195.

---

(1) V. la note 1, p. 19.

(2) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

## DE LANDEN A SAINT-TROND (1),

Par *Velm*.

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 212, n° 58.)

Les départs de *Velm* ont lieu au passage des convois (3).

Longueur de la route, 11 kilom. (2 lieues  $\frac{3}{4}$  de poste).

Durée aproximative du parcours, 20 min.

PRIX DES PLACES :	{	Diligences.	1 fr. 25
		Chars-à-bancs.	» 75
		Wagons.	» 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. » 60

A peine sorti de la station de Landen, le convoi quitte la province de Liège et entre dans celle du Limbourg (Voir page 197) ; quelques minutes nous conduisent à *Velm*, station.

*Welm* ou *Velm*, commune du Limbourg, district de *Hasselt* ; population 750 habitans ; elle est traversée par une chaussée romaine.

En approchant de *St-Trond* nous laissons à droite *Halmael*, très petite commune du district de *Hasselt*, peuplée de 200 habitans. Deux minutes après le convoi arrive à la station. (Parcouru depuis Landen 11 kilom.)

## SAINT-TROND.

PRINCIPAUX HÔTELS. — de l'Europe, — du Sauvage, — du Brabant.

POSTE AUX LETTRES, rue des Chevaliers.

---

(1) La section de *Landen* à *St-Trond* a été ouverte le 6 oct. 1839.

(2) Voir la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc, de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

**SAINT-TROND**, *Saint-Truyen*, à 4 lieues S.-O. de Hasselt, 5 lieues de Tongres, chef-lieu de canton du district de Hasselt, province du Limbourg, sur le *Cicindria*, ruisseau qui arrose la ville, que traverse la route de Bruxelles à Liège, avec un embranchement sur Maëstricht. Population 8,500 habitans. — Relai de poste.

Dans le V<sup>e</sup> siècle, St-Trond n'était qu'un village appelé *Sarchinium*. Son nom actuel vient, dit-on, d'un seigneur nommé Treeden ou Trudon qui y fonda en 656 une abbaye de l'ordre de St-Bernard ; on l'entoura de murs en 1058. Après la victoire sur les Liégeois en 1467, Charles-le-Téméraire ordonna la démolition des murs de la ville qui avait ouvert ses portes aux révoltés, et fit trancher la tête à dix habitans. Les confédérés l'incendièrent en 1568. Elle fut prise par les Français en 1794. St-Trond dépendait autrefois du pays de Liège.

On y compte onze églises, dont la principale, située sur une immense place, ainsi que l'Hôtel-de-Ville, est assez remarquable. Il y a un hospice pour les vieillards, un collège et plusieurs couvens.

La fabrication et la vente des dentelles forment le principal objet du commerce et de l'industrie de cette ville occupent un sixième de sa population.

Marchés hebdomadaires les mardis et vendredis.

POSTE AUX CHEVAUX, marché aux Cochons.

*Principales routes de poste.*

De Saint-Trond à Tongres,	2 postes	1/2
à Maëstricht,	4	1/2
à Hasselt,	2	1/2
à Maeyseck par		
Tongres et Maëstricht	8	1/2

— St-Trond est la patrie de Brustem (Jean), religieux franciscain du XIV<sup>e</sup> siècle, auteur d'une compilation des actions des évêques de Liège et des ducs de Brabant jusqu'à 1505. — De Coninckx, abbé, auteur d'un poème des *Quatre-Parties de l'année*, publié à Liège en 1784. Il est mort récemment. Tous les livres de sa bibliothèque portaient pour devise : *Pax, amor veri.*

## DE LANDEN A ANS ( LIÉGE ) (1),

Par *Waremme, Fexhe et Ans.*

HEURES DE DÉPART (2). (V. page 212, n° 56.)

Les départs ont lieu, de chaque station intermédiaire, au passage des convois (3).

Longueur de la route, jusqu'à *Ans*, 33 kilom. (8 lieues 1/4 de poste.)

Longueur approximative du parcours, 55 à 60 m.

PRIX DES PLACES :	{ Diligences.	3 fr. 25
	{ Chars-à-bancs.	2 »
	{ Wagons.	1 50

Prix du transport des *bagages*, par 100 kilog. 1 40

Presqu'en sortant de la station de *Landen*, nous quittons le territoire de la province de *Liège* et nous entrons dans celle du *Limbourg* (4), que le chemin de fer parcourt pendant quelques minutes vers une de ses extrémités S.-O.;

---

(1) La section de *Tirlemont* à *Ans* (*Liège*), qui comprend de *Landen* à *Ans* (*Liège*), a été ouverte le 2 avril 1838.

(2) V. la note 1, page 19.

(3) V. pages 31 et suiv. le *Tableau des prix*, etc., de station à station, et pages 18 et suiv. l'*Extrait du règlement général*.

(4) La province du *Limbourg*, dont une portion a été cédée à la Hollande, qui possédait déjà la place de *Maestricht*, est maintenant limitée à l'O. par les provinces d'*Anvers* et de *Brabant*, au S. par celle de *Liège*, à l'E. par le *Limbourg* hollandais, au N. par la Hollande. La superficie du territoire belge est d'environ 240,000 hect., et la popul. de 167,426 hab.; c'est environ 70 hab. par 100 hect. La province est divisée en deux arrondissemens judiciaires; chefs-lieux, *Hasselt* et *Tongres*; et en trois districts administratifs, *Tongres*, *Hasselt* et *Maeseyck*. Le territoire comprend 5 villes et 262 communes rurales, qui forment 17 cantons de justice de paix; cette province fait partie du diocèse de *Liège*; elle nomme deux membres au sénat et cinq à la chambre des représentans. Sous l'empire français le *Limbourg* formait le département de la *Meuse-Inférieure*; chef-lieu, *Maestricht*.

il en sort à Corswarem, pour rentrer dans la province de Liège, en traversant le *Jaar* ou *Geer* (1).

Nous voici à Waremmé, station principale. (Parcouru depuis Landen 14 kilom.)

WAREMME, chef-lieu de district de la province de Liège, jadis capitale de la Hesbaie (2), n'est aujourd'hui peuplée que de 14 à 1,500 habitants. L'église, fort ancienne, fut fondée, dit-on, par le templier Gauthier au XII<sup>e</sup> siècle. On a converti en boulevards les remparts qui ceignaient la ville, au centre de laquelle se trouve une belle place plantée d'arbres.

Au hameau de Longchamp, sur les bords du *Jaar*, on remarque un château dont le parc, d'une vaste étendue, se distingue autant par le choix des plantations que par leur ordonnance pleine de goût.

Waremmé est une commune tout agricole; mais on y fabrique du pain d'épices qui est en grande réputation.

Il s'y tient trois foires annuelles, le 18 mai, 22 juillet et 6 septembre.

En quittant la station nous traversons une des anciennes voies romaines les mieux conservées, c'est celle qui conduisait de Bavay à Tongres.

Depuis la station de Malines, qui n'est qu'à cinq ou six mètres au dessus du niveau de la mer, le chemin de fer s'est élevé insensiblement; parvenu à Remicourt, commune de 350 habitants, que nous laissons sur la gauche, nous avons atteint une hauteur égale au sommet de la flèche de la cathédrale d'Anvers. Nous traversons le ruisseau d'*Yerne*, et quelques minutes après nous sommes à Fexhe, station. (Parcouru depuis Landen 25 kilom.)

FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER, commune du district de Wa-

---

(1) Cette rivière prend sa source à Lens-St-Remy, arrondissement de Huy, traverse le territoire de Waremmé, entre dans le Limbourg après Thys, passe à Tongres, revient dans la province de Liège pour en sortir après un court trajet, et va se jeter dans la *Meuse* à Maëstricht.

(2) La *Hesbaie*, pays situé sur la rive gauche de la *Meuse*, comprenait St-Trond, Liège, Tongres, Herstal, Waremmé, Landen, Hannut et une partie de Huy.



remme, population 350 habitans, n'a absolument rien de remarquable, et nous ne la citons qu'à propos de la station qu'on y a établie.

Le chemin continue à s'élever jusqu'à Ans où nous arrivons bientôt; c'est actuellement le point extrême de la route, celui où s'arrêtent les convois, en attendant que le *rail-way* soit continué jusqu'à Liège, dont la station d'Ans est distante de  $\frac{3}{4}$  de lieue par la route pavée (1). (Parcouru depuis Landen 33 kilom.)

ANS et GLAIN, commune composée de plusieurs hameaux, outre les deux chefs-lieux, peuplée de 3,800 habitans, est située sur un plateau élevé de 182 mètres au dessus du niveau de la mer, et d'environ 110 mètres au dessus de la *Meuse* à Liège; on trouve à Ans des vestiges d'un ancien château et d'agréables maisons de campagne.

### LIÈGE.

Au sortir de la station, des omnibus transportent les voyageurs et leurs bagages jusqu'à Liège et les conduisent à leur destination.

#### PRINCIPAUX HÔTELS.

Hôtel du *Pavillon anglais*, place Saint-Lambert.

Hôtel de l'*Europe*, place de la Comédie; tenu par Hémar, qui tient aussi à Chaudfontaine l'hôtel de *Liège*. — Voitures pour Chaudfontaine.

Hôtel de *Londres*, place de la Comédie.

Hôtel de l'*Aigle noir*, rue Ferronstrée.

Hôtel de la *Pommelette*, rue de la Pommelette.

Hôtel de *France*, rue Sainte-Aldegonde.

Hôtel de *Suède*, place de la Comédie.

---

(1) La section d'Ans à Liège, actuellement en construction, aura une longueur de 6,627 mètres, pour arriver à la station qui sera placée au lieu dit les *Guillemins*. Afin de racheter la différence de niveau entre Ans et la *Meuse*, différence qui est de 108 mètres 90 centimètres, on établit le chemin de fer, d'abord sur un plan horizontal de 850 mètres de longueur, puis sur un plan incliné qui rachètera une hauteur de 55 mètres sur une longueur de 1,980; vient ensuite un second plan horizontal de 330 mètres et enfin un deuxième plan incliné, pareil au premier; les convois descendront ou monteront les plans inclinés au moyen de machines à vapeur fixes et d'une force supérieure.

**PRINCIPAUX CAFÉS.** — Du Midi; — Des Deux-Fontaines, place de la Comédie; — De la Renaissance, passage Lemonnier; — Café Grec, place Verte.

**PRINCIPAUX RESTAURANS.** — Dans la plupart des hôtels et dans presque tous les cafés.

**BAINS PUBLICS.** — Bains *Philips*, quai de la Sauvenière (un omnibus parcourt la ville pour recueillir les baigneurs). — Bains de l'Hôtel du Pavillon-Anglais, place St-Lambert.

**POSTE AUX LETTRES.** — Bureau principal et boîte, place St-Jean; ouvert de 7 heures du matin à 9 heures du soir.

*Boîtes de quartiers.* — A l'Hôtel-de-Ville; — Au Palais; — Maison Beyne, rue Pont-d'Ile; — Hospice de Bavière; — Porte St-Léonard; — Porte St-Laurent; — Porte Ste-Marguerite-Sur-Avroy. — La levée des lettres a lieu au bureau principal, un quart d'heure avant chaque départ. — Aux autres, quatre fois par jour, et la dernière fois à 4 heures de relevée.

**JOURNAUX.** — *Quotidiens*: Journal de la province de Liège, — le Politique, — l'Industrie, — l'Espoir, — le Courrier de la Meuse. — *Périodiques*: Revue Belge, recueil mensuel publié à Liège par la société d'encouragement de la littérature.

**SPECTACLES.** — *Théâtre royal*, place de la Comédie: comédies, drames, grands opéras, opéras-comiques; représentations, les dimanches, lundis, mardis, jeudis et vendredis. *Prix des places*: parquet et premières loges, 3 f.; deuxièmes loges, 1 f. 50 c.; parterre, 1 f. 25 c.

*Gymnase*, près de St-Jacques; vaudevilles et drames; mêmes jours de représentations qu'au Théâtre-Royal. *Prix des places*: premières, 2 f. 50 c.; parquet et deuxièmes loges, 1 f. 50 c.; parterre, 75 c.

**SOCIÉTÉS PARTICULIÈRES.** — D'émulation, créée par le prince Wilbryck, rue de l'Université; — Militaire, place St-Lambert; — Du Casino, au Beau-Mur-outré-Meuse; — De Ste-Cécile, rue Souverain-Pont; — D'Agrément, place Verte. Les étrangers y sont admis sur la présentation d'un membre.

**VOITURES DE PLACE.** — *Vigilantes*, *Renaissantes*, *Léopoldines*, *Damos-Blanches*. — Stationnement sur toutes les places publiques. — *Prix*: par course, à un cheval, 50 c.;

à deux chevaux, 1 fr.; — à l'heure, la première, 1 fr. 50 c.; chacune des suivantes, 1 fr.

LIÈGE, en flamand *Legia*, grande et ancienne ville, autrefois capitale de la principauté de ce nom, aujourd'hui chef-lieu de la province, peuplée de 65.967 habitans d'après un dénombrement récent, située à 50° 39' 22" de latitude N., à 3° 11' 27" de longitude E., dans une vallée aussi agréable que fertile, sur la *Meuse* (1) qui la traverse, et au confluent de l'*Ourte* (2) avec ce fleuve.

---

(1) La *Meuse*, en flamand *Maes*, en wallon *Mouse*, en hollandais *Maas*, beau et grand fleuve qui a sa source en France, à 7 lieues N.-E. de Langres. D'abord formé de deux ruisseaux dont la jonction a lieu à Fort-Fillié, il ne prend le nom de *Meuse* qu'après le château en ruine et le village de ce nom; il parcourt le N.-E. du département des Vosges, disparaît près de Bazoilles, pour ne se remonter qu'une lieue et demie plus loin, à Noncourt; traverse dans toute sa longueur le département de la Meuse, la partie orientale des Ardennes, passe à Givet, d'où il entre dans la province de Namur, qu'il parcourt du S. au N. jusqu'à Namur; puis tournant à l'E. il se dirige vers Andenne et entre dans la province de Liège; passe à Huy, traverse Liège, et après un cours de 17 lieues dans la province de Namur, et d'environ 18 lieues dans celle de Liège, il la quitte à Navagne pour entrer dans le Limbourg, où il sépare la partie hollandaise de la partie belge, passe à Maëstricht, puis à Ruremonde et à Venloo, et va se jeter dans la mer du Nord par plusieurs embouchures. La *Meuse* est navigable depuis Vaucouleurs (France); entre Namur et Liège, sa largeur moyenne est de 130 mètres; sa rive droite est hérissée de rochers, et de coteaux couverts de vignobles.

(2) *Ourte*, *Ourthe*, *Urta*, rivière dont la source dans la province du Luxembourg est formée de deux branches, partant l'une du village d'Ourte, l'autre de Remagne au S.-E. de St-Hubert, distantes l'une de l'autre de 5 lieues et demie; c'est à deux lieues de Houfalize que ces deux branches se réunissent et prennent le nom d'*Ourte*. Cette rivière commence à être navigable à Laroche, mais c'est seulement de Barraux à Liège que sa navigation a de l'importance. L'*Ourte* entre dans la province de Liège à Bomal; elle reçoit l'*Amblève*, puis la *Vesdre* à Chenée, et se jette dans la *Meuse* par trois embouchures dans la ville de Liège, après un cours de 37 lieues, dont 12 dans la province de Liège; l'*Ourte* court en replis tortueux, surtout dans le Luxembourg, puis revient sur elle-même; de hautes montagnes, d'énormes rochers hérissent ses bords; sa largeur est de 20 à 60 mètres. Sous l'empire français, l'*Ourte* avait donné son nom à un département dont Liège était le chef-lieu.

Deux montagnes éloignées l'une de l'autre de 2,332 mètres à leur sommet, Ste-Walburge et le Cornillon, dominant la ville, dont une partie s'élève en amphithéâtre sur le revers d'une colline commandée par la citadelle, dont le plateau est à 158 mètres au dessus de la mer.

La *Meuse*, profondément encaissée entre Huy et Liège, s'élargit à mesure qu'elle approche de cette dernière ville, où elle se divise en deux bras, dont l'un, traversant une partie du quartier dit d'Outre-Meuse, reçoit l'*Ourte* au pont de St-Nicolas.

Liège paraît devoir son nom à un petit ruisseau appelé Légie, qui descend du village d'Ans, traverse la ville par un canal souterrain et va se jeter dans la *Meuse* au dessus du pont des Arches; ce ruisseau s'appelle plus communément aujourd'hui le *Ri-de-Coq-Fontaine*.

L'origine de Liège est ancienne; en 565, st Monulphe, évêque de Tongres, se rendant au château de Chievremont, frappé de la beauté du site, où, suivant la légende, on aurait aperçu une croix flamboyante, résolut d'y bâtir une église sous l'invocation de saint Côme et de saint Damien.

Dans le VII<sup>e</sup> siècle, St Servais avait transféré le siège de Tongres à Maestricht; en 712, st Hubert le transporta à Liège et y fit commencer la construction d'une église en l'honneur de St Pierre. Liège, déjà ville importante, fut dévastée par les Normands en 882; il était réservé à l'évêque Notger d'en réparer les désastres vers la fin du X<sup>e</sup> siècle; son épiscopat fut signalé par des travaux immenses; trouvant la cathédrale peu digne d'un siège aussi important que celui de Liège, il la fit démolir, et celle que l'on construisit par ses ordres sur le même emplacement, montra toute la grandeur de ses conceptions; c'est à juste titre que la mémoire de ce grand évêque est encore en vénération et qu'il est considéré comme le véritable fondateur de la ville. Du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'histoire de Liège ne fut qu'une suite de contestations, de troubles et de guerre entre les Liégeois et leurs évêques, qui étaient en même temps princes temporels et spirituels. Les règnes d'Albert de Cuick, de Jean, de Ferdinand et de Maximilien de Bavière, furent marqués par de longues et terribles dissensions. L'empereur Othon IV, les ducs de Bourgogne Philippe-le-Bon et Charles-le-Téméraire, eurent aussi à punir les rebelles et turbulents Liégeois; notre cadre ne nous permet pas d'entrer dans

les détails de ces époques de guerres intestines. La puissance temporelle des évêques finit à la domination française; elle avait duré environ quatorze siècles, et vu passer 90 prélats. Mgr. le prince de Méan, mort archevêque de Malines, a été le dernier prince-évêque de Liège, qui n'est aujourd'hui que le siège d'un simple évêché, suffragant de Malines.

La ville est divisée en ville-haute et ville-basse; elle forme, *intra muros*, quatre quartiers; on y compte onze places publiques, parmi lesquelles, la place St-Lambert, la place Verte, la place de la Comédie, et ses environs sont les plus remarquables.

Les rues de Liège sont en général étroites et malpropres; les hautes maisons qui les bordent y laissent pénétrer peu de jour et d'air; néanmoins dans le quartier neuf, on trouve quelques rues spacieuses et des maisons bien bâties.

L'*Ourte* et la *Meuse* qui circulent dans la ville ont rendu plusieurs ponts indispensables; on en compte treize, dont le plus important est le pont des Arches, qui embrasse la *Meuse* dans sa plus grande largeur.

**LE PALAIS.** — C'est l'ancienne résidence des Princes-évêques. Les premiers fondemens en furent jetés en 973 par l'évêque Notger; brûlé en 1185 avec une partie de la ville, reconstruit peu de temps après, incendié de nouveau en 1505, Evrard de la Marck le fit réédifier en 1508, tel qu'on le voit encore. La principale façade qui donne sur la place St-Lambert est d'un aspect imposant.

Ce palais sert aujourd'hui de Palais de Justice; il renferme aussi les archives; les galeries qui entourent la première cour, sont occupées par de nombreux marchands.

**HÔTEL-DE-VILLE.** — La première pierre en fut posée en 1714; le précédent Hôtel-de-Ville, bâti à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, avait été détruit dans le bombardement de 1601 par le maréchal de Boufflers; l'édifice actuel est un bâtiment régulier dont la façade, décorée d'un perron, est d'un agréable aspect.

**EGLISE CATHÉDRALE DE ST-PAUL.** — Autrefois la cathédrale, sous l'invocation de St Lambert, s'élevait sur la belle place de ce nom; des statues d'or et d'argent décoraient ses nombreuses chapelles; autour du chœur, fermé d'une belle balustrade

dorée, on admirait les tombeaux des princes ecclésiastiques de Liège.

St-Paul, érigé en cathédrale depuis 1793, date de 968. L'église fut rebâtie dans le XIII<sup>e</sup> siècle ; il ne reste de cette époque que l'arrière-chœur ; chaque siècle suivant est venu ajouter quelque chose à son architecture. Un beau Christ en bronze, de Delcourt, artiste liégeois, attire les regards au dessus de la grande porte d'entrée.

On conserve, dans le trésor de cette église, un buste de St Lambert en vermeil, dans lequel les os du saint patron de Liège sont renfermés ; c'est un remarquable ouvrage d'orfèvrerie pour l'époque, car c'est en 1513 que l'évêque Evrard de la Marck le fit exécuter ; il coûta sept ans de travail et cent mille écus (1).

**SAINTE-JACQUES.** — C'est la merveille de Liège ; en effet, on ne peut rien voir de plus majestueux, de plus élégant et de plus léger que cette nef en même temps si vaste. Aucune description ne saurait rendre ces innombrables détails ; aussi, dans la crainte de n'en donner qu'une idée trop incomplète, nous nous bornons à engager les étrangers à visiter ce chef-d'œuvre dont la fondation remonte à l'an 1014.

**SAINTE-MARTIN.** — Cette église fut fondée en 962 par l'évêque Eracle, sur une éminence qui domine la ville ; détruite en 1302 dans une lutte sanglante entre la noblesse et la bourgeoisie, elle ne fut reconstruite qu'en 1542. C'est dans l'église de St-Martin qu'on célébra pour la première fois la fête du Saint-Sacrement ou la *Fête-Dieu*, que tout le catholicisme solennise depuis lors.

N'oublions pas la belle église des *Carmes* hors Château, rendue au culte à la fin de 1839. Ce beau monument date du XV<sup>e</sup> siècle ; son architecture est celle de la renaissance ; on l'a complètement restauré dans le même style, et on doit restaurer aussi la façade, une des plus remarquables de Liège ; les deux lions en pierre au dessus de la porte, sont du célèbre sculpteur Delcourt.

---

(1) Cette somme est prodigieuse pour un temps où une journée de manœuvre coûtait un *liard* de Liège, et où, pour traiter splendidement l'évêque et sa cour, on dépensait *quatre-vingt-neuf liards*.

*Saint-Jean, Saint-Denis, Sainte-Croix, Saint-Barthélemy*, sans présenter rien de très remarquable, méritent d'être visitées de l'étranger curieux. Liège possède encore d'autres églises qu'on peut sans regret se dispenser de voir.

L'UNIVERSITÉ, créée par un arrêté royal du 25 septembre 1816, est établie dans un édifice construit au bord de la *Meuse* sur les ruines de l'église des Jésuites.

L'Université contient une bibliothèque composée de 75,000 volumes, une collection de médailles, un cabinet de physique et d'astronomie, un laboratoire de chimie, une collection minéralogique, un cabinet de zoologie, etc., etc.

LE JARDIN-BOTANIQUE, où la classification est faite d'après la méthode de Jussieu, renferme plus de 3,500 espèces, et les serres et l'orangerie plus de 2,000.

Liège possède une école des arts et manufactures et des mines, une école d'artillerie, une école de médecine vétérinaire, un institut royal des sourds-muets, un conservatoire royal de musique, une académie de dessin, peinture, sculpture, architecture, gravure et ciselure.

THÉÂTRE ROYAL. — Bâti en 1818 sur l'emplacement de l'église des Dominicains, la première pierre fut posée par mademoiselle Mars, de la Comédie-Française; c'est un édifice lourd, sans élégance, et dont l'intérieur est fort mal distribué (V. page 200).

CITADELLE. — Les premiers fondemens en furent jetés en 1255 par l'évêque Henri de Gueldre, sur les hauteurs de Ste Walburge. Démolie, puis rebâtie, prise et reprise par les Français, les fortifications n'ont été rétablies qu'en 1820. Il faut monter à la citadelle, ne fût-ce que pour jouir du magnifique panorama que présente Liège, la *Meuse* et ses affluens; sur la rive droite du fleuve se trouve la *Chartreuse*, autre forteresse, à un quart de lieue de la ville.

HOSPICES. — Liège possède plusieurs hospices, dont le principal est l'hospice de Bavière, outre-Meuse: de plus, un hôpital militaire.

COMMERCE, — INDUSTRIE. — L'industrie est très florissante à Liège; le chemin de fer qui, venant d'Ostende et d'Anvers, se dirige par Liège sur la frontière de Prusse, ne peut

qu'accroître la prospérité de cette ville. On y trouve une foule de fabriques et d'usines pour l'exploitation des métaux et la confection des machines à vapeur; il y a aussi une fonderie de canons et une fonderie de zinc. Les manufactures d'armes y sont nombreuses et exportent pour plusieurs millions par année. Les nombreuses mines de houille de la province forment aussi une des branches les plus considérables de l'industrie et du commerce du pays.

L'étranger ne doit pas quitter Liège sans aller visiter le village de *Seraing*, où se trouvent réunis les plus beaux établissemens industriels. Un omnibus part d'heure en heure pour *Seraing*, de l'hôtel du Grand-Cerf, rue du Dragon d'or.

Liège est le siège d'une cour d'appel dont ressortissent les tribunaux de la province et ceux des provinces du Limbourg, de Namur et du Luxembourg.

**HOMMES CÉLÈBRES.** — Une foule d'hommes illustres, à divers titres, ont vu le jour à Liège; nous en citerons seulement quelques uns:

Demarteau (Gilles), inventeur de la gravure en manière de crayon, né en 1729, mort en 1776. — Grétry (André-Ernest-Modeste), célèbre compositeur dont la réputation est européenne, né en 1741, mort en 1812. — Lairesse (Gérard de), peintre, né en 1640, mort en 1711. — Laeusberg (Mathieu), chanoine de St-Barthélemy à Liège vers l'an 1600, connu de toute l'Europe par l'almanach populaire qui porte son nom.

**POSTE AUX CHEVAUX**, cour des Ex-Mineurs. (V. page 30.)

*Principales routes de poste.*

De Liège à Arlon,	18 postes	1/2.
à Hasselt,	4	3/4.
à Mons,	18	»
à Namur,	8	»
à Dinant,	9	3/4.

**DILIGENCES.** — Van Gend et compagnie; — Pasquet et Briard, rue Souverain-Pont; pour toute la Belgique et correspondance avec la France.

**BATEAUX A VAPEUR**, pour Huy et Namur; Bureaux, rue sur Meuse-à-l'Eau. — Deux départs chaque jour et quelquefois trois en été, quand les eaux ne sont pas trop basses.



## TABLEAU

### DE DIVERSES ROUTES

Qui ne sont pas décrites dans l'ouvrage, leur description se trouvant aux routes en sens inverse, auxquelles on renvoie.

*Nota.* Les routes portées au présent tableau ne diffèrent des routes auxquelles on renvoie pour les détails, que par les *Heures* de départ.

ROUTES.	POUR LES heures DE DÉPART.	POUR LES DÉTAILS de LA ROUTE.
Anvers à Bruxelles.	V. p. 210 n° 3	V. Bruxelles à Anvers, page 88
Anvers à Louvain.	V. p. 210 n° 6	V. Louvain à Anvers, p. 168
Anvers à Malines.	V. p. 210 n° 7	V. Malines à Anvers, p. 70
Anvers à Termonde.	V. p. 210 n° 9	V. Termonde à Anvers, p. 125
Anvers à Tirlemont.	V. p. 210 n° 10	V. Tirlemont à Anvers, p. 191
Bruges à Anvers.	V. p. 210 n° 13	V. Anvers à Bruges, p. 92
Bruges à Bruxelles.	V. p. 210 n° 14	V. Bruxelles à Bruges, p. 90
Bruges à Gand.	V. p. 210 n° 16	V. Gand à Bruges, p. 129
Bruges à Louvain.	V. p. 210 n° 17	V. Louvain à Bruges, p. 182
Bruges à Malines.	V. p. 211 n° 18	V. Malines à Bruges, p. 123
Bruges à Termonde.	V. p. 211 n° 20	V. Termonde à Bruges, p. 126
Bruges à Tirlemont.	V. p. 211 n° 21	V. Tirlemont à Bruges, p. 192
Courtray à Anvers.	V. p. 211 n° 35	V. Anvers à Courtray, p. 92
Courtray à Bruges.	V. p. 211 n° 36	V. Bruges à Courtray, p. 151
Courtray à Bruxelles.	V. p. 211 n° 37	V. Bruxelles à Courtray, p. 91
Courtray à Gand.	V. p. 211 n° 38	V. Gand à Courtray, p. 155
Courtray à Louvain.	V. p. 211 n° 39	V. Louvain à Courtray, p. 183
Courtray à Malines.	V. p. 212 n° 40	V. Malines à Courtray, p. 125
Courtray à Termonde.	V. p. 212 n° 42	V. Termonde à Courtray, p. 127
Courtray à Tirlemont.	V. p. 212 n° 43	V. Tirlemont à Courtray, p. 193
Gand à Anvers.	V. p. 212 n° 46	V. Anvers à Gand, 121
Gand à Bruxelles.	V. p. 212 n° 48	V. Bruxelles à Gand, p. 89
Gand à Louvain.	V. p. 212 n° 50	V. Louvain à Gand, p. 181
Gand à Malines.	V. p. 212 n° 51	V. Malines à Gand, p. 123
Gand à Termonde.	V. p. 212 n° 53	V. Termonde à Gand, p. 98

ROUTES.	POUR LES heures DE DÉPART.	POUR LES DÉTAILS de LA ROUTE.
Gand à Tirlemont.	V. p. 212 n° 54	V. Tirlemont à Gand, p. 191
Landen à Tirlemont.	V. p. 212 n° 57	V. Tirlemont à Landen, p. 189
Liège (Ans) à Anvers.	V. p. 212 n° 59	V. Anvers à Ans (Liège), p. 170
Liège (Ans) à Bruges.	V. p. 212 n° 60	V. Bruges à Ans (Liège), p. 153
Liège (Ans) à Bruxelles.	V. p. 212 n° 61	V. Bruxelles à Ans (Liège), p. 169
Liège (Ans) à Courtray.	V. p. 212 n° 62	V. Courtray à Ans (Liège), p. 166
Liège (Ans) à Gand.	V. p. 213 n° 63	V. Gand à Ans (Liège), p. 151
Liège (Ans) à Landen.	V. p. 213 n° 64	V. Landen à Ans (Liège), p. 197
Liège (Ans) à Louvain.	V. p. 213 n° 65	V. Louvain à Ans (Liège), p. 184
Liège (Ans) à Malines.	V. p. 213 n° 66	V. Malines à Ans (Liège), p. 168
Liège (Ans) à Ostende.	V. p. 213 n° 67	V. Ostende à Ans (Liège), p. 154
Liège (Ans) à Termonde.	V. p. 213 n° 68	V. Termonde à Ans (Liège), p. 149
Liège (Ans) à Tirlemont.	V. p. 213 n° 69	V. Tirlemont à Ans (Liège), p. 165
Louvain à Bruxelles.	V. p. 213 n° 74	V. Bruxelles à Louvain, p. 169
Louvain à Malines.	V. p. 213 n° 77	V. Malines à Louvain, p. 171
Malines à Bruxelles.	V. p. 213 n° 85	V. Bruxelles à Malines, p. 61
Ostende à Anvers.	V. p. 214 n° 94	V. Anvers à Ostende, p. 122
Ostende à Bruges.	V. p. 214 n° 95	V. Bruges à Ostende, p. 144
Ostende à Bruxelles.	V. p. 214 n° 96	V. Bruxelles à Ostende, p. 90
Ostende à Courtray.	V. p. 214 n° 97	V. Courtray à Ostende, p. 164
Ostende à Gand.	V. p. 214 n° 98	V. Gand à Ostende, p. 190
Ostende à Louvain.	V. p. 214 n° 99	V. Louvain à Ostende, p. 182
Ostende à Malines.	V. p. 214 n° 100	V. Malines à Ostende, p. 124
Ostende à Termonde.	V. p. 214 n° 101	V. Termonde à Ostende, p. 127
Ostende à Tirlemont.	V. p. 214 n° 102	V. Tirlemont à Ostende, p. 193
Termonde à Bruxelles.	V. p. 214 n° 107	V. Bruxelles à Termonde, p. 88
Termonde à Louvain.	V. p. 214 n° 110	V. Louvain à Termonde, p. 180
Termonde à Malines.	V. p. 215 n° 111	V. Malines à Termonde, p. 94
Tirlemont à Bruxelles.	V. p. 215 n° 118	V. Bruxelles à Tirlemont, p. 121
Tirlemont à Louvain.	V. p. 215 n° 122	V. Louvain à Tirlemont, p. 186
Tirlemont à Malines.	V. p. 215 n° 123	V. Malines à Tirlemont, p. 167
Tirlemont à Termonde.	V. p. 215 n° 125	V. Termonde à Tirlemont, p. 149
St-Trond à Ans (Liège).	V. p. 215 n° 127	V. Liège (Ans) à St-Trond, p. 180
Saint-Trond à Anvers.	V. p. 215 n° 128	V. Anvers à Saint-Trond, p. 93
Saint-Trond à Bruges.	V. p. 215 n° 129	V. Bruges à Saint-Trond, p. 152

ROUTES.	POUR LES heures DE DÉPART.	POUR LES DÉTAILS de LA ROUTE.
Saint-Trond à Bruxelles.	V. p. 215 n° 130	V. Bruxelles à St-Trond, p. 185
Saint-Trond à Courtray.	V. p. 215 n° 131	V. Courtray à St-Trond, p. 165
Saint-Trond à Gand.	V. p. 215 n° 132	V. Gand à Saint-Trond, p. 150
Saint-Trond à Landen.	V. p. 215 n° 133	V. Landen à Saint-Trond, p. 195
Saint-Trond à Louvain.	V. p. 215 n° 134	V. Louvain à Saint-Trond, p. 184
Saint-Trond à Malines.	V. p. 215 n° 135	V. Malines à Saint-Trond, p. 167
Saint-Trond à Ostende.	V. p. 215 n° 136	V. Ostende à Saint-Trond, p. 153
Saint-Trond à Termonde.	V. p. 215 n° 137	V. Termonde à St-Trond, p. 128
Saint-Trond à Tirlemont.	V. p. 215 n° 138	V. Tirlemont à St-Trond, p. 194

**TABEAU**  
**DES HEURES DE DÉPART DES CONVOIS.**  
 ( Période d'été , commençant le 1<sup>er</sup> mai. )

N <sup>os</sup>	HEURES DE DÉPART.	
	Départs du matin.	Départs du soir.
1 ANVERS à ANS (Liège).	6 h. 30 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	» »
2 ANVERS à BRUGES.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
3 ANVERS à BRUXELLES.	6 h. 30 m.	1 h. 45 m.
	8 h. 45 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	7 h. » m.
4 ANVERS à COURTRAY.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
5 ANVERS à GAND.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	» »
6 ANVERS à LOUVAIN.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	7 h. » m.
7 ANVERS à MALINES.	6 h. 30 m.	1 h. 45 m.
	8 h. 45 m.	» »
	10 h. 30 m.	4 h. » m.
	» »	7 h. » m.
8 ANVERS à OSTENDE.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
9 ANVERS à TERMONDE.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	» »
10 ANVERS à TIRLEMONT.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	7 h. » m.
11 ANVERS à SAINT-TROND.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	» »
12 BRUGES à ANS (Liège).	7 h. » m.	12 h. 45 m.
13 BRUGES à ANVERS.	7 h. » m.	12 h. 45 m.
	» »	4 h. 30 m.
14 BRUGES à BRUXELLES.	7 h. » m.	12 h. 45 m.
	» »	4 h. 30 m.
15 BRUGES à COURTRAY.	7 h. » m.	4 h. 30 m.
16 BRUGES à GAND.	7 h. » m.	12 h. 45 m.
	» »	4 h. 30 m.
17 BRUGES à LOUVAIN.	7 h. » m.	12 h. 45 m.

NOTA. Les convois sont de deux classes ; ceux de première classe vont directement à leur destination ; ceux de deuxième classe s'arrêtent un instant aux stations intermédiaires.

NOTA. Les convois sont de deux classes; ceux de première classe vont *directement* à leur destination; ceux de deuxième classe s'arrêtent un instant aux stations *intermédiaires*.

N<sup>os</sup>

HEURES DE DÉPART.

	Départs du matin.	Départs du soir.
18 BRUGES à MALINES.	7 h. » m.	12 h. 45 m.
19 BRUGES à OSTENDE.	9 h. 15 m. 10 h. 40 m.	7 h. 45 m. » »
20 BRUGES à TERMONDE.	7 h. » m. » »	12 h. 45 m. 4 h. 30 m.
21 BRUGES à TIRLEMONT.	7 h. » m.	12 h. 45 m.
22 BRUGES à SAINT-TROND.	7 h. » m.	12 h. 45 m.
23 BRUXELLES à ANS (Liège).	7 h. 15 m. 10 h. 45 m.	4 h. 45 m. » »
24 BRUXELLES à ANVERS.	6 h. 30 m. 8 h. 30 m. 11 h. » m.	2 h. » m. 4 h. » m. 8 h. » m.
25 BRUXELLES à BRUGES.	7 h. » m.	4 h. 15 m.
26 BRUXELLES à COURTRAY.	7 h. » m.	4 h. 15 m.
27 BRUXELLES à GAND.	7 h. » m. 11 h. 15 m.	4 h. 15 m. 6 h. » m.
28 BRUXELLES à LOUVAIN.	7 h. 15 m. 10 h. 45 m.	4 h. 45 m. » »
29 BRUXELLES à MALINES.	6 h. 30 m. 7 h. » m. 7 h. 15 m. 8 h. 30 m. 10 h. 45 m. 11 h. » m. 11 h. 15 m.	2 h. » m. 4 h. » m. 4 h. 15 m. 4 h. 45 m. 6 h. » m. 8 h. » m. » »
30 BRUXELLES à OSTENDE.	7 h. » m.	4 h. 15 m.
31 BRUXELLES à TERMONDE.	7 h. » m. 11 h. 15 m.	4 h. 15 m. 6 h. » m.
32 BRUXELLES à TIRLEMONT.	7 h. 15 m. 10 h. 45 m.	4 h. 45 m. » »
33 BRUXELLES à ST-TROND.	7 h. 15 m. 10 h. 45 m.	4 h. 45 m. » »
34 COURTRAY à ANS (Liège).	6 h. 30 m.	1 h. » m.
35 COURTRAY à ANVERS.	» » 6 h. 30 m.	1 h. » m. 4 h. 45 m.
36 COURTRAY à BRUGES.	6 h. 30 m.	4 h. 45 m.
37 COURTRAY à BRUXELLES.	» » 6 h. 30 m.	1 h. » m. 4 h. 45 m.
38 COURTRAY à GAND.	6 h. 30 m. » »	1 h. » m. 4 h. 45 m.
39 COURTRAY à LOUVAIN.	6 h. 30 m.	1 h. » m.

NOTA. Les convois sont de deux classes; ceux de première classe vont directement à leur destination; ceux de deuxième classe s'arrêtent un instant aux stations intermédiaires.

Nos

HEURES DE DÉPART.

	Départs du matin.	Départs du soir.
40 COURTRAY à MALINES.	» » 6 h. 30 m.	1 h. » m. 4 h. 45 m.
41 COURTRAY à OSTENDE.	6 h. 30 m.	4 h. 45 m.
42 COURTRAY à TERMONDE.	» » 6 h. 30 m.	1 h. » m. 4 h. 45 m.
43 COURTRAY à TIRLEMONT.	6 h. 30 m.	1 h. » m.
44 COURTRAY à ST-TROND.	6 h. 30 m.	1 h. » m.
45 GAND à ANS (Liège).	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. » »
46 GAND à ANVERS	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. 6 h. » m.
47 GAND à BRUGES.	7 h. 45 m. 9 h. 15 m.	» » 6 h. 20 m.
48 GAND à BRUXELLES.	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. 6 h. » m.
49 GAND à COURTRAY.	7 h. » m. 9 h. 15 m.	» » 6 h. 20 m.
50 GAND à LOUVAIN.	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. » »
51 GAND à MALINES.	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. 6 h. » m.
52 GAND à OSTENDE.	7 h. 45 m. 9 h. 15 m.	» » 6 h. 20 m.
53 GAND à TERMONDE.	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. 6 h. » m.
54 GAND à TIRLEMONT.	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. » »
55 GAND à SAINT-TROND.	5 h. 45 m. 8 h. 30 m.	2 h. 15 m. » »
56 LANDEN à ANS (Liège).	9 h. 35 m. » »	1 h. 15 m. 7 h. 05 m.
57 LANDEN à TIRLEMONT.	8 h. 50 m. » »	1 h. 15 m. 6 h. 15 m.
58 LANDEN à SAINT-TROND.	9 h. 35 m. » »	1 h. 15 m. 7 h. 05 m.
59 LIÈGE (Ans) à ANVERS.	8 h. » m. » »	12 h. 30 m. 5 h. 30 m.
60 LIÈGE (Ans) à BRUGES.	» »	» »
61 LIÈGE (Ans) à BRUXELLES.	8 h. » m. » »	12 h. 30 m. 5 h. 30 m.
62 LIÈGE (Ans) à COURTRAY.	» »	12 h. 30 m.

NOTA. Les convois sont de deux classes; ceux de première classe vont directement à leur destination; ceux de deuxième classe s'arrêtent un instant aux stations intermédiaires.

N<sup>os</sup>

HEURES DE DÉPART.

	HEURES DE DÉPART.	
	Départs du matin.	Départs du soir.
63 LIÈGE (Ans) à GAND.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
64 LIÈGE (Ans) à LANDEN.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
65 LIÈGE (Ans) à LOUVAIN.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
	» »	5 h. 30 m.
66 LIÈGE (Ans) à MALINES.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
	» »	5 h. 30 m.
67 LIÈGE (Ans) à OSTENDE.	» »	12 h. 30 m.
68 LIÈGE (Ans) à TERMONDE.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
69 LIÈGE (Ans) à TIRLEMONT.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
	» »	5 h. 30 m.
70 LIÈGE (Ans) à ST-TROND.	8 h. » m.	12 h. 30 m.
71 LOUVAIN à ANS (LIÈGE).	8 h. 30 m.	12 h. » m.
	» »	6 h. » m.
72 LOUVAIN à ANVERS.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	9 h. 50 m.	7 h. 15 m.
73 LOUVAIN à BRUGES.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	» »	» »
74 LOUVAIN à BRUXELLES.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	9 h. 50 m.	7 h. 15 m.
75 LOUVAIN à COURTRAY.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	» »	» »
76 LOUVAIN à GAND.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	9 h. 50 m.	» »
77 LOUVAIN à MALINES.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	9 h. 50 m.	7 h. 15 m.
78 LOUVAIN à OSTENDE.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	» »	» »
79 LOUVAIN à TERMONDE.	6 h. 30 m.	2 h. 20 m.
	9 h. 50 m.	» »
80 LOUVAIN à TIRLEMONT.	» »	6 h. » m.
	8 h. 30 m.	8 h. 15 m.
81 LOUVAIN à ST-TROND.	8 h. 30 m.	12 h. » m.
	» »	6 h. » m.
82 MALINES à ANS (LIÈGE).	7 h. 45 m.	5 h. 15 m.
	11 h. 15 m.	» »
83 MALINES à ANVERS.	7 h. » m.	2 h. 30 m.
	9 h. » m.	4 h. 30 m.
	11 h. 30 m.	8 h. 30 m.
84 MALINES à BRUGES.	7 h. 30 m.	4 h. 45 m.
	» »	» »
85 MALINES à BRUXELLES.	7 h. 45 m.	2 h. 15 m.
	» »	3 h. » m.
	9 h. 15 m.	4 h. » m.
	10 h. 30 m.	4 h. 30 m.
	11 h. » m.	7 h. 30 m.
» »	8 h. » m.	

NOTA. Les convois sont de deux classes; ceux de première classe vont *directement* à leur destination; ceux de deuxième classe s'arrêtent un instant aux stations *intermédiaires*.

N<sup>os</sup>

HEURES DE DÉPART.

	Départs du matin.	Départs du soir.
86 MALINES à COURTRAY.	7 h. 30 m.	4 h. 45 m.
87 MALINES à GAND.	7 h. 30 m. 11 h. 45 m.	4 h. 45 m. 6 h. 30 m.
88 MALINES à LOUVAIN.	7 h. 45 m. 11 h. 15 m.	5 h. 15 m. » »
89 MALINES à OSTENDE.	7 h. 30 m.	4 h. 45 m.
90 MALINES à TERMONDE.	7 h. 30 m. 11 h. 45 m.	4 h. 45 m. 6 h. 30 m.
91 MALINES à TIRLEMONT.	7 h. 45 m. 11 h. 15 m.	5 h. 15 m. » »
92 MALINES à SAINT-TROND.	7 h. 45 m. 11 h. 15 m.	5 h. 15 m. » »
93 OSTENDE à ANS (LIÈGE).	6 h. 30 m.	12 h. 15 m.
94 OSTENDE à ANVERS.	6 h. 30 m. » »	12 h. 15 m. 4 h. » m.
95 OSTENDE à BRUGES.	6 h. 30 m. » »	12 h. 15 m. 4 h. » m.
96 OSTENDE à BRUXELLES.	6 h. 30 m. » »	12 h. 15 m. 4 h. » m.
97 OSTENDE à COURTRAY.	6 h. 30 m.	4 h. » m.
98 OSTENDE à GAND.	6 h. 30 m. » »	12 h. 15 m. 4 h. » m.
99 OSTENDE à LOUVAIN.	6 h. 30 m.	12 h. 15 m.
100 OSTENDE à MALINES.	6 h. 30 m. » »	12 h. 15 m. 4 h. » m.
101 OSTENDE à TERMONDE.	6 h. 30 m. » »	12 h. 15 m. 4 h. » m.
102 OSTENDE à TIRLEMONT.	6 h. 30 m.	12 h. 15 m.
103 OSTENDE à SAINT-TROND.	6 h. 30 m.	12 h. 15 m.
104 TERMONDE à ANS (LIÈGE).	6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. » »
105 TERMONDE à ANVERS.	6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. 6 h. 50 m.
106 TERMONDE à BRUGES.	8 h. 15 m.	5 h. 30 m.
107 TERMONDE à BRUXELLES.	6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. 6 h. 50 m.
108 TERMONDE à COURTRAY.	8 h. 15 m.	5 h. 30 m.
109 TERMONDE à GAND.	8 h. 15 m. » » » »	12 h. 30 m. 5 h. 30 m. 7 h. 20 m.
110 TERMONDE à LOUVAIN.	6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. » »



111	TERMONDE à MALINES.	{ 6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. 6 h. 50 m.
112	TERMONDE à OSTENDE.	8 h. 15 m.	5 h. 30 m.
113	TERMONDE à TIRLEMONT.	{ 6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. » »
114	TERMONDE à ST-TROND.	{ 6 h. 30 m. 9 h. 20 m.	3 h. » m. » »
115	TIRLEMONT à ANS (LIÉGE).	{ 9 h. 10 m. » »	12 h. 40 m. 6 h. 40 m.
116	TIRLEMONT à ANVERS.	{ 6 h. » m. 9 h. 10 m.	1 h. 45 m. 6 h. 40 m.
117	TIRLEMONT à BRUGES.	6 h. » m.	1 h. 45 m.
118	TIRLEMONT à BRUXELLES.	{ 6 h. » m. 9 h. 10 m.	1 h. 45 m. 6 h. 40 m.
119	TIRLEMONT à COURTRAY.	6 h. » m.	1 h. 45 m.
120	TIRLEMONT à GAND.	{ 6 h. » m. 9 h. 10 m.	1 h. 45 m. » »
121	TIRLEMONT à LANDEN.	{ 9 h. 10 m. » »	12 h. 40 m. 6 h. 40 m.
122	TIRLEMONT à LOUVAIN.	{ 6 h. » m. 9 h. 10 m.	1 h. 45 m. 6 h. 40 m.
123	TIRLEMONT à MALINES.	{ 6 h. » m. 9 h. 10 m.	1 h. 45 m. 6 h. 40 m.
124	TIRLEMONT à OSTENDE.	6 h. » m.	1 h. 45 m.
125	TIRLEMONT à TERMONDE.	{ 6 h. » m. 9 h. 10 m.	1 h. 45 m. » »
126	TIRLEMONT à ST-TROND.	{ 9 h. 10 m. » »	12 h. 40 m. 6 h. 40 m.
127	ST-TROND à ANS (LIÉGE).	» »	1 h. » m.
128	ST-TROND à ANVERS.	{ 8 h. 20 m. » »	1 h. » m. 5 h. 50 m.
129	ST-TROND à BRUGES.	» »	1 h. » m.
130	ST-TROND à BRUXELLES.	{ 8 h. 20 m. » »	1 h. » m. 5 h. 50 m.
131	ST-TROND à COURTRAY.	» »	1 h. » m.
132	ST-TROND à GAND.	8 h. 20 m.	1 h. » m.
133	ST-TROND à LANDEN.	{ 8 h. 20 m. » »	1 h. » m. 5 h. 50 m.
134	ST-TROND à LOUVAIN.	{ 8 h. 20 m. » »	1 h. » m. 5 h. 50 m.
135	ST-TROND à MALINES.	{ 8 h. 20 m. » »	1 h. » m. 5 h. 50 m.
136	ST-TROND à OSTENDE.	» »	1 h. » m.
137	ST-TROND à TERMONDE.	8 h. 20 m.	1 h. » m.
138	ST-TROND à TIRLEMONT.	{ 8 h. 20 m. » »	1 h. » m. 5 h. 50 m.

## TABLE DES MATIÈRES.

### ROUTES.

<b>D'Anvers à Ans (Liège).</b>	<b>170</b>	<b>De Courtray à Ans</b>	
à Bruges.	92	(Liège).	166
à Bruxelles.	207	à Anvers.	207
à Courtray.	92	à Bruges.	Id.
à Gand.	121	à Bruxelles.	Id.
à Louvain.	207	à Gand.	Id.
à Malines.	207	à Louvain.	Id.
à Ostende.	122	à Malines.	Id.
à Termonde.	207	à Ostende.	164
à Tirlemont.	207	à Termonde.	207
à St-Trond.	93	à Tirlemont.	207
<b>De Bruges à Ans (Liège).</b>	<b>153</b>	à St-Trond.	165
à Anvers.	207	<b>De GAND à Ans (Liège).</b>	<b>151</b>
à Bruxelles.	207	à Anvers.	207
à Courtray.	151	à Bruges.	129
à Gand.	207	à Bruxelles.	207
à Louvain.	207	à Courtray.	155
à Malines.	207	à Louvain.	207
à Ostende.	144	à Malines.	Id.
à Termonde.	207	à Ostende.	190
à Tirlemont.	207	à Termonde.	207
à St-Trond.	152	à Tirlemont.	208
<b>De Bruxelles à Ans</b>		à St-Trond.	150
(Liège).	169	<b>De LANDEN à Ans (Liège).</b>	<b>197</b>
à Anvers.	88	à Tirlemont.	208
à Bruges.	90	à St-Trond.	195
à Courtray.	91	<b>De LIÈGE (Ans) à Anvers.</b>	<b>208</b>
à Gand.	89	à Bruges.	Id.
à Louvain.	169	à Bruxelles.	Id.
à Malines.	61	à Courtray.	Id.
à Ostende.	90	à Gand.	Id.
à Termonde.	88	à Landen.	Id.
à Tirlemont.	121	à Louvain.	Id.
à St-Trond.	185	à Malines.	Id.

De LIÉGE (Ans) à Ostende.	208	De Termonde à An-	
à Termonde.	Id.	vers.	125
à Tirlemont.	Id.	à Bruges.	126
à St-Trond.	180	à Bruxelles.	208
De LOUVAIN à Ans (Liége).	184	à Courtray.	127
à Anvers.	168	à Gand.	98
à Bruges.	182	à Louvain.	208
à Bruxelles.	208	à Malines.	Id.
à Courtray.	183	à Ostende.	127
à Gand.	181	à Tirlemont.	149
à Malines.	208	à St-Trond.	128
à Ostende.	182	De Tirlemont à Ans	
à Termonde.	180	( Liége ).	165
à Tirlemont.	186	à Anvers.	191
à St-Trond.	184	à Bruges.	192
De MALINES à Ans		à Bruxelles.	208
( Liége ).	168	à Courtray.	193
à Anvers.	70	à Gand.	191
à Bruges.	123	à Landen.	189
à Bruxelles.	208	à Louvain.	208
à Courtray.	125	à Malines.	Id.
à Gand.	123	à Ostende.	193
à Louvain.	171	à Termonde.	208
à Ostende.	124	à St-Trond.	194
à Termonde.	94	De St-Trond à Ans	
à Tirlemont.	167	( Liége ).	208
à St-Trond.	167	à Anvers.	Id.
De Ostende à Ans (Liége).	154	à Bruges.	Id.
à Anvers.	208	à Bruxelles.	209
à Bruges.	Id.	à Courtray.	Id.
à Bruxelles.	Id.	à Gand.	Id.
à Courtray.	Id.	à Landen.	Id.
à Gand.	Id.	à Louvain.	Id.
à Louvain.	Id.	à Malines.	Id.
à Malines.	Id.	à Ostende.	Id.
à Termonde.	Id.	à Termonde.	Id.
à Tirlemont.	Id.	à Tirlemont.	Id.
à St-Trond.	153	à Tirlemont.	Id.
De Termonde à Ans		à St-Trond.	Id.
( Liége ).	149		

VILLES, COMMUNES, RIVIÈRES ET OBJETS DIVERS.

Aelst <i>Voyez</i> Alost.		Bruges à Ostende (canal de).	144
<i>Aëltre</i> , (station).	131	BRUXELLES, (descrip.)	47
Afsné.	130	Calene (la nouvelle), riv.	130
Aerschot.	173	Campine (la)	72
Alost, (note 5).	98	Canon (le grand).	116
Ans, (station).	199	<i>Capelle aux bois</i> , (station).	95
Antwerpen V. Anvers.		Chemins de fer en Bel-	
Anvers ( Province d' ).	65	gique (des).	10
ANVERS, ville.	74	Chemins de fer, sections	
Astene.	155	ouvertes; sections en	
<i>Audeghem</i> , (station).	98	exécution; sections à	
Audenaerde.	157	exécuter.	11 et 12
Bachte et Maria-Laerne.	155	Chemin de fer (économie).	17
Baesrode.	96	Cherscamps.	99
Bagages (produit des).	16-17	<i>Contich</i> , (station).	72
Bagages (dispositions re-		Convois (dispositions	
latives aux).	27	relatives aux).	19
Bagages (tarif du trans-		Corbeek-Loo	186
port des).	31	COURTRAY.	159
Bateaux (Anvers.	87	Cumptich.	187
à		Demer (le), riv. note A.	173
Liège.	206	Dendermonde, V. Termonde.	
vapeur. (Ostende.	146	Dendre (la), riv.	96
Bautersem.	186	Départs (tableau des	
Beernem.	132	des heures de).	210
Béguinages.	111	Desselghem.	158
Bekedick. (le) V. Wald-		Deurle.	155
brugge.		Deurne et Borgherout.	74
BELGIQUE (notice		<i>Deynze-Peteghem</i> (sta-	
sur la).	5	tion).	156
Bellem.	131	Diest.	173
Berchem.	74	Distances (tableau des).	31
Beveren.	158	Donza, V. Deynze.	
<i>Bloemendael</i> , (station).	132	Drongen v. Tronchiennes.	
Boom, (note B).	71	<i>Duffel</i> , (station).	72
Boort-Meerbeck.	172	Dyle (la) rivière.	71
Borgherout.	74	Edeghem.	73
BRABANT (Province de).	47	Elewyt.	64
BRUGES.	132		
Bruges à Gand (canal de).	130		

Eppeghem.	64	Lehendael (abbaye de).	94
ESCAUT, fleuve.	76	Leye, riv., V. Lys.	
Ever.	63	LIÈGE. (province de).	189
<i>Fexhe le-haut-clocher</i> ,		LIÈGE, ville.	199
(station).	198	Lierre.	73
Flandre (tête de).	86	Lieve (la), riv. note A.	131
FLANDRE OCCIDENTALE.	131	LIMBOURG (province de).	197
FLANDRE ORIENTALE.	95	Lippelo (château de).	74
Gand à Bruges (canal de).	130	Locomotives.	13
GAND,	100	Londerzéele.	95
Gardes (dispositions re-		Loo, V. Kessel.	
latives aux).	22	Longchamps.	198
Gardes-barrières.	25	LOUVAIN (canal de).	65
Gardes-Convois.	22	LOUVAIN.	173
Geer (le), rivière.	198	Lovenjoul.	186
Georges (St).	131	Lys (la), rivière.	156
Gent; V. Gand.		Machelen.	157
Gette (la grande) rivière.	188	<i>Malderen</i> , (station).	95
Gette (la petite), note A.	188	MALINES (station cen-	
Gilles (St).	96	trale).	66
Glain, V. Ans.		Marchandises (transport	
<i>Haeght</i> (station).	172	des)	29
Haekendover.	189	Id. (produit du	
Haeren.	63	transport des).	16 et 17
<i>Haerlebecke</i> , (station).	158	Maria-Lerne V. Bachte.	
Halmael.	197	Matériel (progression du).	13
Hansheck.	130	Mechelen V. Malines.	
Hesbaie (la).	198	Meenen V. Menin.	
Heures de départ (Tabl.		<i>Melle</i> (point d'arrêt).	100
des).	210	Menin.	156
Hever.	171	MEUSE, fleuve.	
Hofstede.	65	Michel (St).	132
Hombeek.	94	Monnaies de Belgique, de	
Hove.	73	France, de Hollande.	9
Jaar, V. Geer.		Molenbeck (ruisseau).	99
Jabbeke (station).	144	Mouplaisir (plaine de).	62
Kessel et Loo.	173	Moortsel.	73
Kortrych, V. Courtray.		Muysen.	171
Laeken (château de).	62	Neervinden.	189
<i>Landeghem</i> , (station).	130	Neder-Heembeek	63
<i>Landen</i> , (station).	190	Nèthe riv. (la grande et	
Ledeberg.	100	la petite).	72

Nicolas ( St ), note A.	76	TERMONDE, (station).	96
Nieuport (canal de).	145	Thielt.	157
Nieuport (note A).	145	Thildonck.	172
Olzene.	157	TIRLEMONT (station).	187
Opdorp.	96	Tronchiennes.	130
Ostende à Bruges ( canal		TROND (St-) station.	195
d' ).	144	Tunnel de Cumplich.	187
OSTENDE,	145	<i>Velm</i> (station).	195
Ourte, rivière.	201	<i>Vertryck</i> , (station).	187
Over-Heembeek.	63	<i>Vieux-Dieu</i> , (station).	73
Oydonck (château d').	155	<i>Vilvorde</i> , (station).	64
Parcours (tableau de la		Vive-Saint-Eloy.	158
durée du ).	31	Voitures à voyageurs	13
Perck.	64	Voyageurs ( mouvement	
Peteghem.	157	des ).	14 et 15
Places (prix des), 31 et suiv.		Voyageurs ( mode de	
<i>Plasschendael</i> (point d'ar-		transport des ).	13
rêt. )	145	Voyageurs (dispositions	
Police (dispositions de )	18	concernant les ).	25
Réglement général (ex-		Waereghem, (station).	158
trait du ).	18	Waerlooz.	72
Relais de poste dans les		Wagons.	13
stations.	30	Waldbrugge (le) ruiss.	145
Rémicourt.	198	<i>Waremmé</i> , (station).	200
Rosendael (abbaye de).	72	Wavre Ste-Catherine.	72
Rotzelaer.	172	Wesemael.	173
Routes (tableau de di-		<i>Wespelaer</i> , (station).	172
verses) etc.	207	Westrem St-Denis.	155
Rumpst, note A.	71	<i>Wetteren</i> , (station).	99
Rupel (le) rivière.	id.	<i>Wichelen</i> . (point d'arrêt)	id.
Rupelmonde, note C.	id.	Willebroek (canal de).	63
Rymenan.	171	Willebroek commne.	id.
Schaerbeck.	62	Wilsile.	173
Schellebelle.	99	Woluwe (la) rivière.	64
<i>Sempst</i> (point d'arrêt).	65	Wulmerson.	189
Senne (la), rivière.	157	Yerne, ruisseau.	198
Stalhille.	145	Zandwoorde.	145
Tamise.	76	Zulte.	157
Tenders.	13	Zwyndrecht.	86

## CHEZ LE MÊME ÉDITEUR.

---

**JOURNAL DES JEUNES PERSONNES** (8<sup>e</sup> année. — 1840). *Édition de Paris.* — Douze livraisons par an, paraissant à *Bruxelles*, le 10 de chaque mois; chaque livraison, composée de 32 pages grand in-8<sup>o</sup> à deux colonnes, est accompagnée alternativement de planches de botanique, de lithographies, de planches de modes ou de broderies et de morceaux de musique. — Prix de l'abonnement annuel, qui commence toujours du 1<sup>er</sup> janvier: 6 fr. à *Bruxelles*, et 7 fr., par la poste franco, pour toute la Belgique. — La réunion des douze numéros de l'année forme un beau volume.

Il y a des collections des sept premières années, dont on a réduit le prix de 46 fr. à 20 fr., mais seulement pour les Souscripteurs à la présente année 1840.

---

**LE LIVRE DE L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE**, *Journal des Ecoles et des Familles*, publié avec l'autorisation de S. EM. MGR LE CARDINAL ARCHEVÊQUE DE MALINES, PRIMAT DE BELGIQUE; — une livraison par mois à partir de *janvier* 1840. Prix: 7 fr. par an, et 8 fr. par la poste. Chaque livraison, composée de deux feuilles grand in-8<sup>o</sup>, contient une suite de leçons claires et précises sur toutes les branches de l'Instruction primaire, notamment sur l'Histoire de la Religion, sur celle de la Belgique, etc. L'autorisation de Mgr le Cardinal Archevêque recommande suffisamment ce recueil à l'attention de MM. les Curés, comme à celle des Instituteurs et des Pères de famille.

---

**LA BRODEUSE**, *Journal spécial de Broderies et d'Ouvrages de femmes*, paraissant le 1<sup>er</sup> de chaque mois, divisée en trois éditions, savoir :

La 1<sup>re</sup> *Édition* est composée de six feuilles grand in-4<sup>o</sup>, couvertes de dessins de broderies diverses, noirs ou coloriés, de modes en couleur, de dessins-modèles d'ouvrages, de patrons; le tout accompagné d'un texte explicatif. Prix, par an: 10 fr. à *Bruxelles*, et par la poste 12 fr.

La 2<sup>e</sup> *Édition* comprend, en outre des dessins ci-dessus, deux planches de dessins de tapisseries, gravés, sur papier canevas et coloriés. Prix, par an: 20 fr. à *Bruxelles*, et par la poste 22 fr.

La 3<sup>e</sup> *Édition* se compose, chaque mois, seulement des planches de tapisseries. Prix, par an: 12 fr. à *Bruxelles*, et par la poste 14 fr.

On ne peut souscrire à chaque édition pour moins d'une année, et toujours à partir de janvier.