

L'ILLUSTRATION,

JOURNAL UNIVERSEL.



Ab. pour Paris, 5 mois, 8 fr. — 6 mois, 16 fr. — Un an, 50 fr.
 Prix de chaque N^o, 75 c. — La collection mensuelle, br., 2 fr. 75.

N^o 212. VOL. IX. — SAMEDI 20 MARS 1847.
 Bureaux, rue Richelieu, 60.

Ab. pour les dép. — 3 mois, 9 fr. — 6 mois, 17 fr. — Un an, 53 fr. —
 Ab. pour l'Étranger, — 40 — 30 — 40.

SOMMAIRE.

Histoire de la semaine. Ouverture du Salon, escalier du musée. — **Courrier de Paris.** — De Paris à la mer. Ouverture du chemin de fer du Havre. Embarcadere de Paris; viaduc de Bezons, Maisons-Laffitte; Poissy; Meulan; Mantes; château de Ronsy; tunnel de Rollébois; un des puits couverts au-dessus du tunnel de Rollébois; château de Bizy; Gaillon; Vernon; tunnel du Roule; Pont-de-L'Arche; tunnel de Tourville; viaduc sur la Seine devant Dissel; le Courcier-Rouen; à Rouen; fontaine de la Picotelle; débarcadere de Rouen; portail de la Cathédrale; Rouen; la Cathédrale; Rouen à vol d'oiseau; Saint-Ouen; hôtel de Bourghieroude; maisons, rue de la Pie, dans lesquelles sont nés Pierre Corneille et Thomas Corneille; Embarcadere du Havre; Maison où est né Jouvenot; palais de justice; sortie du tunnel de la côte Sainte-Catherine; viaduc sur la Seine; Harentin; Bobrie; profil du viaduc de Mirville; station d'Harfleur; partie courbe du viaduc de Mirville; débarcadere du Havre; le Havre à vol d'oiseau; Carte du chemin de fer de Paris au Havre. — **ANNONCES.** — L'Image. Une Gravure. — Principales publications de la semaine. — **Rébus.**

Histoire de la Semaine.

Les événements divers et les solennités se sont succédé dans les derniers jours de la semaine dernière et dans les premiers jours de celle-ci. Le conseil des ministres a vu mourir un de ses membres et un ministre nouveau lui succéder; une nouvelle voie de fer a été livrée à la circulation; le salon de 1847 a été ouvert. Mais ne poussons pas plus loin l'énumération de faits sur lesquels il nous faudrait successivement revenir de nouveau.

L'exposition du Louvre, qui a commencé mardi dernier, n'est pas moins nombreuse cette année que les précédentes; 4,900 ouvrages ont été présentés, 2,521 ont été admis. Un autre vous dira la part de la faveur dans les admissions, de la prévention injuste dans les exclusions; aujourd'hui, la seule tâche qui nous revienne, c'est de vous faire monter l'escalier du Louvre et de vous conduire devant les tableaux sur lesquels les noms de leurs auteurs attirent tout d'abord l'attention.

Elle est excitée par les *Romains de la décadence*, tableau de M. Couture, placé dans le salon carré; par *Judith tenant la tête d'Holopherne*, sujet traité en même temps par M. H. Vernet et par M. Ziegler. M. Alexandre Hesse a exposé un *Pisani* servant de pendant aux *Osseques de Titien*; M. Eugène Delacroix, six petits tableaux: *le Christ en croix*; une *Barque de naufragés*; une *Oultrisque*; *Exercices militaires au Maroc*; *Corps de garde à Méquinez*; *Musiciens juifs de Mogador*. M. Diaz en a dix: bocages et forêts, scènes mythologiques et orientales. M. Robert Fleury a envoyé un *Galilé* et un *Christophe Colomb*; M. R. Lehmann, la *Bénédiction papale des marais Pontins*; M. Papety, *Télémaque racontant ses aventures à Calypso*; une allégorie sociale, *le Passé, le Présent et l'Avenir*, et des *Moines peignant à fresque*.

La section de peinture de l'Académie des sciences y compte, outre la *Judith* de M. Vernet et un portrait du roi entouré des princes du même artiste, un *Champ de Mai* et



Ouverture du Salon de 1847. — Grand escalier du Musée.

gnie se constitue au capital de 56 millions, qui, avec les 14 millions prêtés par l'Etat, donne une somme de 70 millions pour l'exécution de cette vaste entreprise. Les devis dressés par l'ingénieur en chef de la compagnie se montaient à 45 millions seulement; on avait donc 25 millions pour payer les intérêts aux actionnaires pendant la construction du chemin et pour parer aux éventualités.

En mars ou avril 1841, les formalités préliminaires relatives aux expropriations de terrains sont accomplies, et les ouvriers mettent la main à l'œuvre. A partir de ce moment, l'activité déployée par tous ceux qui concouraient à cette grande entreprise promet un prompt achèvement, et, en



Embarcadere de Paris. — Vue prise de la rue du Havre.

effet, le 3 mai 1845, deux ans après que le premier coup de pioche a été donné, le chemin reçoit les convois.

Nous devons le dire cependant, ce n'a pas été sans des mécomptes, sans augmentation de dépense, qu'on est arrivé à ce remarquable résultat. Les dépenses étaient évaluées à 45 millions, et, le 31 octobre 1841, elles s'étaient déjà élevées à 51,785,591 fr. C'est-à-dire, pour les 128 kilomètres construits par la compagnie, à 404,560 fr. par kilomètre. Mais ces dépenses ont eu pour cause principale un accroissement de trafic. Ainsi on a dû faire de nouvelles constructions pour le service des marchandises dans les stations de Batignolles et de Rouen et dans les stations intermédiaires;

on a construit des magasins à Sotteville et des gares d'évitement sur la ligne.

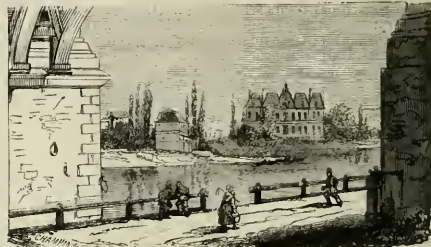
On trouvera ci-après le tableau des dépenses réalisées au 30 septembre 1844. On verra plus loin comment il a été subvenu à l'insuffisance du capital social.

TABLEAU DES DEPENSES AU 30 SEPTEMBRE 1844.

Terrains	5,322,956	f. 62
Travaux	28,081,057	43
Voie de fer	9,271,531	09
Matériel roulant	4,054,571	20
Mobilier	479,298	04
Dépenses générales	1,599,992	27
Ingénieurs	338,508	08
Intérêts aux actionnaires	2,515,000	»

Total 51,785,591 72

A ce moment, la compagnie avait encore à payer certaines sommes qui portaient l'insuffisance de son capital à 2,219,077 francs 07, et la dépense totale à 52,219,077 francs 07. Elle avait de plus, en dehors de son chemin proprement dit, à satisfaire à une prescription de la loi, en dehors de la moitié de la traversée de Rouen vers le Havre. L'Etat lui accordait 4 millions; mais ce capital devait être insuffisant, et l'excédant présumé de dépenses était porté à 1 million 700 mille francs. Enfin, les deux compagnies de Rouen et du Havre ont passé un traité d'après lequel le service de traction devait être fait par une seule compagnie, et celle de Rouen, qui s'en chargeait, devait augmenter son matériel de 1,500,000 fr. environ. Trois millions étaient nécessaires,



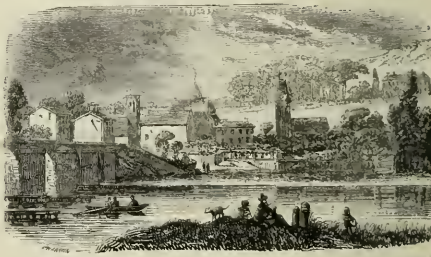
Mas-ne-Lafitte.



Viaduc de Bezons.



Poissy.



Meulan.

en outre, pour construire et exploiter les embranchements éventuels de Louviers et d'Elbeuf. Le fonds social fut augmenté de 9 millions, bientôt réduit à 6 millions par le refus fait par le gouvernement de laisser créer les ressources nécessaires pour la construction des embranchements projetés et d'en engager en quelque sorte la concession à la compagnie de Rouen, tandis qu'ils pouvaient être compris dans la grande ligne de la Basse-Normandie. On parvint à cet accroissement du fonds social par un emprunt à longs termes, remboursable par des tirages successifs.

Au 31 décembre 1846, ces dernières prévisions étaient encore dépassées. L'emprunt de 6 millions et le prêt de



Maules.

l'Etat de 4 millions, ensemble 10 millions, étaient insuffisants. La dépense s'élevait à 10,907,515 fr. 11 c., savoir: pour le chemin de Rouen proprement dit, 4,755,961 fr. 44 c., et pour la traversée de Rouen, 6,451,242 fr. 75 c., ensemble 11,465,204 fr. 17 c., desquels il faut déduire 237,889 fr. 06 c. pour diverses rentrées. Pour couvrir cette insuffisance, l'assemblée générale autorisa la création de nouvelles ressources, jusqu'à concurrence de 5 millions.

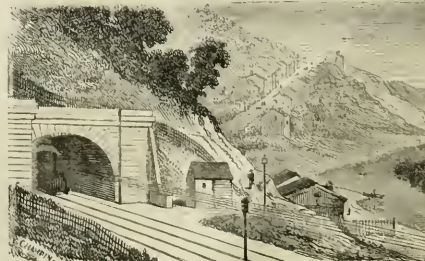
En résumé, la situation financière de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, au 31 décembre 1846, était la suivante, en y considérant comme réalisées les dépenses auxquelles doit pourvoir le nouvel emprunt de 5 millions.

Fonds social	56,000,000.
1 ^{er} emprunt	6,000,000.
2 ^e emprunt	5,000,000.
1 ^{er} prêt de l'Etat	14,000,000.
2 ^e prêt	4,000,000.
Total	85,000,000.

Pour connaître la part afférente au chemin de fer de Rouen proprement dit, il faut déduire de la somme de 65 millions 6 millions 500 mille francs environ affectés à la traversée de Rouen; il reste alors 58 millions 500 mille francs pour les 128 kilomètres du chemin de Paris à Rouen, soit 455 125 francs par kilomètre. Ce chiffre, il faut le dire,



Château de Rosny.



Entrée du tunnel de Roliboise.



Un des puits couverts et l'entrée du tunnel de Rolleboise.

serait bien autrement élevé si la compagnie de Rouen avait dû se faire une entrée particulière dans Paris, que l'on ne peut guère évaluer à moins de 12 à 15 millions; il dépasserait 500 mille francs. Il est juste d'ajouter, toutefois, que si cette dépense ne figure pas dans le compte d'établissement, le compte d'exploitation la solde amplement par le péage que reçoit la compagnie de Saint-Germain, et qui s'élève aujourd'hui à près de 600,000 fr. par an.

Tel est donc en ce moment l'état financier de la compagnie de Rouen; il nous reste, pour mettre le lecteur compétement au courant de l'histoire de ce chemin, à lui dire quelques mots de son tracé et de l'accroissement progressif de ses recettes.



Château de Bizy.

La première mesure prise par la compagnie de Rouen pour asseoir sur un chiffre à peu près certain les dépenses de son exploitation, fut de passer un traité avec le constructeur de son matériel, MM. Allcard-Budicom de Rouen, moyennant lequel la traction a lieu pour une somme déterminée par kilomètre. Le prix de l'entretien du matériel y est également fixé à forfait et par kilomètre. Voici les termes de ce traité.

Le prix de la locomotion est de 1 fr. 10 c. par kilomètre parcouru par chaque train composé de douze voitures et au-dessous; pour chaque voiture au dessus de douze et jusqu'à seize, on paye un douzième de plus. S'il y a dix-sept voitures



Gailton.



Vernon.

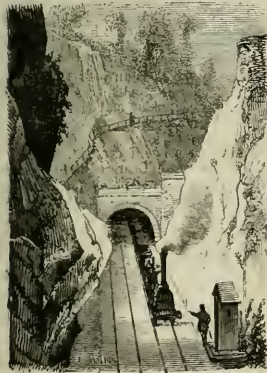
ou plus, il est employé deux locomotives, et le prix de la locomotion est, dans ce cas, de 2 fr. 20 c. par kilomètre,

matériel, il est payé aux entrepreneurs: 0 fr. 0556 par kilomètre parcouru par les voitures de première classe.

matériel, il est payé aux entrepreneurs: 0 fr. 0556 par kilomètre parcouru par les voitures de première classe.

tant que le nombre des voitures ne dépasse pas 24. Au delà on suit la même règle que pour le train excédant douze voitures. — Le même prix par kilomètre est applicable aux trains des marchandises, tant que le nombre des wagons n'excède pas vingt-cinq, ou le poids net, de 100,000 kilogrammes. Pour chaque wagon en plus ou pour tout accroissement de poids, la compagnie paye une augmentation proportionnelle jusqu'à ce que le train ait atteint trente-trois wagons. Alors le prix de la traction est porté à 2 fr. 20 c.

Pour l'entretien du matériel, il est payé aux entrepreneurs: 0 fr. 0556 par kilomètre parcouru par les voitures de première classe.



Tunnel du Route.



Pont-de-l'Arche.



Tunnel de Youville.

0 fr. 0168 par kilomètre parcouru par les voitures de deuxième classe, wagons à bagages, écuries ou trucks.

0 fr. 0084 par kilomètre parcouru par les wagons à marchandises.

Moyennant ces allocations, les entrepreneurs sont chargés de toutes les dépenses relatives à la traction, y compris le service de l'eau, et de tous les frais d'entretien du matériel; ils supportent en outre une dépréciation sur la valeur du matériel mis à leur disposition, et tiennent compte à la compagnie, à raison de cinq pour cent, de l'intérêt de la valeur des outils et machines mis à leur disposition dans les ateliers de réparation.

Ce traité, au moyen duquel la compagnie n'a qu'à surveiller le service de traction et d'entretien, sans entrer dans

les mille détails qu'il comporte, sans se préoccuper ni du matériel, ni du personnel qui y est employé, est un des actes les plus avantageux dus à la gestion du conseil d'administration de la compagnie.

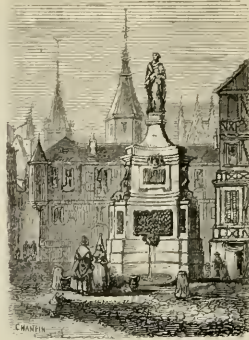
Ou a ainsi écarté toutes les éventualités fâcheuses, l'élevation du prix du coke n'influe en rien sur les dépenses ordinaires, et l'on peut fixer d'avance la somme que l'on devra payer et dont l'augmentation est le signe le plus certain de la prospérité de l'entreprise. Nous pensons, quant à nous, qu'une compagnie ne peut que gagner à faire de chacun de ses services de traction, d'entretien du matériel et d'entretien de la voie, une entreprise distincte,



Viaduc sur la Seine devant Ossel.



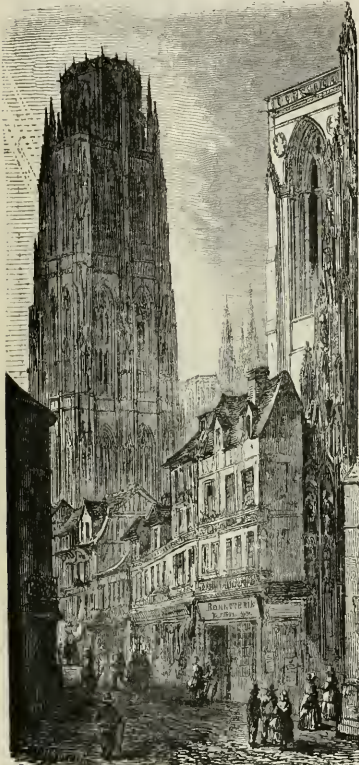
Le Cours-la-Reine, à Rouen.



Fontaine de la Pucele, à Rouen.



Débarcadere du chemin de fer.



La Cathédrale de Rouen. — Vue prise de la place de la Calandrie.

En quittant la station de Vernon, nous avons passé devant les châteaux du Point-du-Jour et de Saint-Lazare. Au delà du village de *Saint-Marcel*, les deux châteaux de *Saint-Just* attireraient notre attention, si nous n'apercevions à droite sur l'autre rive de la Seine, en avant du village de *Pressagny-l'Orqueuil-leux*, connu par son cidre, le château de la *Madeleine*, qui a appartenu à *Casimir Delavigne*, et où l'illustre auteur des *Messéniennes* a composé plusieurs de ses tragédies et de ses comédies. *Saint-Adju-tor* a été enterré dans la chapelle de ce château. Selon les traditions du pays, on se guérit de la fièvre en faisant une neuvaine et en dormant sur son tombeau.

Pendant que nous regardions la *Madeleine*, *Saint-Pierre d'Autils* a disparu derrière nous, à notre gauche, et nous sommes arrivés au *Goulet*, hameau près duquel *Philippe Auguste* fit élever en 1198, pour défendre l'entrée de ses Etats à *Richard Cœur de Lion*, une forteresse démolie vers la fin du seizième siècle. A peine avez-vous jeté un regard sur *l'île aux Bœufs*, dépendant du village de *l'Isle*, situé sur la rive droite de la Seine, qu'en arrivant à *Saint-Pierre-la-Garenne*, vous apercevez *Portmort*, qui, à la fin du onzième siècle, faisait partie des deux Etats, car son ravin formait la ligne de démarcation entre la Normandie et la France. Une de ses paroisses était normande et l'autre française. Le 25 mai 1200, *Blanche de Castille*, nièce du roi d'Angleterre, Jean sans Terre, y épousa, dans la paroisse normande, le prince *Louis*, fils aîné de *Philippe Auguste*. Ce mariage était la suite d'un traité de paix conclu la veille entre les deux rois. Il ne put pas avoir lieu en France, parce que le cardinal de Capoue, légat du pape *Innocent III*, avait mis le royaume en interdit, pour forcer *Philippe Auguste* à répudier *Agnès de Méranie*, et à reprendre pour femme la reine *Ingelberge*.

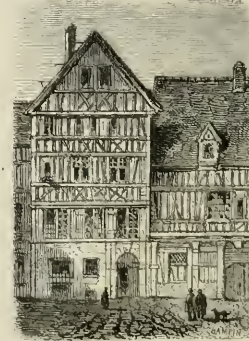
Tout en face du village de *Courcelles* s'élève la station de la ville de *Gaillon*, que le chemin de fer a dû laisser sur sa



Rouen à vol d'oiseau.



Hôtel du Bourgheroude, à Rouen.



Maisons, aujourd'hui démolies, rue de la Pie, dans lesquelles naquit Pierre et Thomas Corneille.



Embarcadere du chemin de fer.

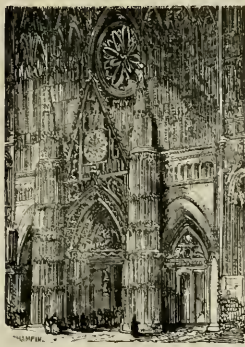
souvenirs historiques, nous avons dépassé le château de Grosménil et celui de Tournebu, que ses ennemis reprochè-

rent au maréchal de Marillac d'avoir fait construire aux dépens de l'Etat.

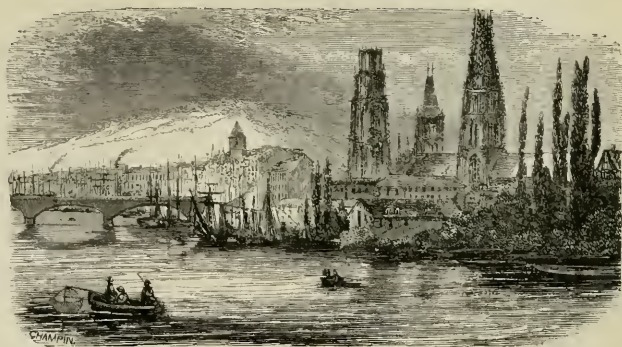
Ici nous passons sous deux souterrains séparés par une tranchée. Celui de Villiers a 1,700 mètres, celui de Venables, 564 mètres.



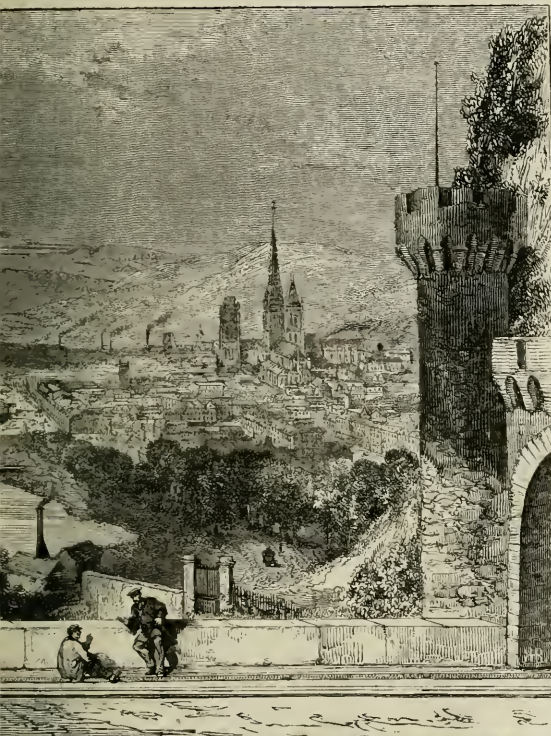
Rouen, à Rouen, à Sait-Sevr.



Portail de la cathédrale de Rouen.



Rouen. — Vue prise du Cours-la-Reine.



prise du viaduc du Havre.

droite. De cette station, on aperçoit Saint-Aubin-sur-Gaillon, gros village où Marmontel mourut en 1798; le château de Jeufosse et celui des Rotoirs, propriété du beau-père du célèbre feuilletoniste des *Débats*.

« Mais tournez les yeux vers le nord-ouest, s'écrie M. Jules Janin, dans le beau et intéressant volume illustré que M. Ernest Bourdin a publié sur la Normandie. Sur cette route escarpée, remarquez ce sombre et menaçant édifice, sans forme, sans grâce, immense, écrasé, hideux. Hélas! c'est tout ce qui reste de la plus ravissante création du cardinal d'Ambroise, son œuvre italienne, le château de Gaillon, pour tout dire. Hélas! cet admirable point de vue, un des plus beaux de la Normandie; cette maison aimée de François I^{er}, le roi du seizième siècle; ces beaux arbres sous lesquels tant de savants et tant de saints évêques promenaient leurs studieux loisirs, Gaillon n'est plus qu'une prison formidable. Vous pouvez admirer la façade de ce château déshonoré dans la cour de l'École des Beaux-Arts à Paris, dont il fait le plus bel ornement. Tristes contrastes, dites-vous: une prison au milieu d'un si beau domaine; ces murailles nues au milieu de tant de maisons opulentes que la Seine salue en passant. Mais quoi! le paysage, comme la poésie, vit de contrastes. »

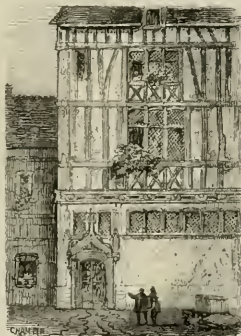
Si nous suivions le détour que fait ici la Seine, nous irions visiter les *Andelys*, patrie de Poussin, de l'aéronaute Blanchard et de l'ingénieur Brunel, et surtout les ruines du fameux *Château Gaillard*. Ce château, Richard Cœur de Lion l'avait fait construire en un an, au mépris du traité de 1196. Philippe Auguste s'en empara en 1204, et sa reddition eut pour résultat la réunion de la Normandie à la France. Louis X y fit étrangler sa femme, la reine Marguerite de Bourgogne, la Marguerite de la tour de Nesle. Il servit de résidence à Robert Bruce, de prison à Charles le Mauvais; et la démolition en fut ordonnée par Henri IV. Mais en nous rappelant ces



Sait-Ou-n. — Vue prise du jardin de l'hôtel de ville.



Rouen au Havre, à Rouen.



Maison, rue aux Juifs, 9, où est né le peintre Jouvolet.



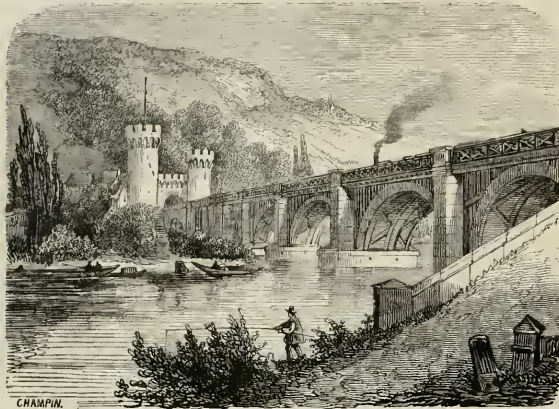
Palais de Justice, à Rouen.

Reposons-nous un instant. Venables, Heuldebouville et Viron-ay, dont nous traversons ensuite le territoire, ne réveillent aucun souvenir historique, et n'offrent rien de remarquable. Nous aurions ajouté à ces trois noms celui de Saint-Pierre-de-Vauvray, où nous nous arrêtons, si cette station ne desservait pas Louviers, — l'une des trois capitales du drap

gages, 24 trucks à voitures, 21 trucks à messageries, 50 écuries et 675 wagons à marchandises.

Quant aux produits probables, nous ne pouvons que rap- peler que les arrondissements de Rouen, d'Yvetot et du Havre

renferment ensemble près de 600 mille habitants, que les con- trées traversées par le chemin possèdent de nombreux établis-



Viaduc sur la Seine, à Rouen.



Sortie du tunnel de la côte Sainte-Catherine, à Rouen.

sements industriels, enfin qu'aujourd'hui il y a un transport de 54,000 voyageurs et de 190 mille tonnes de marchan- dises entre Rouen et le Havre.

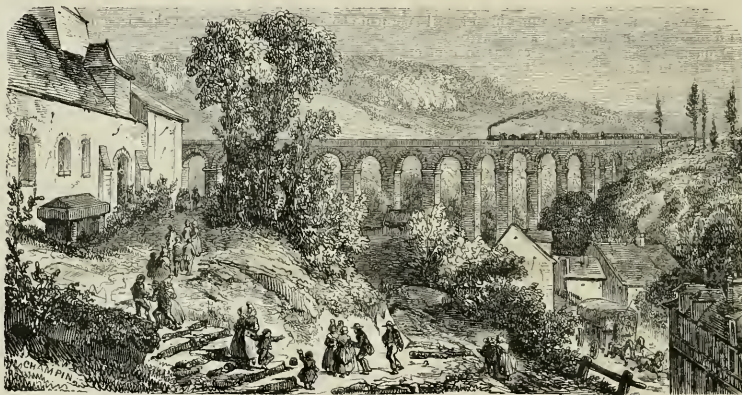
comme le son se prolonge, comme il se répète, comme il prend un ton sinistre. C'est que la montagne Sainte-Cathe- rine est là qui va vous mettre 151 mètres de terre au-des-

vallée de Darnetal, et à gauche les beaux établissements ind- dustriels de M. Léveillé et une partie de la ville, que vous entrez dans un second tunnel de 80 mètres, puis dans un

DE ROUEN AU HAVRE.
95 kilomètres.

Pour la seconde fois le si- gnal du départ a retenti, et la machine nous entraîne der- rière elle sur les rails. D'a- bord, en sortant de l'embar- cadère de Rouen, nous rétro- gradons jusqu'à Sotteville, où, sur une surface de 5 hectares et un tiers, la compagnie a construit de vastes ateliers de réparations et des remises de voitures et de locomotives.

En quittant Sotteville le che- min s'avance en remblai vers la Seine, qu'il traverse sur un pont de huit arches de 49 mètres d'ouverture. La hauteur des rails au-dessus de l'étiage est de 12 mètres. La longueur du pont est de 570 mètres. Aussi vous avez le temps, pen- dant que la locomotive vous emporte, de jeter un dernier coup d'œil sur ces admirables monuments qui font la gloire de Rouen, et sur ce charmant paysage que vous ne vous laissez pas d'admirer. Hâtez-vous, car déjà le sifflet vous annonce que vous allez de nouveau vous engloutir dans les entrailles de la terre. Aussi voyez



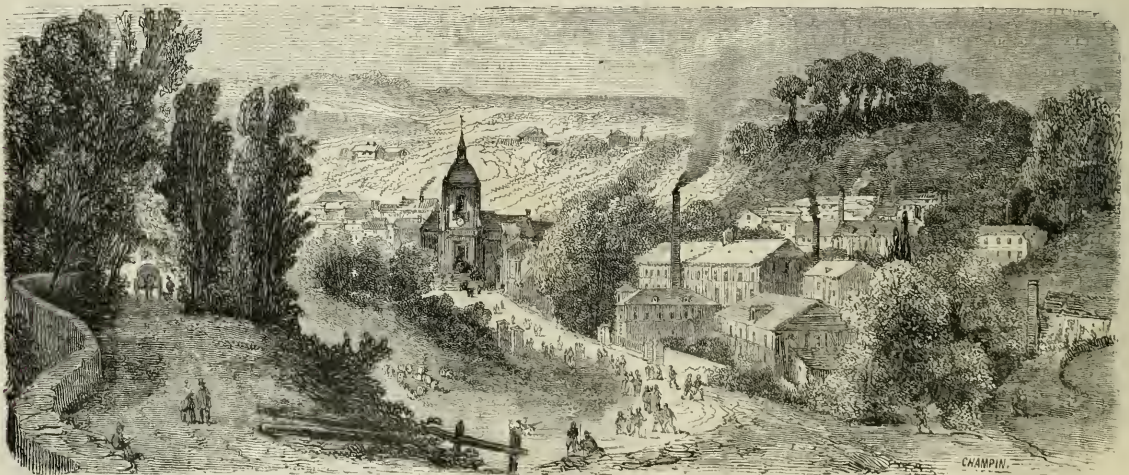
Viaduc de Darnetal.

sus de la tête. Mais rassurez-vous, ce tunnel percé dans le roc vif n'a que 1,055 mètres; il est bientôt franchi. A peine en en sortant avez-vous eu le temps de regarder à droite la

struire. Mais le commerce de Rouen réclame déjà contre le service qui ne fait partir que deux convois par jour sur sept de l'embarcadère de Saint-Séver.

troisième qui en a 1,472 et qui passe en décrivant une courbe sous les faubourgs Saint-Hilaire et Beauvoisine. Ce troisième souterrain paraît d'autant plus long que le convoi a ralenti sa marche. En en sortant, nous nous arrêtons à la station de la rue Verte, à 5 kilomètres de Sotteville.

La station de la rue Verte est le débarrèdare particulier du chemin de fer du Havre pour les voyageurs seulement. Notre dessin en représente l'extérieur. Croucée entre deux tunnels, elle manque d'air et d'espace. Les abords en se- ront difficiles pour les voitures, et elle à en outre l'inconvé- nient d'être fort éloignée du centre de la ville. Du reste, l'intérieur nous a paru, à un premier examen, ne mériter que des éloges. Elle a 4 voies, elle est élégamment couver- te, et l'architecte nous semble avoir tiré un excellent parti de l'enfoncement étroit dans le- quel il a été obligé de la con-

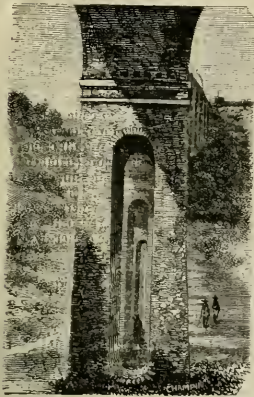


Vue de Boisze.

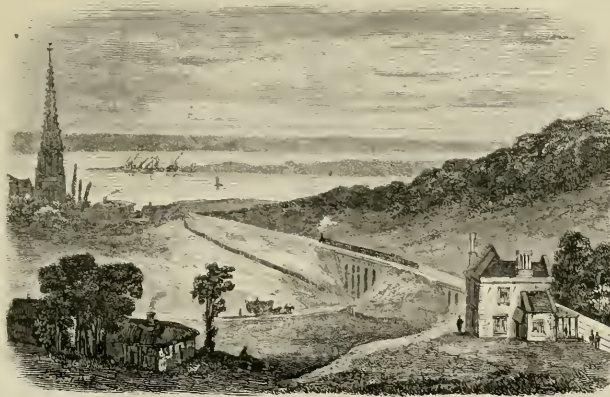
Les dernières voitures du convoi, s'il est un peu long, sont encore sous le tunnel de Beauvoisine que déjà la ma- chine s'enfonce dans le quatrième tunnel, celui de Cauloise,

qui a 1,161 mètres et qui passe sous les faubourgs de Bon- vreuil et Cauchoise, et sous le cimetière Saint-Gervais. Nous revoyons le jour dans une tranchée, nous apercevons un in-

stant la ville, et nous pénétrons dans le cinquième tunnel, le tunnel de Deville, qui n'a que 556 mètres. A gauche, au sortir de ce tunnel nous dominons une ravissante vallée cou-



Profil du viaduc de Mirville.



Station d'Harfleur.



Partie courbe du viaduc de Mirville.

verte d'arbres, de maisons de campagne et d'usines, entre lesquelles serpente le Cailly; mais à peine si nous y jetons un regard distrait; et quand nous arrivons à la station gothique de Maronimes (6 kilomètres de la rue Verte), nous songeons encore aux magnifiques travaux que nous laissons derrière nous.

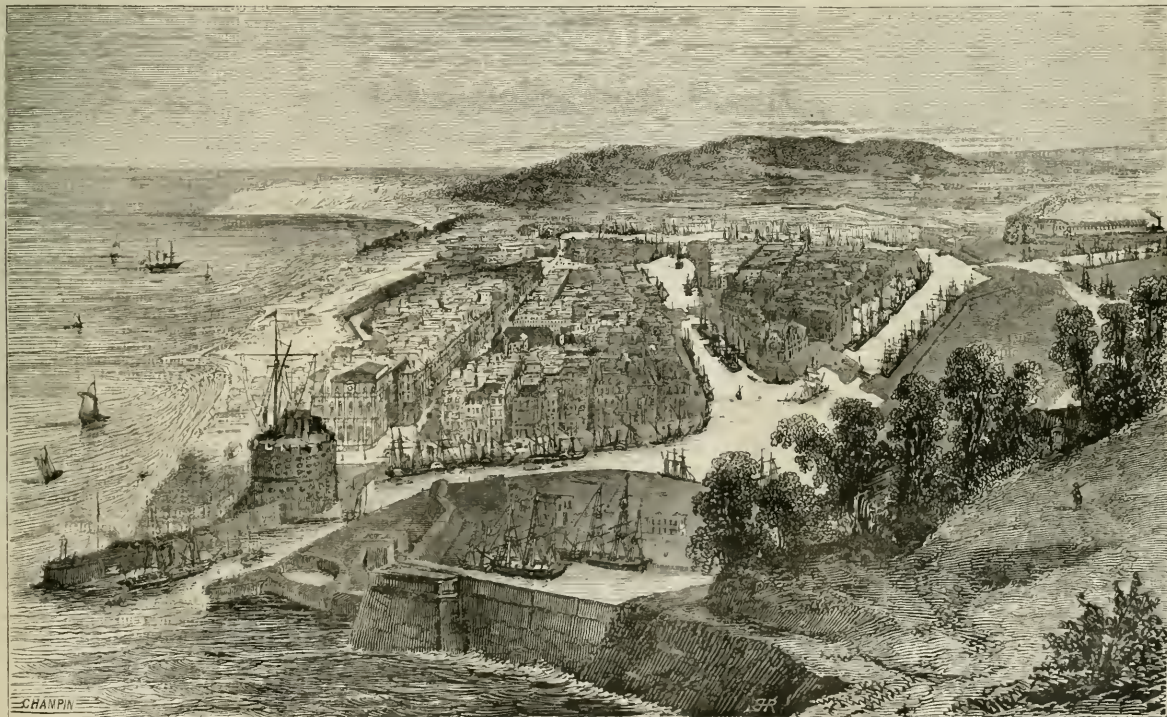
Du reste, sur ce chemin, nous marchons de surprise en surprise. A chaque pas, notre étonnement s'accroît, notre admiration redouble. Les tranchées sont si profondes, les remblais si élevés, le chemin traverse si hardiment à une si grande hauteur les vallées les plus larges, si s'enfonce avec tant d'audace dans les montagnes les plus épaisses, les ingénieurs chargés de sa construction ont vaincu si heureusement et si promptement des

difficultés si nombreuses et si variées, que, presque toujours exclusivement occupés de toutes ces étonnantes créations de l'industrie humaine, nous oublions de regarder les délicieux paysages qui se succèdent sans interruption sous nos yeux... Et pourtant, qu'elle est jolie, cette vallée dont nous côtoyons la crête gauche! que d'usines, que de manufactures, que de maisons de campagne! quel mouvement, quelle activité!

Accordons vite un coup d'œil à ce beau et intéressant pays pendant que nous sommes arrêtés à la station de Malanmy, à 5 kilomètres de Maronimes, car de nouvelles et plus surprenantes merveilles nous attendent. Cette vallée, nous allons, au sortir d'une immense tranchée, la franchir sur un remblai non moins admirable que son viaduc.



Débarcadère du Havre.



Le Havre, à v. d'oiseau.

Ce viaduc, qui porte le nom du village de Malaunay, un de ceux qui ont dû subir les épreuves de force dont nous parlions plus haut, a huit arches de 15 mètres d'ouverture; ses piles sont fondées sur pilotis; la longueur totale du viaduc est de 150 mètres, et la hauteur des rails au-dessus du sol, de 25 mètres.

Dès que nous avons atteint la crête étroite de la vallée du Cailly, nous nous en éloignons; et, laissant à droite l'embranchement de Dieppe, nous nous entoupons par une énorme tranchée dans le sixième tunnel, celui de *Pissy-Poville*, le plus long du chemin, car il a 2,200 mètres de longueur. Ce tunnel traverse une colline de 63 mètres de hauteur, et il est suivi d'un autre petit souterrain de 220 mètres, comme une mère de son enfant. Les tranchées et les remblais prennent des proportions de plus en plus colossales. Après avoir dépassé de jolis petits vallons solitaires, nous débouchons tout à coup dans la belle et populeuse vallée de *Barentin*, arrosée par l'Austreberte et que nous traversons sur le trop fameux viaduc auquel le village a donné son nom. Son histoire est connue. *L'Illustration* l'a illustrée. Il serait inutile de la raconter une seconde fois.

Comme le phénix renaît de ses cendres, le viaduc défont est remonté à la même hauteur, sans orgueil, mais sans crainte, sans peur, mais non pas sans reproche, à en juger par les épreuves qu'on lui a imposées. Aujourd'hui il est à l'abri de tout reproche, il a résisté et il vous porte. C'est que ce n'est pas une mince besogne que d'élever à 52 mètres au-dessus du sol, sur 478 mètres de longueur, un viaduc de 27 arches de 15 mètres d'ouverture chacune. Mais qu'est-ce donc alors que d'en élever deux en moins de trois ans? C'est pourtant ce qu'ont fait les constructeurs, qui ont voulu prendre dans leur second ouvrage une éclatante revanche de leur premier échec.

A partir de la station de Barentin, importante station de marchandises, — à 8 kilomètres de Malaunay, — établie de l'autre côté du viaduc, nous montons par une pente sensible jusqu'à celle de *Pavilly*, éloignée de 2 kilomètres, ravissante maison de campagne d'où l'on découvre une vue délicieuse sur la vallée, le village et le château de Pavilly; puis, passant alternativement du fond d'une tranchée au sommet d'un remblai, et traversant le huitième et dernier tunnel, nous continuons à monter jusqu'à la station de *Motteville* (11 kil. de Pavilly), établie au milieu du parc de M. de Germigny.

A Motteville, le paysage change tout à fait. Les accidents de terrain ont complètement cessé. Plus de montagnes à percer, plus de vallées à franchir, plus de vallons à combler, de collines à couper en deux, plus de cheminées, plus d'usines, plus de villages! Nous sommes sur le vaste plateau du pays de Caux, dont les habitants, dispersés hors des villes, ne s'occupent que d'agriculture, et cachent soigneusement leurs maisons, et leurs fermes dans des bosquets d'arbres. De la station de Motteville, le chemin suit une ligne droite jusqu'à celle d'Yvetot (8 kilomètres).

De la station d'Yvetot, qui ne fait pas honneur au goût de son architecte, on ne peut pas voir la ville qu'elle dessert, et qui du reste n'offre rien d'intéressant aux voyageurs.

Yvetot, la capitale de cet excellent roi que notre grand poète national a immortalisé, est aujourd'hui une sous-préfecture; elle compte plus de 9,000 habitants qui se lèvent tôt et se couchent tard, car ils sont en général adonnés à l'industrie. Elle contient des filatures de coton, des établissements de tissage, des fabriques de toile, de velours, de rubans; elle fait un commerce assez considérable de grains et de bestiaux. Mais elle ne possède aucun édifice remarquable et elle ne rappelle pas d'autres souvenirs historiques que ceux de cette royauté, que Béranger a si bien chantée et dont l'origine a tant embarrassé les antiquaires.

Selon la tradition, un seigneur d'Yvetot du nom de Gauthier, ayant offensé Clotaire, fils de Clovis, se jeta à ses pieds pour lui demander pardon devant le maître-antel de Soissons, où il faisait sa prière, le vendredi saint; mais le roi furieux, au lieu de lui accorder sa grâce, le tua de sa propre main. Toutefois, si on tarda pas à se repentir, et, pour expier ce meurtre, il créa rois d'Yvetot les héritiers de Gauthier. Cette légende ne mérite, à ce qu'il paraît, aucune croyance. Ce qui est positif, c'est que les seigneurs d'Yvetot avaient pris, on ne sait de quel droit, le titre de roi dans la seconde moitié du quatorzième siècle, et que ce titre leur fut authentiquement reconnu par les rois de France, Louis XI, François I^{er} et Henri II. La seigneurie d'Yvetot entra au seizième siècle dans la maison des ducs du Bellay, par le mariage d'Isabeau Chenu avec Martin du Bellay-Angeli, et le titre de roi fut

alors changé en celui de prince souverain. Plus tard, elle passa au marquis de Saint-Forgeux, de la maison d'Albon.

De la station d'Alvimare nous n'avons rien à dire, sinon qu'elle est éloignée de 11 kilomètres de celle d'Yvetot. Nous mentionnerions aussi seulement la distance de celle de *Nointot* à Alvimare, 8 kilomètres, si celle de *Nointot* ne desservait pas une ville importante, la ville de Bolbec, qu'on ne peut pas voir du chemin de fer, mais dont M. Champin, notre habile paysagiste, a fait un remarquable dessin, et qu'il ne nous est pas permis de passer sous silence.

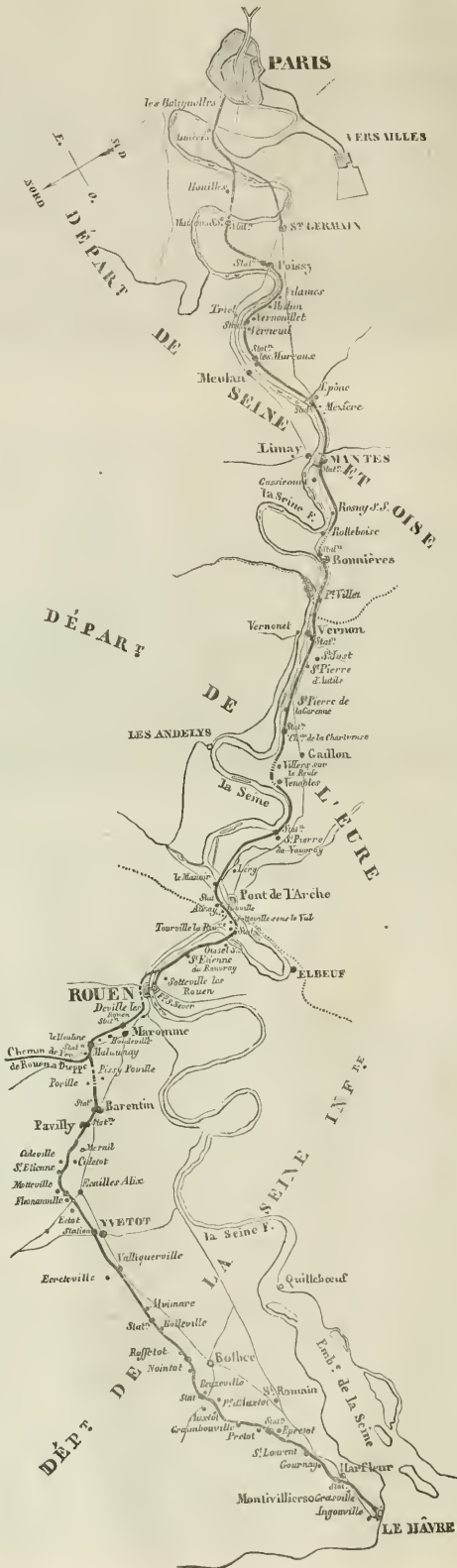
Ici se trouve en effet une des pierres d'achoppement que la compagnie a rencontrées dans l'établissement de sa ligne. Le cahier des charges disait que le chemin de fer passerait près de Bolbec. Mais Bolbec se trouve située dans une vallée profonde qui coupe le terrain à travers laquelle la ligne se développe. Les nécessités du tracé par le plateau de la Normandie empêchaient d'approcher de Bolbec autrement que par des pentes et contre-pentes nuisibles à l'économie générale et de la ligne et de l'exploitation. Cependant, après des études longues et consciencieuses, on avait adopté un tracé qui, sans imposer à la compagnie des sacrifices trop lourds, semblait devoir donner satisfaction à la ville de Bolbec, puisqu'en aucun cas elle ne pouvait être touchée par le chemin de fer, et que les tracés les plus favorables en apparence ne suivaient pas la vallée, mais traversaient le plateau. Bolbec réclama encore. Ce ne fut qu'après de longues formalités que la compagnie fut enfin mise en possession du tracé que l'on parcourt aujourd'hui; à condition toutefois que du point le plus rapproché de Bolbec partirait un embranchement desservi par des chevaux, lequel, s'arrêtant à la limite du plateau, laisse encore aux voyageurs et aux marchandises de Bolbec 1,800 mètres à parcourir.

C'est entre Nointot et Beuzeville (6 kilomètres de distance) que nous passons sur le superbe viaduc de *Mirville*. Ce viaduc n'a pas éprouvé le même sort que celui de Barentin; il a majestueusement résisté à toutes les sollicitations qu'on lui a faites pour l'enlever à tomber; ni patience, ni surprises n'y ont fait; le poids mort et le poids roulant ont passé sur lui sans altérer sa sérénité; et cependant, il aurait en au moins autant de motifs que celui de Barentin à faire valoir pour motiver sa chute. Il est aussi grand et plus long: 52 mètres au-dessus du sol, 324 mètres de développement et 48 arches de 9 mètres 20 centimètres d'ouverture.

De Beuzeville à Saint-Romain (8 kilomètres) on commence à trouver le pays de Caux, un peu trop étendu et monotone. Heureusement, au delà de Saint-Romain, les accidents de terrain reparaissent. Le chemin serpente d'abord dans de petits vallons plantés de petits arbres et arrosés par de petits ruisseaux; puis, à mesure que le paysage devient plus intéressant, il prend une pente si rapide (8 à 9 mètres par mètres), que non-seulement les machines cessent de fonctionner, mais que les machinistes et les conducteurs serrent leurs freins. Quand nous nous arrêtons devant la station gothique d'*Horfleu* (11 kilomètres), nous découvrons enfin au delà de l'élegant clocher de ce village, qui fut une ville, de ce *souverain port de Normandie*, qui est aujourd'hui à une demi-lieue dans les terres, l'Océan, que nos regards impatients cherchaient à l'horizon depuis longtemps. Presque en face de Horfleu nous apercevons l'Incolleur, que domine la montagne de Grâce. Si occupe toutefois que vous soyez à contempler votre droite cette belle mer qui n'est plus qu'à six heures de Paris, jetez encore à droite un regard sur le village et l'abbaye de *Graville*, et sur cette ligne non interrompue de maisons de campagne et de guinguettes qui relèvent sur les pentes et à la base de leurs coteaux de *Graville* à *Ingouville*. Mais déjà vous avez aperçu au-dessus d'une forêt de cheminées une forêt de mâts, déjà vous laissez à votre droite cette magnifique gare des marchandises, qui sera une des curiosités du Havre; le convoi ralentit sa marche, et il s'arrête enfin dans une belle gare couverte, où l'espace ne manque pas, mais dont la toiture est un peu basse.

Le jetez est à vingt minutes du débarcadère. Le Havre possède bien quelques édifices publics, des églises, un hôtel de ville, une salle de spectacle, une bourse, etc. Mais son plus beau monument, celui qui fait sa fortune et sa gloire, n'est pas l'œuvre des hommes. Il le doit à Dieu; c'est la mer. Courez donc sur la jetée, si vous en avez le temps; allez admirer ce beau panorama qu'on y découvre, et en face duquel Casimir Delavigne, cet enfant du Havre, s'est écrié:

Après Constantinople il n'est rien d'aussi beau.



Carte du parcours du chemin de fer de Paris au Havre.

REVUE DES NOTABILITÉS DE LA MÉDECINE.

Agriculture. Nous recommandons au public, et particulièrement aux agriculteurs, la Société d'assurances mutuelles... La LIGÉRIENNE étend ses opérations dans les quarante-sept départements dont les noms suivent...

breux clients, tels sont les moricés qui placent madame Bourgoine au premier rang dans sa spécialité... Madame Bourgoine a une méthode pour laquelle elle est brevetée...

Madame Bourgoine a une méthode pour laquelle elle est brevetée, contenant douze modèles ou dessins différents, qui donnent aux dames le moyen de choisir, sans sortir de chez elles, le corset qui leur convient et l'exécuter en toute sécurité...

Voici dans quels termes s'exprimait le rapporteur du jury de 1874 sur les produits qui ont mérité à madame Bourgoine la seule médaille accordée pour Paris à cette industrie...

Madame Bourgoine est à la tête de l'une des premières maisons de Paris pour la confection des corsets; la réputation de ses produits est très-bien établie... Elle a obtenu une médaille d'or à l'Exposition nationale de 1874...

Dentelles. La maison VIOLARD, rue de Choiseul, 3 bis, à Paris, brevetée pour l'invention d'un nouveau système de dentelle...

Cette maison, que le jury des expositions nationales et les dames les plus élégantes mettent au premier rang dans ce genre de produits, a reçu une médaille de premier ordre à l'exposition générale de l'industrie nationale de 1874...

À cette occasion, nous rappelons à nos lecteurs que ce bel établissement est une des spécialités par lui-même ou se trouve l'assortiment le plus complet et le plus varié... On y admire les plus riches dentelles de dentelles, nœuds et brochés...

LIBRAIRIE DE LA RUE CECILIE ET Co, A Paris, rue Pierre-Sarrazin, 12.

Dictionnaire universel d'Histoire et de Géographie.

Contient: 1° L'HISTOIRE PROPREMENT DITE: Résumé de l'histoire de tous les peuples, anciens et modernes... 2° LA GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE: Vie des hommes célèbres en tout genre...

3° LA MYTHOLOGIE: Notices sur les divinités, les héros et les poésies fabuleuses de tous les peuples... 4° LA GÉOGRAPHIE ANCIENNE ET MODERNE: Géographie comparée, faisant connaître les divers noms de chaque pays...

Maladies de poitrine (PHTHISIE, ASTHME, CATARRHE). Leur éradication prouvé par un grand nombre de guérisons authentiques... Le docteur TIRAT de Marseille...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

Le docteur TIRAT de Marseille, nous croyons être le plus autorisé à recommander son ouvrage... Les grands succès obtenus par ce moyen se multiplient au moment où les Académies renouveauient des phénomènes de l'émigration...

plus uniforme, où l'air est le plus sec et le plus chaud... Le succès est assuré par l'alimentation, les vêtements et les professions terminent ce chapitre...

Le succès est assuré par l'alimentation, les vêtements et les professions terminent ce chapitre... Nous osons à croire que le livre de M. Tirat est appelé à un succès d'estime après des personnes qui l'étude de la médecine intéressent...

Nous osons à croire que le livre de M. Tirat est appelé à un succès d'estime après des personnes qui l'étude de la médecine intéressent... Nous sommes à constater dans les limites de notre compétence...

Nous sommes à constater dans les limites de notre compétence, pour répondre en ce qui nous concerne, à la confiance que le docteur a mise en nous... Nous sommes à constater dans les limites de notre compétence...

Parfumerie Fagner, rue de Richelieu, 95; maison LAFOURÉE.

Nous n'entreprendons pas d'apprendre à nos lecteurs la recette de la poudre de riz... Nous constatons seulement au sujet de ce produit...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits... Nous constatons seulement au sujet de ce produit...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

Nous constatons seulement au sujet de ce produit, que M. Fagner, son digne successeur, fait les échantillons les plus louables pour ce genre de produits...

BUREAU CENTRAL ET CONTINENTAL DES ASSURANCES MARITIMES (INTEGRALE ASSURANCE).

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

de provenance, 43, société constituée pour l'exploitation d'un bureau central des assurances maritimes d'Anvers, créée en 1828, à Anvers, et transférée à Paris en 1853.

EN VENTE à la librairie PAULIN, rue Richelieu, n° 60. — PUBLICATION NOUVELLE.

NOUVELLES GENEVOISES PAR LEOPOLD LECLANCHÉ, TRADUCTEUR DE VASARI.

2 volumes in-18 Jésus vélin, format anglais. — Prix du volume : 3 fr. 50.

Sous presse à la librairie J. J. DUBOCHET, LE CHEVALIER et Comp., rue Richelieu, n° 60.

NOUVELLES GENEVOISES PAR R. TOPFFER, auteur des NOUVELLES GENEVOISES, du PRÉSBYTÈRE, de ROSA ET GERTRUDE, des VOYAGES EN ZIGZAG, etc., etc.

2 volumes in-18, format anglais, prix du volume : 3 fr. 50 c.

Par M. P. BUVIERGIES DE HAUMANN, membre de la Chambre des Députés.

4 volume in-8°, prix : 5 fr. — PAULIN, éditeur, rue Richelieu, 60.

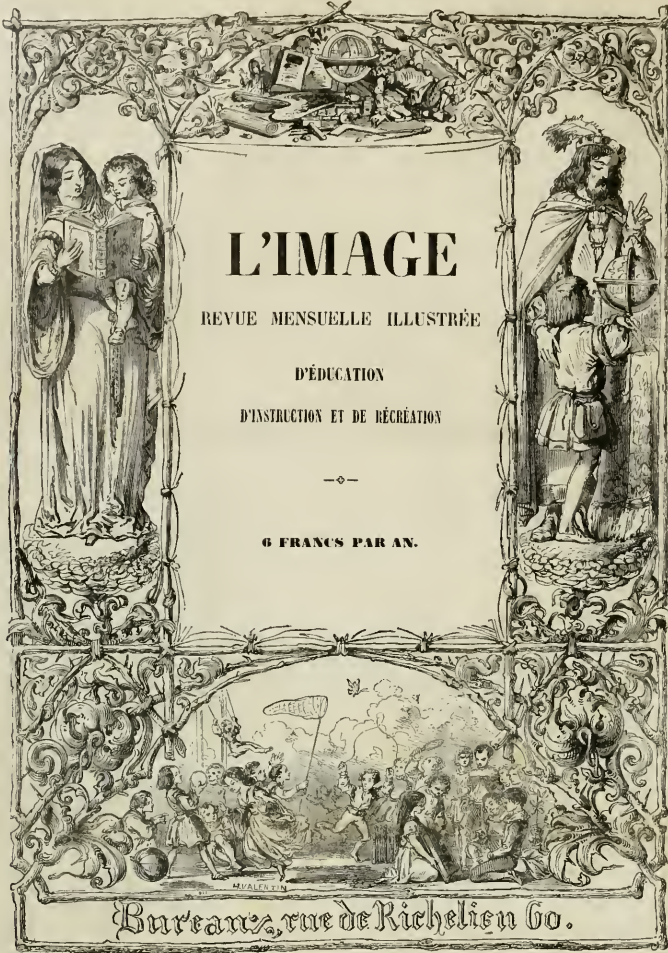
NOUVELLES GENEVOISES PAR R. TOPFFER, auteur des NOUVELLES GENEVOISES, du PRÉSBYTÈRE, de ROSA ET GERTRUDE, des VOYAGES EN ZIGZAG, etc., etc.

2 volumes in-18, format anglais, prix du volume : 3 fr. 50 c.

Par M. P. BUVIERGIES DE HAUMANN, membre de la Chambre des Députés.

4 volume in-8°, prix : 5 fr. — PAULIN, éditeur, rue Richelieu, 60.

Préface. — Chapitre I. Situation. — Chapitre II. Du Gouvernement représentatif. — Chapitre III. De la Centralisation. — Chapitre IV. De la Réforme parlementaire. — Chapitre V. De la Réforme électorale. — Appendice.



Voici le frontispice d'un nouveau recueil auquel *l'Illustration* déclare porter le plus tendre intérêt. Ce recueil vient de publier son premier numéro, et déjà les abonnés s'inscrivent en foule, avertis seulement par des annonces qui n'ont pu leur donner qu'en paroles une idée de l'élegance de ses pages consacrées à l'éducation, à l'instruction, à la récréation de l'enfance et de la jeunesse des deux sexes. *L'Illustration*, qui est proche parente de *l'Image*, a voulu la produire dans le jeune monde où celle-ci va se présenter, en montrant le principal ornement de sa robe virgine, comme pour laisser deviner tout ce que ce vêtement va renfermer de charmes et d'attraits. *L'Illustration* invite en cela ces rois et ces reines des contes de fées, qui envoient d'un bout du monde à l'autre le portrait du prince ou de la princesse à marier. Ce procédé, qui a toujours parfaitement réussi dans les contes de fées, ne peut manquer d'avoir le même succès au profit de *l'Image*; on n'en peut douter, à l'empressement que la simple révélation de son existence a fait naître parmi ceux à qui leur âge donne des prétentions légitimes. A voir comme ces enfants demandent *l'Image*, on juge bien qu'ils ont été sages ou qu'ils ont promis de l'être.

Vous voyez, enfants, que ce frontispice indique les trois objets du recueil qui vous est consacré : *l'Éducation*, figurée par une mère qui donne à son enfant les premières notions de la religion et de la morale; *l'Instruction*, représentée par ce vénérable précepteur, entouré de divers attributs de la science, dont il enseigne les premiers principes à son élève attentif et curieux; la *Récréation*, dont les exercices n'ont pas besoin, comme vous voyez, d'être enseignés, mais qui s'apprennent sans maître, par une sorte d'enseignement mutuel, on les plus sifs et les plus ardents ne sont pas toujours ceux dont l'esprit s'ouvre le plus volontiers aux doux avertissements de cette mère qui est là-haut, ni aux doctes leçons de cet instituteur, qui voudrait moins de passion et d'entraînement aux jeux, afin d'obtenir plus d'attention et d'application à l'étude.

Ouvrez à présent le numéro de *l'Image*, lisez et reconnaissez que les emblèmes de la couverture ne sont pas menteurs : *Éducation, Instruction et Récréation*; ne retrouvez-vous pas dans le choix de ces articles qui le composent des conseils et des maximes pour le cœur, des leçons instructives pour l'intelli-

gence, des récits et des anecdotes pour l'esprit? — Et ces jolies gravures que *l'Image* vous promettrait? Avec quel luxe abondant n'a-t-elle pas tenu ses promesses!

Ceux d'entre vous, enfants, qui ont pu répondre les premiers à l'appel des éditeurs, sont récompensés de leur empressement et de leur confiance par le don de trois petits volumes que vous lirez avec le plus vif intérêt, et dont le sujet ouvrira votre intelligence au désir de connaître toutes les merveilles de la création, toutes les curieuses inventions qui sont parvenues à approprier les productions bienfaisantes de la nature aux besoins et au bien-être de l'humanité. Vous apprendrez par là combien Dieu est bon, et aussi combien l'industrie est ingénieuse; vous remercerez M. Saint-Germain Leduc, l'auteur du *Nouvel Ami des Enfants*, d'avoir écrit ces petits livres. En les composant pour l'instruction d'un jeune prince de votre âge, il a aussi pensé à vous; profitez-en comme en a profité celui qui les a lus avant qu'ils pussent vous être offerts.

Quel dommage, enfants, qu'aucun travail ne puisse se faire en ce monde qu'à la condition d'être rétribué! Des écrivains, des dessinateurs, des graveurs, des éditeurs sont occupés à composer un recueil consacré à votre instruction et à votre amusement; leur talent, leur savoir, leur habileté, leur temps, sont leur capital et la fortune de leur famille; en vous prêtant ce capital, ils sont forcés de vous en demander le loyer. Mais voyez ici le bienfait de l'association! Voici une entreprise qui va dépenser 50,000 fr. par an; pour 6 fr., vous en profiterez chacun, comme si ces 50,000 fr. étaient dépensés pour un seul de vous. Si vous êtes en province, vous payez 2 fr. de plus, c'est-à-dire 8 fr., au lieu de 6 fr.; mais ces 2 fr., c'est la poste, et non pas l'éditeur, qui les reçoit. La poste, qui vous envoie douze numéros par an pour 2 fr., vous rend aussi un service, et ce service n'est pas chèrement rétribué. C'est encore un effet de l'association; tous ceux qui reçoivent des lettres ou des journaux dans les départements peuvent être considérés comme des associés contribuant chacun pour une petite somme à la grosse dépense faite par la poste pour transporter ces lettres et journaux. La poste fait encore sur ces petites contributions un honnête bénéfice. Les éditeurs de *l'Image* font une dépense moindre et demandent moins de profits.

Principales publications de la semaine.

JURISPRUDENCE.

Les Institutes de Théophile, paraphrase des Institutes de Justinien. Traduites en français, accompagnées de notes, et précédées de la traduction de l'histoire du droit civil romain de

Jacques Godefroy; par B. J. LEGAT. Un vol. in-18 de 450 pages. — Paris, Alphonse Leclère.

BELLES-LETTRES.

Scènes norwégiennes. Roman suédois; par mademoiselle Fas-

DERICA BERGER. Traduit par JEAN COHEN. Un volume in-18 de 328 pages. — Paris, Waillie.

HISTOIRE.

Annuaire des voyages et de la géographie pour l'année 1847; par une réunion de géographes et de voyageurs, sous la direction de M. FAYATIER LACROIX. Quatrième année. Un vol. in-18 de 402 pages. — Paris, Gide.

Raoul de Pellevé. Esquisses du temps de la Ligne. 1595-1594; par M. le marquis de PASTORET. 2 vol. in-16 de 448 pages. — Paris, Paulin.

Ces volumes font partie de la bibliothèque Carin. *Éléments de Lyon depuis la révolution de 1789*; par J. MOREAU. Tome II. In-8 de 568 pages. — Paris, Ladrangé.

L'ouvrage aura 5 volumes. *Instruction pour le peuple*. Cent traités sur les connaissances les plus indispensables. 16^e livraison. Paris, *Monuments, Institutions*. In-8 de 16 pages. Traité 41. Signé : D. FABRE D'OLIVET. — Paris, Le Chevalier, Dubochet.

SCIENCES ET ARTS.

Éléments de statistique, comprenant les principes généraux de cette science, et un aperçu historique de ses progrès; par M. MOREAU DE JONNES. In-12 de 568 pages. — Paris, Guillaumin.

Instruction pour le peuple. Cent traités sur les connaissances les plus indispensables. 18^e livraison. *Economie domestique, soins à donner à la première enfance*. Traité 98. Signé : CORA MILLET, née ROBINET. In-8 de 16 pages. — Paris, Dubochet, Le Chevalier.

Leçons de géologie pratique, professées au collège de France pendant l'année scolaire 1845-1844; par ELIE DE BEAUFORT. Tome 1^{er}. In-8 de 568 pages. — Paris, Bertrand.

Les Mondes ou Essai philosophique sur les conditions d'existence des êtres organisés dans notre système planétaire; par F. E. PLUSSON. In-18 Jésus veau, format anglais de 248 pages. — Paris, Paulin.

Recherches sur la vie et les ouvrages de quelques peintres provinciaux de l'ancienne France; par Ph. de FOUSTI. Un vol. in-8 de 320 pages. — Paris, Dumoutin.

Villa Medici à Rome, dessinée, publiée et accompagnée d'un texte historique et explicatif; par VICTOR BALTARD, architecte, etc. Première livraison. In-folio de 6 pages, avec un frontispice et 5 pl. — Paris, l'auteur, rue de l'Abbaye, 4.

Rébus.



EXPLICATION DU DERNIER REBUS.

Un peu de science est oigne de la religion; beaucoup de science y ramène.

On s'abonne chez les directeurs de Poste et aux Messageries, et chez tous les principaux libraires de la France et de l'étranger.

TOULON, BELLE, FIETRY-DEMAIA, MONGE et VILLAMERS; — TOULOUSE, DELROY, GIBET, JOUBERT; — TOURS, AIGRE, BON-DE, MAME et Compagnie; — TROYES, FEBVRE; — TURIN (Picquini), BOCCA, FONTANA, GIANNI et FIORE, MARIETTI, PAGELLA, POMA, VACCARINO.

VALENCE, CAUDRAN, CHARVIN; — VALENCIENNES, JARIN, LEMAITRE; — VALKENNES, CARLIER; — YANNY, DUBOULET; — YERDUN, BRÉAUTE, LIPPOMANN; — YERON, LEROY; — YEVY (Suisse), BLANCOUD; — VIENNE (Autriche), CH. GEROLD et FIS, ROHMANN; — VOUIZERS, FLAMANT-ANSIAUX.

JACQUES DUBOCHET.

Tiré à la presse mécanique de LAGRANGE FILS et Compagnie, rue Damiette, 2.