

ped à pied contre la susceptibilité de nos voisins, jusqu'à ce qu'un arrêt du Conseil d'État eût, le 7 septembre 1762, accordé aux habitants des campagnes la faculté de filer toute espèce de matières, de fabriquer toutes sortes d'étoffes, de donner tous apprêts, en se conformant aux règlements, sans pouvoir être inquiétés par les fabricants en communauté; jusqu'à ce que les lettres-patentes du roi eussent, le 5 mai 1779, laissé le fabricant libre de suivre telles dimensions et combinaisons qu'il jugerait à propos dans la confection des étoffes qu'il produisait; jusqu'à ce qu'enfin l'assemblée nationale, en supprimant les corporations, les jurandes, les communautés du commerce, eut fait disparaître en même temps les derniers vestiges d'une trop longue oppression. Alors commença pour nous une ère nouvelle de liberté industrielle, qui a fait de Roubaix, comme par enchantement, un centre manufacturier et commercial de premier ordre.

Nous n'avons à traiter de cette seconde époque que la partie la plus éloignée de nous, celle qui a précédé l'importation de la mécanique Jacquart (1828-1830.) En troisième lieu, nous cherchons dans l'étude des noms appliqués aux différents genres de tissus, des renseignements utiles au classement des échantillons.

Ce qu'on ne pourra pas nous contester, c'est le soin que nous avons apporté à ce petit travail; mais nous marchons sans guide dans une voie où nul jalon n'est encore posé, et, malgré notre désir de bien faire, il pourrait nous être échappé plus d'une inexactitude. C'est assez dire que nous comptons sur une équitable indulgence, promettant d'être reconnaissant envers ceux qui nous donneraient le moyen de rectifier nos erreurs.

PREMIÈRE PARTIE.

De 1469 à 1790.

On a détruit, on a dû détruire toutes les agrégations, toutes les corporations des anciens temps, devenues exclusives, embarrassantes, oppressives, ennemies de toutes innovations et de tous progrès.

(Mém. de la Soc. Imp. des Sciences et des Arts de Lille. — Disc. de M. Th. Lestiboudois à la séance publique du 29 juillet 1838. — Bibl. de Roubaix.)

Les premières étoffes fabriquées à Roubaix furent des draps de laine, plus spécialement appelés *pannes* ou *tripes de velours*, que l'on employait souvent en tapisserie (1).

Il serait difficile de fixer avec certitude l'époque où cette fabrication a pris naissance. Nous savons bien que le premier jour de novembre 1469, Pierre, seigneur de Roubaix, en considération des bons et agréables services qu'il avait rendus au duc de Bourgogne, Charles-le-Téméraire, obtint de celui-ci une charte accordant, octroyant et donnant aux manans (2) et habitants de la ville et paroisse de Roubaix qu'ils puissent licitement

(1) Cette étoffe servait également pour chaussures, car un règlement de 1534 défend à tous CORDONNIERS et autres gens de mestiers, usant desdits tripes et bourgeries à débit, de débiter audit Roubaix, nuls ouvrages et marchandises touchant ledit stil, fors ceux faits audit lieu, sous peine de l'amende de 30 pattars. (Rég. de la manufacture; f. 8, v. — Bibl. de Roubaix.) — La PANNE, laine qu'on fabrique encore à Amiens, sert dans nos filatures à recouvrer certains agents mécaniques, faisant office de brosses, tels que CHAPEAU, ROULEAU DE PROPRETÉ, CYLINDRE, ÉPLUCHEUR et PLANCHETTE.

(2) Le mot manant n'a pas toujours été une injure; cette qualification qui désignait une condition intermédiaire entre les privilégiés et les prolétaires, s'appliquait autrefois à l'habitant qui, par sa fortune

drapper et faire draps de toutes laines (1); mais nous savons aussi, d'après un ancien dénombrement reposant aux archives du département que, si quelques-uns de nos ancêtres avaient, en 1497, commencé à exploiter le privilège qu'ils devaient à la sollicitude de leur seigneur, ils étaient trop peu nombreux pour être distingués des *labouriers*, qui, avec les *manouvriers*, aux termes de ce document, formaient alors la population de Roubaix. « En ladite paroisse de Roubaix, il y a deux cent soixante feux dont les soixante prennent les biens de la carité des pauvres, entre lesquels une grande partie sont demandant l'aumône de maisons en maisons, et le demeurant gens labouriers et la plupart manouvriers, gagnans leurs vies au mieux qu'ils peuvent (2). » Il est possible, cependant, que dans ce dénombrement, qui offre beaucoup d'analogie avec nos recensements actuels, et où perce une intention évidente et calculée de diminuer l'importance de Roubaix, il est possible, disons-nous, que nos magistrats interrogés aient voulu laisser cachés sous ces dénominations, *labouriers* et *manouvriers*, le petit nombre de maîtres et artisans de la manufacture, évitant, autant que le permettait le serment qu'on leur avait fait prêter, tout ce qui aurait pu leur attirer une augmentation d'impôts; ce qui le prouverait, c'est le soin avec lequel ils déclarent, dans ce même acte, n'avoir païé et furny ceste année pour tous aides que la somme de 239 livres de 40 gros.

(La suite au prochain numéro.)

COMPAGNIE DE NAVIGATION A VAPEUR PAR CANAUX.

L'importance presque exclusive que nous avons attachée depuis une quinzaine d'années au développement et au perfectionnement de nos voies ferrées, au préjudice de nos moyens de transport par eau, devait inévitablement donner naissance à un monopole dont les dangers deviennent de plus en plus réels.

Une réaction salutaire, qui commence à porter ses fruits, s'opère cependant en faveur de l'industrie batelière dont il est regrettable qu'on ait ainsi et depuis trop longtemps négligé les nombreux services.

Il ne peut certes, venir à l'idée de constater l'utilité des chemins de fer, ni les grands résultats dont nous leur sommes redevables et qu'ils produiront toujours en restant dans la sphère spéciale où ils doivent se mouvoir. Mais les privilèges dont les compagnies sont armées, leurs exigences sous le rapport des tarifs, et les embarras suscités par les complications d'une ad-

et son industrie, était susceptible de payer la taille, impôt dont les ouvriers et les pauvres étaient exempts. On voit dans Roisin, manuscrit des Fran- çaises, Lois et Coutumes de Lille, publié par M. Brun-Lavainne, page 14, qu'on ne pouvait en cette ville RECHEVOIR NUL HOMME DE FORAIN A BOURGEOIS S'IL N'EST MANANS ET TAILLE PALANS. — D. Carpentier, dans son supplément du Glossaire de Ducange, fait d'un manant un homme riche. A l'appui de cette interprétation, nous pouvons citer un acte de 1585: « Nous Yolente de Werchin, dame de Roubaix, suivant la requête à nous faite par Noël Delaspaul, RENTIER, MANANT et sujet de cette ville et seigneurie de Roubaix, lui avons accordé, etc... » (Registre des ordonnances et règlements, touchant la manufacture, f. 41. — Bibl. de Roubaix.) Dans cette même acception, on rencontre encore le mot MANANT, dans un acte de 1742.

(1) On peut lire le texte de cette charte dans le Registre de la Manufacture, f. 1. (Bibl. de Roubaix.)

(2) Dénombrement des feux et harnais de la terre et paroisse de Roubaix, en 1497, suivant lettres-patentes de Monseigneur Maximilien d'Autriche, comte de Flandres. (Arch. départ., Recueil des reg. et liasses, lettre D.)

ministration qui se retranche derrière cette complication même pour échapper à de justes réclamations, ont souvent ému le commerce et démontré l'utilité d'un contre-poids efficace à cette action dominante. Aussi les services rendus par l'industrie batelière n'ont-ils jamais été peut-être aussi appréciés et son réveil accueilli avec plus de sympathie.

Mais, si un certain nombre d'entreprises de transport par eau ont eu pour résultat de maintenir dans de justes limites les tarifs des chemins de fer avec lesquels elles se sont trouvées en présence, il est incontestable aussi que c'est à ceux-ci qu'il faut attribuer la grande énergie déployée par ces entreprises en face de la concurrence, ainsi que l'amélioration capitale qu'elles vont recevoir et qui va les placer dans des conditions tout exceptionnelles, si surtout de justes mesures, qui ne peuvent se faire longtemps attendre, viennent concourir à la perfectibilité des voies navigables, et à les affranchir autant que possible de ces droits et de ces charges qui ont été le plus grand obstacle à leur développement.

La rapidité des chemins de fer faisait une obligation d'appliquer la vapeur à la navigation intérieure; il ne suffisait pas, en effet, d'être supérieur par l'économie, il fallait encore rivaliser, autant que possible, de vitesse, et en remédiant ainsi au seul reproche qu'on pût adresser à l'ancien mode de locomotion par eau, mériter de nouvelles préférences et placer définitivement l'industrie batelière à la hauteur de son importante mission. C'est ce que vient de réaliser la Compagnie de navigation à vapeur sur canaux, par l'application d'un système spécial.

M. Meunier fils, qui a été chargé de l'application et à ce titre idée aussi heureuse que hardie, et qui dirige maintenant l'entreprise, a déjà organisé ses services sur les lignes du Nord. Depuis le premier mai, les départs de Paris pour Lille, Douai et Valenciennes, ont lieu tous les quatre jours; pour Compiègne, Saint-Quentin et Cambrai, tous les deux jours. Le trajet s'effectue en sept jours au plus pour les points extrêmes de la ligne.

Le matériel considérable que la Compagnie possède et qu'elle fait construire, et les capitaux dont elle dispose, lui permettront incessamment de rapprocher ses départs, qu'elle doit rendre quotidiens, et d'offrir ainsi au commerce et à l'industrie tous les avantages et toutes les garanties qui résultent d'une administration expérimentée, habile, et d'une opération puissamment organisée.

Quelle que vigoureuse que puisse être la concurrence engagée par la compagnie du chemin du Nord, la voie maritime jouira, avec ses qualités nouvelles, d'une supériorité incontestable sur une infinité de points, prenons par exemple les liquides. Cette supériorité existait avec les anciens moyens de transports si lents et si peu en rapport avec l'étendue des besoins qui se font sentir. Il doit en être de même à l'égard des liquides et d'un certain nombre d'autres produits auxquels la voie d'eau est beaucoup plus avantageuse, soit comme prix, soit comme moyen de transport.

Si à ces considérations majeures, qui doivent assurer le succès de l'entreprise, on ajoute la modération des tarifs toujours inférieurs, à classe égale, du chemin de fer et de tout autre mode de transport par terre et les soins tout particuliers donnés aux marchandises par une administration scrupuleuse de ses devoirs, dont la première règle doit être d'offrir et de conserver des rapports faciles avec le public, on aura une idée à peu près exacte de l'avenir réservé à la Compagnie de navigation sur canaux, des immenses services qu'elle doit rendre et des nombreuses sympathies qui ont déjà annoncé ses premières opérations.

ÉTIENNE.

Aujourd'hui, il n'est plus une Dame ou une DEMOISELLE qui puisse se passer d'un journal de Modes. Ce journal qui, à son origine, ne fut peut-être qu'une agréable superfluité, est devenu indispensable aux mères de famille ainsi qu'aux jeunes personnes qui ne veulent pas vivre absolument en dehors de ce qu'on appelle le monde. C'est pour elles un sage conseiller, la sentinelle vigilante du bon goût et de l'élégance, un recueil de tous les secrets précieux d'une sage économie.

Tel a été le JOURNAL DES DAMES, qui, depuis onze années, occupe une des premières places parmi les publications de cette nature; — tel a été aussi le MESSAGER DES DAMES ET DEMOISELLES; en possession; depuis sa création, d'une faveur si légitime.

Persuadés de ce principe que l'union fait la force, ces deux journaux viennent de se réunir. Ils trouvent ainsi le moyen d'offrir à leurs abonnés ce que ni l'un ni l'autre n'auraient pu donner séparément aux lectrices d'élite dont ils ont conquis les suffrages et les sympathies.

De cette fusion littéraire et artistique, morale et matérielle, doit naître naturellement le recueil le plus utile, le plus satisfaisant à quelque point de vue que ce soit de tous les journaux de dames et de demoiselles, car en confondant leurs efforts, ils vont plus que doubler les avantages que chaque abonnée est appelée à recueillir.

Par exception et à cause des nouveaux avantages que le JOURNAL DES DAMES a trouvés le moyen d'offrir dans le courant de cette année à ses lectrices, les abonnements annuels pourront partir du 15 avril, aussi bien que du 15 octobre.

Les six numéros prochains contiendront en plus des Gravures de Modes et des planches de broderies et patrons, deux PLANCHES DE TAPISSERIE, une ou deux REPRODUCTIONS D'AQUARELLES, deux morceaux de MUSIQUE DE PIANO ET DE CHANT, un charmant MODÈLE D'ABAT-JOUR, une PLANCHE DE CROCHET.

On souscrit au bureau de ce journal.

LA COMPAGNIE DES BATEAUX A VAPEUR entre Paris et Londres, fondée par M. Souberbielle, vient d'annoncer sa constitution définitive.

L'affluence des souscripteurs aux actions de Compagnie, a été telle qu'elle n'a mis que très-peu de temps à arriver à sa constitution. C'est une preuve que le public a partagé l'opinion favorable que nous avions émise sur l'avenir du service des bateaux à vapeur entre Paris et Londres.

Pour tous les articles non signés, J. REBOUX.

LE LIBRE-ÉCHANGE

Combattu par des chiffres,

PAR

BRUN-LAVAINNE.

Au Bureau de ce Journal.

Prix : 50 centimes.

Hôtel des Bains de mer

DE DUNKERQUE,

Tenu par VAN STABEL-BUTEL.

Ouverture le 1.^{er} juin.

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE

J. REBOUX,

20. Rue Neuve, à Roubaix. 20.

IMPRESSIONS EN TOUS GENRES POUR LE COMMERCE.

Registres et Livrets pour les enfants employés dans les manufactures, usines ou ateliers. — Livrets de tisserands, de location de maison. — Déclarations en douane. — Acquits-à-caution.

SPÉCIALITÉ DE PAPIERS A LETTRES.