

GAZETTE DES TRIBUNAUX,

JOURNAL DE JURISPRUDENCE ET DES DÉBATS JUDICIAIRES.

Le prix d'abonnement est de 17 fr. p. 3 mois, 34 fr. p. 6 mois, et 68 fr. p. l'année.—On s'abonne à Paris, au BUREAU DU JOURNAL, QUAI AUX FLEURS, 11; M^{me} V^e CHARLES-BÉCHET, quai des Augustins, 57; HOUDAILLE, rue du Coq-Saint-Honoré, 11; BOSSANGE père, rue Richelieu, 60; à Leipsick, même maison, Reich-Strass; à Londres, BOSSANGE, Barthès et Lowel, 14, Great-Marlborough-Street; et dans les départemens, chez les Libraires et aux bureaux de poste.—Les lettres et paquets doivent être affranchis.

JUSTICE CRIMINELLE.

COUR ROYALE DE LYON (Appels correctionnels).

(Correspondance particulière.)

PRÉSIDENCE DE M. ACHER.—Audiences des 14 et 15 février.

CHEMINS DE FER.—VOITURES.—IMPÔT DU DIXIÈME.

Les voitures établies pour le transport des voyageurs sur un chemin de fer concédé, sont-elles passibles du droit du dixième du prix des places, imposé sur les autres voitures publiques? (Aff.)

Tout ce qui touche à l'établissement et à l'exploitation des Chemins de fer, est aujourd'hui d'un haut intérêt. En ce moment, des concessions pour des entreprises de cette nature sont demandées de toutes parts : le Conseil d'Etat est appelé à examiner les demandes, à en discuter le mérite et l'opportunité : à la tribune nationale, plus d'un orateur a déjà signalé l'introduction et le développement des chemins de fer en France comme un fait important, digne de fixer l'attention des législateurs. Tout ce qui se rapporte à l'existence et au régime légal de ces nouvelles voies de communication, doit donc éveiller la sollicitude publique, et c'est un devoir que nous accomplissons en rendant compte à nos lecteurs des débats qui se sont élevés devant la Cour royale de Lyon, à l'occasion du chemin de fer conduisant de cette ville à Saint-Etienne.

En 1826, la compagnie Séguin frères et Biot a obtenu du gouvernement la concession du droit d'établir un chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne. Suivant le but énoncé dans le titre même de la concession, ce chemin ne devait servir qu'au transport des denrées, matières et marchandises. Le prix en avait été fixé, par une adjudication publique au rabais, et l'autorisation de percevoir le droit ainsi réglé, avait été conférée aux concessionnaires à perpétuité.

En 1831, le chemin était en activité, au moins sur une partie de la ligne : déjà les wagons, chargés de charbon de terre et remorqués par la machine à vapeur, faisaient le trajet habituel de Rive-de-Gier à Givors, lorsque les entrepreneurs imaginèrent d'adapter à la suite des wagons des voitures publiques, en forme d'Omibus et destinées au transport des voyageurs.

Ce service s'établit, sans qu'aucune des formalités qui doivent précéder la formation des entreprises de voitures publiques, eût été remplie.

Eveillée par cette infraction, l'administration des contributions indirectes intervint. Bientôt un procès-verbal fut dressé, et les propriétaires du chemin de fer, cités devant le tribunal de police correctionnelle de Lyon, eurent à repousser l'application réclamée contre eux des peines portées en la loi du 25 mars 1817.

Ils prétendirent que cette loi et celles antérieures n'avaient pu être faites en vue des chemins de fer, ni des voitures qui y seraient établies, puisque ces voies de communication n'étaient alors ni usitées ni même connues en France; que les lois invoquées disposaient pour les voitures en usage, mises en mouvement par des chevaux et roulant sur des routes ordinaires; qu'ici le chemin, la voiture, le moteur, tout était nouveau, différent; que, conséquemment, ces lois ne pouvaient être appliquées.

Qu'en supposant que ce moyen, tiré de l'époque où les lois avaient été rendues, ne fût pas péremptoire, les voitures circulant sur le chemin de fer ne devaient point être assujéties à leur empire, parce que ces lois ne régissaient que les voitures parcourant les routes publiques, et non celles établies sur une voie formant propriété privée, telle que le chemin de fer; qu'évidemment la taxe du dixième, assise sur les voitures, avait eu pour but de pourvoir à l'entretien des routes, et qu'il y avait iniquité à la faire peser sur les voitures dépendant du chemin de fer, dont les réparations étaient entièrement supportées par les concessionnaires.

Qu'en se reportant à leur titre de concession, les propriétaires du chemin de fer y voyaient écrites toutes les conditions sous l'empire desquelles l'autorité avait entendu que le chemin de fer fût établi et exploité; que même, par une clause spéciale, elle avait jugé convenable de soumettre le chemin de fer à l'impôt foncier; que la loi de création et d'existence du chemin ayant été ainsi fixée, il fallait le considérer comme nécessairement affranchi de toutes les autres charges qui ne lui avaient pas été imposées; que dès-lors, le droit de dixième n'ayant point été réservé sur les voitures qui viendraient à parcourir le chemin, ce droit ne pouvait être exigé.

Ces moyens prévalurent devant les premiers juges, et le 21 février 1832, intervint une décision par laquelle la compagnie Séguin et Biot fut renvoyée des poursuites. Ce jugement est ainsi conçu :

Considérant que c'est un principe de droit public, qu'aucun impôt ne peut être établi ni perçu s'il n'a été consenti par tous les pouvoirs législatifs;

Considérant qu'on ne peut dès lors arriver à l'assiette d'une contribution par voie de conséquence et d'analogie d'un cas avec un autre; l'exercice d'une industrie ou l'usage d'une propriété étant libre de droit commun, et ne pouvant subir de modifications que dans des cas prévus et déterminés par la loi;

Considérant que si la lettre des lois des 9 vendémiaire an VI, 5 ventose an XII et 25 mars 1817, assujétit toutes les entreprises de voitures publiques destinées aux voyageurs à la perception d'un droit de dixième sur le prix des places, il résulte également de leur texte et de leur esprit que le législateur n'a eu en vue que les voitures parcourant les grandes routes et les voies publiques;

Que dès lors, deux conditions deviennent essentielles pour la perception du droit du dixième; que ces conditions sont; que la voiture qu'on veut assujétir aux droits soit publique, et qu'elle parcoure la voie publique;

Considérant que, s'il est vrai qu'en donnant une latitude rationnelle à la législation, elle puisse atteindre toutes les voitures, quelque soit leur moteur connu ou inconnu au moment de la promulgation de la loi; et toutes les voitures circulant sur une route ouverte ou non ouverte à la même époque, il faut néanmoins toujours l'existence d'une grande route libre à tout le monde, ce qui ne se rencontre pas dans la cause;

Considérant que le chemin de fer n'est pas une grande route, une voie publique; qu'il n'est au contraire qu'une propriété particulière dont le mode de jouissance est soumis à quelques conditions, qui, stipulées dans l'intérêt de l'industrie, ne changent pas cependant son caractère de propriété privée;

Considérant que l'Etat, en subrogeant la compagnie Séguin à son droit d'expropriation pour cause d'utilité générale, et à son droit de création d'un chemin sur les terrains expropriés, a imposé à la concession toutes les conditions qu'il a cru utiles, ce qui doit faire penser qu'il a exclu toutes les autres;

Par ces motifs, le Tribunal, etc.

L'administration s'empresse d'interjeter appel.

Cependant, depuis le jugement, les faits acquièrent une gravité nouvelle. Les entrepreneurs du chemin de fer donnèrent plus d'extension à leur système de voitures; et aujourd'hui la ligne de Saint-Etienne à Lyon étant complètement achevée, ces voitures, traînées par des chevaux, font régulièrement deux fois par jour le trajet de l'une à l'autre des deux cités. Les voyageurs abondent, les recettes croissent de jour en jour; la caisse des actionnaires s'emplit. Les entreprises rivales, au contraire, luttant difficilement contre la supériorité des moyens propres au chemin de fer, soumises d'ailleurs à un impôt dont leur concurrent marche dégagé, sont languissantes, paralysées. Le Trésor voyait ainsi décroître de jour en jour, et par une double cause, les résultats d'une perception importante.

En conséquence, l'administration des contributions indirectes, témoignant hautement sa sollicitude, chargée l'un des membres de son conseil judiciaire d'aller soutenir, devant la Cour royale de Lyon, l'appel interjeté contre le jugement que nous avons transcrit. C'est aux soins de M^e Choppin, avocat du barreau de Paris, que cette mission a été confiée.

Nous regrettons de ne pouvoir reproduire textuellement sa plaidoirie, qui a été écoutée avec le plus grand intérêt; nous nous bornerons à l'analyse des principaux moyens développés.

Après avoir retracé l'origine et l'histoire de la taxe assise sur les voitures publiques, M^e Choppin établit, par les dispositions et par le rapprochement des lois sur la matière, que l'impôt du dixième a été établi indistinctement sur toutes les entreprises de voitures publiques, de terre et d'eau, destinées au transport, à prix d'argent, des voyageurs, et en même temps à celui des marchandises, pourvu seulement que le service fût régulier, c'est-à-dire établi sur une même route ou d'une ville à une autre. Des expressions générales et absolues de la loi, il faut conclure que le législateur, embrassant à-la-fois le présent et l'avenir, a voulu soumettre à l'impôt toutes les voitures servant régulièrement au transport des personnes, quels qu'en pussent être la forme et le moteur. Il n'a tenu compte, d'ailleurs, ni de l'étendue, ni de la nature de la route parcourue : c'est, en un mot, l'industrie, le commerce de l'entrepreneur, c'est le fait même du transport à prix d'argent qui a été soumis à la perception légale. Or, il est évident que, de la part des propriétaires du chemin de fer, il y a entreprise de voitures pour transporter des voyageurs, c'est un fait notoire; que leurs voitures sont publiques, tout le monde y est admis sans distinction de personnes; que le transport s'effectue à prix d'argent, chacun sait à Lyon ce qu'il en coûte pour faire le voyage; enfin que le service est régulier, il se fait

tous les jours, et d'une ville à une autre, c'est-à-dire de Lyon à Saint-Etienne, et réciproquement. Toutes les conditions posées par la loi sont donc réunies : dès-lors il faut se soumettre aux formalités prescrites, la déclaration, la licence, l'estampille et le laissez-passer : de plus il faut payer la taxe.

Vainement prétend-on que les lois invoquées n'ont pas pu frapper d'avance un moyen de transport qui n'existait pas à l'époque où elles ont été discutées et rendues. Lorsqu'une taxe est assise sur une industrie, qu'importent les procédés nouveaux à l'aide desquels s'exercera l'industrie, la perception n'en doit pas moins subsister. Que les voitures publiques parcourant donc nos anciennes routes, ou qu'elles roulent sur un chemin de fer, qu'elles soient mues par des chevaux ou par la vapeur, comme c'est en définitive l'industrie qui a été imposée, il faut payer l'impôt. Ainsi, tombe le moyen tiré de l'inapplicabilité des lois, à raison de leur antériorité à la création des chemins de fer.

Mais, dit-on, le dixième n'est dû que par les voitures qui circulent sur les routes publiques : c'est d'ailleurs une taxe d'entretien. Or le chemin de fer est une propriété privée, dont la réparation est supportée par ses propriétaires.

D'abord, il est inexact que l'impôt réclamé soit une taxe d'entretien : la loi du 9 vendémiaire an VI (art. 74), avait spécialement établi une taxe de cette nature, qui était perçue au moyen d'un péage exigible de distance en distance : c'était l'impôt des barrières; il a été aboli. Le droit de dixième sur les voitures n'a aucune analogie avec cet impôt : le produit n'en est point destiné à l'entretien des routes, auquel il est pourvu, comme chacun le sait, sur les fonds généraux du budget. Dès lors, c'est une contribution du même genre que tous les impôts indirects. La compagnie du chemin de fer ne peut donc tirer avantage d'une prétendue spécialité qui n'existe point et qu'elle n'a fait que supposer pour le besoin de sa cause.

Toutefois une question grave se présente : Est-il donc vrai qu'un chemin de fer concédé, même à perpétuité, constitue pour les concessionnaires une propriété privée? Sera-ce une voie du même genre que l'allée d'un parc, que l'avenue d'un château? N'est-ce pas plutôt une voie publique, suivant le vrai sens de ce mot, c'est-à-dire dont le public a le droit d'user suivant le mode que comporte la nature du chemin.

Ici M^e Choppin établit, en se fondant sur l'art. 544 du Code civil, que le chemin de fer n'est point une propriété privée, puisque la compagnie n'en peut disposer librement; que la destination n'en saurait être changée, à peine de déchéance de la concession; que la confection des travaux, et l'entretien ultérieur du chemin sont placés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Et cependant les entrepreneurs du chemin de fer ont acquis tous les terrains de leurs deniers; ils ont établi le chemin, ils en payent les réparations, ils acquittent l'impôt foncier! Comment contester leur droit de propriété?

Expliquons ce droit sans le nier : entre les choses qui font partie du domaine public, et celles qui sont purement dans le domaine privé, il existe une nature de biens mixtes, dont la propriété, *dominium*, repose sur la tête des particuliers, mais dont l'usage, distrait en quelque sorte du fond du droit, est transmis au public. Cette distraction peut s'opérer ou gratuitement par la volonté du propriétaire lui-même, ou à titre onéreux, au moyen d'une indemnité réglée avec l'Etat stipulant dans l'intérêt public. Souvent encore ces modifications importantes du droit de propriété, sont la condition même de la création de la chose, ou elles sont inhérentes à sa qualité, et en découlent comme conséquence forcée.

Tels sont les passages publics, les ponts, les canaux : c'est dans la même classe qu'il faut ranger les chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon.

Les chemins de fer sont donc des communications publiques; et on ne peut réclamer pour eux ni les droits, ni les franchises des domaines privés.

S'il en était autrement, dans quelles conséquences serait-on entraîné?

Plus de sécurité pour les personnes; le vol n'y serait qu'un délit ordinaire; un malfaiteur évadé n'y pourrait être saisi; l'étranger, le vagabond y circuleraient sans passeport; les voitures chargées de substances dangereuses, de matières prohibées n'y redouteraient point l'inspection; les lois de police, établies pour la sûreté des voyageurs, y seraient sans puissance; le transport des boissons s'y effectuerait sans contrôle.

Au regard des lois fiscales, les chemins de fer seraient des lieux rédimés, où les personnes et les choses circuleraient en franchise!

Abordant ensuite l'examen et la discussion de l'acte de concession, M^e Choppin démontre que l'établissement sur le chemin de fer de voitures publiques pour les voyageurs n'étant point entré dans les prévisions ni du gouvernement ni des concessionnaires, il n'y a rien à induire pour la solution du procès des termes de cet acte.

ce n'est pas seulement le poète qui est jaloux du poète : le potier médit du potier.

Brandebourg et Villers-Savannes ne font pas réciproquement la critique de leurs fromages, mais ils cherchent à gagner de vitesse l'un sur l'autre; et dans toutes les auberges où ils se rencontrent, on est sûr de voir éclater une querelle.

Le 12 juillet, la rixe s'est envenimée. Villers-Savannes, dans son emportement, a donné deux soufflets à Brandebourg, deux soufflets bien appliqués, et la main-ouverte, a dit la servante de l'hôtellerie.

pas, a dit son adversaire, mais tu me les paieras plus cher qu'au marché.

Le prix doit en être en effet assez coûteux. Après une assez longue procédure en police correctionnelle, et la condamnation de Villers en six jours de prison et 50 fr. de dommages et intérêts, les deux marchands de fromages rivaux paraissaient aujourd'hui devant la chambre d'appel de la Cour royale.

— Par ordonnance du Roi, en date du 10 février 1833 ont été nommés avoués à Paris :

- 1° M. Camaret, en remplacement de M^e Dargère.
2° M. Dupras, en remplacement de M^e Charles Papillon.
3° M. Camproger, en remplacement de M^e Sageret.

— Aujourd'hui, les prisonniers militaires détenus à la prison de Montaigne se sont révoltés. Les plus mutins ont été conduits à l'Abbaye.

— Le nommé Durand, inspecteur des voitures de la place de la Révolution, vient d'être arrêté comme prévenu de faux en écriture authentique.

— Le journal la Propriété, achève le 1^{er} trimestre de sa publication, et déjà il peut se féliciter des suffrages dont il a été l'objet. L'utilité réelle de cette feuille est généralement reconnue par les gens du monde, et par les artistes eux-mêmes.

Le Rédacteur en chef, gérant, DARMAING.

LA PROPRIÉTÉ, JOURNAL

D'ARCHITECTURE CIVILE ET RURALE, DES BEAUX-ARTS ET D'ÉCONOMIE SOCIALE.

SUIVI D'UN BULLETIN D'ANNONCES IMMOBILIÈRES.

SOMMAIRE DU PREMIER TRIMESTRE.

BEAUX-ARTS.

ARCHITECTURE : Examen critique de la nouvelle salle des députés. — De l'influence du costume et de la décoration sur l'art dramatique (2 articles). — ARCHITECTURE : Palais des Tuileries, travaux actuels (2 articles avec gravure). — Du concours en matière d'art. — De l'architecture considérée dans ses rapports avec la peinture et la sculpture. — Exposition des produits des manufactures royales de Sèvres et des Gobelins. — De Michel-Ange comme sculpteur, peintre et architecte. — ARCHITECTURE : Fontaines publiques (avec gravure). — De l'architecture à différentes époques et chez différents peuples. — 1^{er} Article. Coup-d'œil général. — 2^e De l'art chez les Egyptiens. — 3^e De l'art chez les Grecs.

ARCHITECTURE ET CONSTRUCTION RURALES.

De la Ferme modèle de Grignon. — Bergerie d'hivernage, par M. Polonceau (avec gravure). De l'emploi du bois d'accacia dans les constructions rurales. — Nouveaux silos pour la conservation des pommes de terre. — De la couverture des bâtimens de ferme (2 articles). — Laiterie anglaise de Billancourt. — Description d'une ferme à Fontenay. — Greniers pour la conservation des grains, par sir John Sinclair (avec gravure). — Étables modèles (avec gravure). — Toits à porcs. — Des établissemens agricoles. — 1^{er} Article. Coup-d'œil général. — 2^e et 3^e Ecuries.

CONSTRUCTION.

De l'emploi du zinc pour couvertures de bâtimens. — Ressorts à torsion pour la fermeture des portes. — Eau hydrofuge, mastics et enduits. — Du ciment de Pouilly, découvert par M. Lacordaire, ingénieur. — Mémoire de M. Lefroy, ingénieur.

Ce journal paraît tous les samedis sur double feuille grand in-4° avec une gravure tous les quinze jours. Les six gravures du 1^{er} trimestre représentent : Une Bergerie d'hivernage. — Le Châteaueau des Tuileries, (projet de Philibert Delorme). — Un Grenier pour la conservation des grains. — Des Etables modèles. — Un projet de Fontaine monumentale pour l'entrée de la rue Hauteville, et une Planchette du dernier ouvrage publié par M. Chenavaud, sous le titre de l'Album de l'Ornemaniste.

Le prix de l'abonnement, franc de port pour toute la France, est de 20 fr. pour l'année, 12 fr. pour six mois, et 6 fr. pour trois mois. Un franc en sus pour l'étranger. Tous les abonnemens datent du 1^{er} de chaque mois dans le courant duquel ils sont faits. Les lettres de demande doivent être adressées, franc de port, au rédacteur-gérant de la propriété, et contenir le prix de l'abonnement, ou une reconnaissance de la poste ou un mandat sur Paris.

ON S'ABONNE A PARIS, AU BUREAU DE LA PROPRIÉTÉ, RUE DE PROVENCE, N° 46.

Et chez CARILLAN-GOEURY, libraire, quai des Augustins, n° 41. — Dans les départemens, chez tous les directeurs des postes et principaux libraires. On trouve des Collections complètes depuis le premier numéro. — Les lettres non affranchies resteront au rebut.

ANNONCES LÉGALES.

D'un acte sous seings privés, en date du 5 février présent mois, il appert qu'il a été formé entre le sieur Emile Blondel, demeurant à Paris, rue Bourbon-Villeneuve, n° 9, comme fondateur, éditeur-proprétaire, et MM. Hector Bossange, libraire, demeurant à Paris, quai Voltaire, n° 11. Pierre-Adolphe Anzou, marchand de papiers, demeurant à Paris, rue Saint-André-des-Arts, n° 58, et Mame Delaunay, libraire, demeurant à Paris, rue Guénégaud, n° 11, ces trois derniers comme commanditaires, et par suite entre les autres personnes qui deviendront propriétaires d'actions, une société en commandite pour la publication d'un ouvrage ayant pour titre : Magasin pittoresque, dont la durée est fixée à cinquante années à partir du 5 février 1833; que la raison sociale sera Blondel et C^o; que le sieur Blondel est seul gérant-responsable de l'entreprise, que cependant toutes les affaires doivent être faites au comptant, et qu'ainsi il n'y aura pas de signature sociale; que le siège de la société est fixé à Paris, chez le sieur Blondel; qu'enfin le fonds social est fixé à 60,000 fr. et représenté par 60 actions de 1,000 fr. chacune, dont 50 sont abandonnées au sieur Emile Blondel, comme fondateur-proprétaire de l'entreprise, mais dont il ne pourra toute fois disposer que lorsque toutes les actions émises auront été remboursées, et les trente autres sont destinées par leur placement à fournir aux besoins de la société.

VENTE APRÈS DÉCÈS.

Le mercredi 27 février 1833 à midi, rue de la Vieille-Draperie, 16. Consistant en meubles, linge, couchers complets, vêtements d'homme, montre, glaces, tables, chaises, argenterie, batterie de cuisine, autres objets. Au comptant.

Tribunal de commerce DE PARIS.

ASSEMBLÉES DE CRÉANCIERS du mardi 26 février.

QUESNOT, M^d banquier. Syndicat. 9
LANGLET, ancien négociant. Continuation de vérification. 9
PANNETIER-DUVAL, M^d de nouveautés. 9
NERRIÈRE, loueur de voitures. id. 3
DAVID, restaurateur, id. par continuation, 3

BOURSIER, entr. de pavage. Concordat, 3
GUILLEMINAULT et femme, nourris. id. 3
du mercredi 27 février.

DETRY fils, gantier-bandagiste. Concordat, 9
PORTE-ST-MARTIN (théâtre). Clot. 11
du jeudi 28 février.

LESIEUR, loueur de carrosse. Répartition, 9
DEVILLE, M^d tailleur. Concordat, 9
PEARCEYS, tenant hôtel garni. Vérification et délibération, 9
GUENAUD-Concordat, 1
VIOILLAT et femme, M^{ds} limonadiers. Clot. 1
BRUJON, ancien négociant en vins id. 3
NERRIÈRE, loueur de voitures. id. 3
JUDAS LAMY, corroyeur. Vérification. 3

ANNONCES JUDICIAIRES.

Adjudication définitive sur publications, le 6 mars 1833, une heure de relevée, aux criées du Tribunal de première instance de Paris,

D'une MAISON sise à Paris, rue d'Enfer-Saint-Michel, 64. Mise à prix : 25,000 fr.

S'adresser pour voir ladite maison, sur les lieux, au concierge ou à M. Matifat.

Et pour les renseignements,

- 1° A M^e Vivien, avoué poursuivant, rue Sainte-Croix-de-la-Brettonnerie, 24;
2° A M^e Barthélemi Bouland, avoué, rue Saint-Antoine, 77;
3° Et à M^e Charlot, notaire, rue Saint-Antoine, 51.

AVIS DIVERS.

On désire un associé avec 12 à 15,000 fr. pour l'exploitation d'un fonds de commerce de marchand de meubles-ébaniste, ayant les clientelles de la maison du duc d'Orléans, de mademoiselle Adélaïde, du mobilier de la couronne et de plusieurs anciens ministres ou personnes de distinction. Le propriétaire actuel mettra pareille somme en société. — S'adresser à M. Théron, rue Saint-Merry, 46.

CABINET DE M. KOLIKER,

Exclusivement destiné aux ventes des offices judiciaires. Plusieurs titres et offices de Notaires, d'Avoués, Greffiers,

CLOTURE DES AFFIRMATIONS dans les faillites ci-après :

Dame DELASSUS, repriseuse et appr. teuse de cachemires, le 5 mars.
Edmond DEGRANGE, négociant, le 6 id.
MERCIER et femme, le 7 id.
DAMBROGIO, vitrier-peintre, le 11 id.

DÉCLARATION DE FAILLITES du 17 janvier 1833.

ROZE, M^d de vin, rue Neuve-St-Augustin, 15. — Juge-comm. M. Beau; agent, M. Ancelin, quai de Béthune, 16.

OUVERTURE DE FAILLITE.

Par exploit judiciaire du 18 février 1833, le sieur Milon de Verneuil, créancier de la faillite du sieur NIVET jeune, a demandé que l'ouverture de ladite faillite, fixée par jugement du 9 octobre 1826, audit jour de la déclaration d'icelle, fut reportée au 10 février de la même année, véritable époque de la cessation des paiements dudit sieur Nivet jeune. Notifier tous assentiment ou opposition, soit au greffe du Tribunal, soit au sieur OURY, syndic provisoire, rue du Faubourg Montmartre, 17.

ACTES DE SOCIÉTÉ.

FORMATION. Par acte notarié du 7 février 1833,

Agréés, Commissaires-Priseurs et Huissiers, à céder de suite. — S'adresser à M. KOLIKER, ancien agréé au Tribunal de commerce de Paris. — Rue Mazarine, n° 7, à Paris. — Les lettres doivent être affranchies.

PAR BREVET D'INVENTION.

PATE DE REGNAULD AINÉ.

Pharmacien rue Caumartin, 45.

La Gazette de Santé signale, dans son N° XXXVI, les propriétés remarquables de cette PATE PECTORALE pour guérir les rhumes, l'enrouement, la coqueluche, l'asthme, les catarrhes, et pour prévenir ainsi les maladies de poitrine.

(Voir le prospectus qui accompagne chaque boîte.) Dépôt dans toutes les villes de France et de l'étranger.

BOURSE DE PARIS DU 23 FÉVRIER 1835.

Table with columns: A TERME, 1^{er} cours, pl. haut., pl. bas., dernier. Rows include 5 o/o au comptant, Emp. 1831 au comptant, etc.

entre les sieurs C. A. comte DE LASTANGES, à Paris, J. DUCHEMIN-DESCEPEAUX, à Laval (Maine-et-Loire), logé à Paris, et A. F. L. Laval (Maine-et-Loire), logé à Paris, tous trois marquis de JOUFFROY, à Paris, tous trois hommes de lettres, et les commanditaires dénommés. Objet : publication du journal le Républicain. Raison sociale : DE LASTANGES et C^o. Siège : rue de Louvois, 10; durée : illimitée à dater du 10 février 1833; siège : rue de Louvois, 10; fonds social : 200,000 fr. en 100 actions; gérance : les associés dénommés ci-dessus; seul signataire : le sieur De Lastanges.

DISSOLUTION. Par acte sous seings privés du 16 février 1833, a été dissoute dudit jour la société CASSART et CHRETIEN, pour la fabrication du chocolat, sise rue Saint-Honoré, 21. Continuateur : le sieur Cassart seul.