

NOUVELLES POLITIQUES.

CANADA.

— Nous accusons, avec reconnaissance, réception d'un document important ; c'est un rapport de l'exploration de la ligne que parcourra le chemin de fer projeté entre Stanstead et Montréal, avec l'évaluation du coût de ce travail, par W. P. Croker, ingénieur-civil. Nous en donnerons quelques extraits dans un numéro subséquent. Pour le moment nous nous bornons à en tirer la table du coût total de construction,

Coût du chemin de fer traversant le Township			
Stanstead	9,8 milles	£67187	10 S
Barnston	2,3 "	23699	1 10
Haley	4,4 "	18487	12 6
Compton	8,5 "	51082	17 2
Ascot	8,6 "	25386	10 4
Oxford	4,3 "	16726	12 11
Brompton	11,0 "	79110	7 9
Ma bourne	11,7 "	81337	17 11
Ely	7,5 "	19253	8 10
Buxton	10,1 "	49455	9 10
Milton	6,0 "	20817	1 2
Seigneurie de St. Hyacinthe 23,0 "			
St. Charles	0,7 "	4184	10 6
Rouville	4,8 "	17361	4 4
Belœil	1,9 "	4177	11 2
Chambly, Montarville et Longueuil—13,9 "			
Total près de 129 milles.			
Maisons de station		6000	0 0
Chars		5250	0 0
6 locomoteurs		10500	0 0
Montant du capital à déboursier,		£558761	16 1

D'après des calculs approximatifs sur le montant probable des revenus provenant du transport des passagers, des produits agricoles et des malles, l'ingénieur donne la somme de £54,705. — Les dépenses, chaque année, sont évaluées à 25,702, ce qui laisserait un surplus de 29,000 c'est-à-dire un intérêt de 5 pour cent sur le capital. Comme on le voit, si du moins ces calculs sont corrects, l'entreprise procurerait des résultats bien plus avantageux aux agriculteurs et au commerce qu'aux capitalistes, ce qui est pour le mieux.

— A l'assemblée semi-annuelle des actionnaires du chemin de Laprairie à Saint Jean, qui s'est tenue à Montréal la semaine dernière, il a été déclaré une dividende de £3 10 par action, payable le 20 de ce mois. La somme de £200 a été votée à M. C. H. Castle en considération des services gratuits par lui rendus à la compagnie. Le rapport, qui a été lu et approuvé, attribue l'accroissement des revenus du chemin de fer à celui du nombre de voyageurs qui visitent le pays, et à une grande augmentation de son commerce intérieur. Il propose de s'assurer des services d'un second bateau à vapeur, de dimensions plus petites que celles de la *Princesse Victoria*.

Le nombre des voyageurs par le chemin de fer de Laprairie en 1844 a été de 27,695; le nombre de tonneaux de marchandises et autres effets transportés s'est élevé à 12,639.

Journal de Québec.

Cataracte de Niagara. — L'éditeur du *Wood-stock Herald* en rappelant l'épouvantable mort d'une jeune personne qui, il y a quelque temps, périt en tombant du haut de la plate forme de Niagara, (table-rock) au moment où elle voulait cueillir une fleur sauvage, donne sur la cataracte des détails pleins d'intérêt.

« Nous avons eu occasion, dit-il, de savoir ce que c'est que de se pencher de dessus la plate-forme, et il est bon que les voyageurs soient avertis du danger qu'ils courent en essayant d'en faire l'expérience. Le danger ne consiste pas seulement dans le risque de perdre l'équilibre, mais surtout dans l'irrésistible fascination. Il y a quelque années, ayant entendu parler de cette puissante fascination, nous voulûmes nous assurer si ce qu'on en disait était vrai ou non. Nous étant donc couchés sur la plate-forme, ayant deux hommes vigoureux qui nous retenaient chacun par un pied, nous portâmes nos regards sur l'effroyable précipice, là où les eaux écumeuses bouillonnent avec fureur; et au bout de quelques minutes, nous ressentîmes une entraîante et invincible impulsion, qui, sans la force matérielle par laquelle nous étions retenus, nous eût portés à nous précipiter d'un bond dans cet abîme insupportable, dans cet enfer des eaux. Il y eut là pour nous un moment de délicieuse sensation, mais un moment dont le seul souvenir fait tressaillir chaque fibre de notre âme d'un frémissement d'horreur impossible à décrire.

« Telle est là-dessus notre expérience, et nous croyons que peu de personnes connaissent aussi intimement que nous les chutes de Niagara. Nous sommes restés sur la plate-forme, au milieu du tonnerre et des éclairs, avec la pluie, sous les rayons d'un soleil éclatant et au clair de la lune. Sous tous ces aspects la scène est d'une imposante et terrible beauté. Mais les personnes nerveuses doivent bien se tenir sur leurs gardes, et ne pas trop s'abandonner au désir d'explorer les mystères de Niagara. Nous nous souvenons d'un jeune homme qui est devenu fou à jamais et sans remède, seulement pour être descendu derrière la nappe d'eau que forme la chute. Mais nous devons dire, en même temps, que nous avons vu de jeunes personnes,

qui avaient examiné cette même terrible scène, en revenir comme des Naïades, pleines de joie et de bonheur. »

ANGLETERRE.

Rencontre entre deux steamers anglais. — Une affreuse rencontre a eu lieu dans la Tamise, entre le bateau à vapeur le *Sylph* et le steamer l'*Orwell*. Voici les détails que nous apportent les journaux anglais sur cette catastrophe :

« Le bateau à vapeur le *Sylph*, appartenant à l'ancienne compagnie des steamers de Woolwich, étant parti du port de Londres pour Greenwich, ayant à bord trente quatre passagers. Vers trois heures de l'après-midi, le brouillard, qui pendant la matinée avait couvert la ville, ne s'était pas encore dissipé sur le fleuve, et l'on pouvait à peine voir d'un bout du navire à l'autre. Le steamer, côtoyant la rive nord, allait évoluer pour doubler la jetée de Greenwich, lorsque le capitaine aperçut tout-à-coup un grand navire arrivant par son travers. Il donna aussitôt l'ordre d'arrêter les machines et de *backer* mais il était trop tard; au même instant on entendit un bruit affreux, et tout l'avant du bateau à vapeur, broyé par le choc, s'emplit d'eau immédiatement.

« Le navire qui avait aussi donné sur le *Sylph* était le steamer l'*Orwell*, se rendant à Londres; il avait été forcé par le brouillard de jeter l'ancre dans la soirée du lundi, puis avait continué son voyage le mardi matin, à petite vapeur. Mais voyant la mer près de baisser, il avait marché à toute vitesse peu d'instans avant la collision. Le capitaine ayant eu connaissance du *Sylph*, fit arrêter, mais l'impulsion donnée rendit le choc inévitable.

« L'alarme s'était répandue aussitôt parmi tous les passagers du *Sylph*, réfugiés sur l'arrière. Le navire ne pouvait manœuvrer, ayant été presque coupé en deux par la quille de l'*Orwell* qui se trouvait au milieu de son pont. Les cris étaient effrayans, chacun pensait que l'infortuné steamer allait couler sous les pieds de son équipage, en voyant que tout son avant et la majeure partie de son pont plongeant déjà sous l'eau. Enfin, des canots de Greenwich sortirent du port, pour reconnaître la cause de ce tumulte, et vinrent prêter assistance. Avec leur aide, l'équipage de l'*Orwell* parvint à retirer, par l'ouverture faite aux flancs du *Sylph*, une grande partie de ceux qui montaient cet infortuné navire, que l'on remarqua ensuite sur la côte du sud, où il est encore échoué. »

Le *Times* parle de dix-sept morts et de nombreux blessés; mais le *Globe* assure que ces chiffres sont exagérés.

ALGÉRIE.

— Le *Courrier du Havre* contient les lignes suivantes :

« Notre correspondant particulier d'Oran confirme la nouvelle du licenciement des troupes régulières d'Abd-el-Kader; elle nous apprend, en outre, la rentrée de ses soldats dans leurs foyers. Il se confirme aussi dans les tribus qu'Abd-el-Kader s'est interné dans le Maroc, et cette nouvelle est accueillie, en général, avec satisfaction, surtout par les tribus campées aux environs de Laïla, qui sont les plus exposées. »

Le lieutenant-général Lamoricière, gouverneur par intérim, est parti d'Alger, le 26, pour la province d'Oran. Tout est tranquille à Alger.

Le journal de l'*Afrique* mentionne les bruits suivans relatifs à Abd-el-Kader :

« Des Kabyles du cercle de Cherchell, venus de l'Ouest, répandaient dans le pays, à la date du 18 novembre, que l'ex-émir et son khalifa El-Beikani avaient été emprisonnés, pendant trois jours, par les ordres de Muley-Abd-el-Rahman et mis ensuite en liberté, préalablement dépouillés de tout ce qu'ils possédaient. Ils disaient même que Ben-Toukka, conseiller de l'émir, et Abd'ah ben Zaïd, chaouch de Beikani, avaient été décapités au nom de l'empereur. Une autre version inébranlable du même fait, rapporté par le commandant supérieur du même cercle, ajoute de plus que l'ex-khalifa a eu une secouille à la jambe cassée et qu'il a perdu son fils dans la fuite. »

Sidi Ismaël ben-Amin-Secca, interprète à la direction des finances d'Alger, a obtenu l'autorisation de M. le maréchal Soult de faire entrer son fils à l'école militaire de Saint-Cyr. Un autre indigène, Sidi-Slim, destine son fils à la marine; il va solliciter, auprès du ministère, pour obtenir la faveur de le faire entrer dans une école spéciale.

IRLANDE.

« Une tranquillité remarquable a régné en Irlande pendant le dernier mois, et M. O'Connell semble avoir perdu beaucoup de terrain. Il a successivement abandonné les projets qu'il avait annoncés au sujet de sa prison, savoir: la société préservatrice, la mise en accusation, la mission en Angleterre, et s'est retiré à Derrynane après avoir exhorté le peuple à faire des collectes renouvelées de la route. Pendant quelque temps il dirigea une section nombreuse du clergé catholique dans son hostilité contre le bill des legs charitables; mais le gouvernement n'en a pas moins réussi à nommer les commissaires, parmi lesquels deux archevêques et un évêque de l'Eglise catholique, qui ont accepté ces fonctions à l'égard de la résolution votée par leurs collègues assemblés à Mauth sous la présidence du très-révérend docteur Kenedy, et pourtant que tout catholique, soit laïque ou ecclésiastique, qui acceptera une place dans la commission chargée de l'exécution de cet acte odieux, méritera la censure sévère de l'Eglise, et le mépris et l'indignation du peuple irlandais. »

« L'*Evening Post* de Dublin donne un extrait d'une lettre écrite par un ecclésiastique haut placé à Rome, dans laquelle il est dit que le bruit courait que le gouvernement anglais cherchait à obtenir la nomination des évêques en Irlande.