

## FRANCE.

— Depuis plusieurs jours on remarque à Nancy le passage d'un grand nombre d'émigrans venus de l'Allemagne ; mais cette fois, au lieu de vouloir chercher la fortune jusque dans les parages les plus lointains des deux Amériques, ils préfèrent s'établir en Algérie.

— Or écrit de Blois, le 6 novembre :

« Plus de six cents ouvriers sont employés depuis quelques jours, tant sur la route de Saint-Gervais et les levées adjacentes que sur les levées de la Loire, à combler les tranchées faites par l'inondation. Tous les marchés pas-és d'urgence avec MM. Ducloux, Mornion, Denex et autres entrepreneurs, portent qu'ils devront être terminés avant la fin décembre.

« Il n'est pas de spectacle plus triste que celui que présente la brèche de la levée auprès d'Amboise, à côté de laquelle quatorze maisons ont été abîmées dans le gouffre. Plusieurs de celles qui restent aux abords de cette brèche ne se tiennent encore debout qu'à l'aide d'étais nombreux. Le chemin de fer et la route d'Amboise à Châteaurenault ont disparu, et, bouleversément causé par le torrent, on s'étonne de voir debout, quoique dééchossés et encore séparés par le courant, les divers bâtimens de la station ; rien ne prouve mieux le soin et la solidité avec lesquels ces édifices ont été construits. »

— Un brouillard qui a couvert la côte d'Angleterre pendant la journée du 1er novembre, a fait successivement échouer entre Portsmouth et Southampton trois bateaux à vapeur : un du commerce, le navire à vapeur de 500 chevaux, de la compagnie péninsulaire, le *Pottinger*, de retour de son premier voyage à Alexandrie, et la frégate à vapeur le *Cyclope*. Personne heureusement n'a péri.

## GALLICIE.

— La Gallicie ne se pacifie pas encore. Le Gouvernement est obligé d'y faire stationner des troupes nombreuses pour réprimer le mécontentement des paysans, qui se prétendent toujours opprimés. Il se manifeste de plus en plus que leur guerre d'extermination contre les nobles était moins l'explosion de leur fureur au Gouvernement qu'une vindicative réaction contre le pouvoir des seigneurs territoriaux. Mais ils savent aussi que c'est grâce à leur sanglant dire assistance que le Gouvernement s'est vu défaire de ses plus dangereux ennemis, et ils en infèrent le droit de lui demander de grandes preuves de reconnaissance ; ils se mettent en mesure de les arracher par la force, si elles ne leur sont pas spontanément offertes. On s'attend à de graves événements, car le commissaire impérial, comte Stadium, homme d'une valeur de fer, ne reculerait probablement devant aucune des mesures qu'il jugera nécessaires pour assurer la tranquillité du pays qu'il est chargé de gouverner.

## ÉTATS-UNIS.

*Perte du steamer Mohagan.*— Un steamer, le *Mohagan*, vient encore de se perdre dans le Sound, entre New-York et Boston. Heureusement cette fois, tous les passagers et l'équipage ont été sauvés. Ce steamer s'est brisé sur un rocher appelé « *Congway Socks*. » Il paraît que le capitaine du *Mohagan*, lorsqu'il commandait le *Rhode Island* qui tire neuf pieds d'eau avait passé souvent au même endroit, et qu'il ne voyait aucun inconvénient à y passer de nouveau avec le *Mohagan* qui n'en tire que six pieds. Le steamer était pesamment chargé, et il ne se trouvait à bord que dix passagers. On est venu à bout de sauver la plus grande partie du fret, mais le steamboat est complètement perdu.

## HISTORIQUE DU NAUFRAGE DU GREAT BRITAIN.

Le plus grand steamer de l'Angleterre, jeté à la côte et exposé, sans sortir du canal Saint-George, à renouveler la catastrophe du *President*, c'est là un de ces événements inattendus qui causent une sensation profonde chez nos voisins : la presse entière s'en occupe, et nos lecteurs nous sauront gré, nous l'espérons, de leur en donner quelques passages d'une lettre adressée à M. Adolphe de Puibusque, seul Français qui, à notre connaissance, fût à bord du navire perdu :

« Le mardi 22, le *Great-Britain* a quitté les magnifiques docks de Liverpool vers onze heures et demie ; une foule immense, contenue avec peine par les policemen, couvrait les quais ; elle regardait avec orgueil ce géant des mers dont la force incommensurable est évaluée au chiffre fabuleux de 1,000 chevaux. Cette flotte équivalait à l'effectif de campagne d'environ deux régiments de cavalerie ; on agitant des mouchoirs en l'air, on poussait des hurrahs fébriles, et lorsque les salves d'adieu se firent entendre, on y répondit par des acclamations plus éclatantes encore. Le capitaine Hosken était beau à voir en ce moment ; il se tenait fièrement sur la galerie et commandait la manœuvre d'une voix pleine d'autorité. Sa taille est élevée ; il a une belle tête, et l'énergie respire dans tous ses traits. On assurait qu'il avait déjà traversé l'Atlantique quatre-vingt-huit fois ; de tels états de services lui avaient même fait donner le commandement du *Great-Britain*, dont la réputation était encore équivoque, et, à vrai dire, les passagers avaient plus de confiance en lui qu'en un bâtiment colossal construit d'après un système à l'état d'essai.

« Notre route était droit à l'ouest, et nous avions vent arrière, ce qui nous permit de mettre toutes nos voiles de dehors, et quelques voiles ! une envergure

de cinquante pieds. La marche, accélérée par la vapeur, était si rapide, qu'à moins d'une heure nous avions franchi la balise qui sonne, corps flottant surmonté d'une cloche que le mouve- ment des vagues fait tinter, et qui, dans les brumes, avertit ainsi, par son glas inégal, les navires que la lumière des phares a cessé de diriger. Jamais voyage ne commença dans des circonstances plus favorables ; aussi, dès midi, on se mit gaiement à table pour le goûter (*lunch*), on s'y remit encore à quatre heures, pour le dîner, et encore à six heures pour le thé. Le souper devait avoir lieu à dix heures, et, en l'attendant, plusieurs artistes touchèrent du piano et de l'harmonium ; une jeune dame joua des salves de Strauss, une autre chanta des mélodies irlandaises ; il ne manquait plus que la danse : la palka n'épargna pas ses provocations, et l'on pouvait espérer mieux qu'un bal, un ballet, car les quarante Viennoises s'étaient embarquées avec nous ; mais eût été trop de plaisir pour un premier jour de navigation. Vers six heures, le beau temps avait cessé ; la pluie était venue et tombait avec force par intermittence. Nous filions alors de douze à treize nœuds ; le vent n'avait pas changé, et l'île de Man était en vue. Les grains, de plus en plus forts, qui se succédaient, avaient chassé tous les passagers du pont ; j'y remontaï quelques minutes après 9 heures, et je m'y trouvai seul avec le capitaine. Je lui demandai alors en anglais quel était le phare que j'apercevais si près de nous sur la droite ; il me répondit (si j'ai bien entendu) que n'était le phare de l'île de Man ; mais en même temps, soit que ma question eût fait naître un doute dans son esprit, ou simplement que son intention ait été plus vivement excitée, il demanda sa lunette de nuit et la braqua sur le phare. Il demeura si long-temps dans cette attitude que j'en fus surpris, néanmoins, il me sembla qu'après une observation détaillée des feux du phare, il était sûr de ne s'être pas trompé, car il ne rectifia pas ce qu'il m'avait dit, et je ne l'entendis donner aucun ordre à la timonerie pour changer de direction. De retour au salon, je racontai ce qui venait d'avoir lieu à trois passagers, au nombre desquels se trouvait un ancien capitaine de paquebot, aujourd'hui planteur de coton à la Louisiane. Une demi-heure s'était à peine écoulée depuis cette communication, lorsque une brusque secousse frappa violemment l'arrière. La commotion fut si forte qu'elle renversa les passagers qui se promenaient de ce côté. « Nous touchons, cria-t-on de toutes parts ; nous sommes perdus ! » Et en effet la marche était arrêtée. Le steamer, qui tirait plusieurs pieds d'eau de plus sur l'arrière que sur l'avant, s'était pris par le milieu dans un banc de sable, et ce temps d'arrêt lui avait imprimé un mouvement de bascule qui avait été marqué par un coup de talon d'une rudesse à nous faire croire que nous étions sur un œneil. Sur tout autre fond, et avec un navire moins fort, un pareil choc eût suffi pour nous briser ou nous échouer. Que serait-il donc arrivé si l'avant avait d'abord porté avec la double force d'impulsion de la vapeur et du vent ? Tout aurait été mis en pièces sur le coup. Il serait impossible de décrire la scène de terreur et de confusion qui suivit les premières secousses. Beaucoup de passagers, déjà retirés dans les cabines, s'élançant de leurs lits, et la prudence anglaise ne s'aperçut même pas qu'ils étaient très-légèrement vêtus. Les femmes et les enfants jetaient des cris affreux. On s'interrogeait inutilement ; personne ne savait où nous étions. Le capitaine, qui venait de descendre à la hâte, cherchait sur sa carte le phare qui l'avait trompé ; mais comment aurait-il pu reconnaître sa position ? un faux calcul de marche l'avait entièrement désorienté. Après avoir fait décharger la vapeur, il visita l'intérieur du bâtiment avec des filets ; le gouvernail était brisé, et quelques avaries moins graves furent constatées à l'arrière. Après cette inspection, M. Hosken crut pouvoir rassurer les passagers ; il affirma que, dans son opinion, il n'y avait danger que pour le navire, et qu'il répondait de les sauver tous ; mais il fallait attendre le jour, qui ne devait se lever qu'à six heures, et il en était dix. Or, le temps était épouvantable, nous avions décliné au Nord, et le vent de la côte, mêlé à des torrents de pluie, nous prenait par le travers. A chaque instant les lames des brisants inondaient le pont ; les coups de mer se succédaient avec plus de précipitation et de violence, et leur retentissement, augmenté par la sonorité d'un bâtiment en fer, redoublait l'anxiété générale. Il y avait à bord plusieurs ministres protestants qui venaient d'assister à Londres à un congrès pour l'alliance évangélique : un d'eux lu des prières ; un autre fit un sermon : sa voix était émue, et, certes, il édifia beaucoup plus son auditoire qu'il ne le rassura. Tous les assistants étaient à genoux ; on tirait le canon de détresse au dessus de leurs têtes, et le tonnerre grondait au milieu des hurrahs et des rafales.

« L'obscurité était si profonde que le ciel n'était éclairé que par le brisant ; il était donc impossible de déterminer la distance qui nous séparait de la côte, et par conséquent il eût été plus qu'imprudent de mettre un canon à la mer. Cependant une lumière qui paraissait et disparaissait par intervalle annonçait que la terre n'était pas loin. Cette supposition n'était contredite que par le silence du rivage, qui n'avait pas répondu à nos signaux de détresse, et qui ne nous envoyait aucun secours. Enfin l'incertitude cessa aux premières lueurs du jour. On découvrit avec étonnement qu'on n'était qu'à trois cents pas de la côte. La marée du 22 septembre est, on le sait, une des plus hautes de l'année ; elle nous avait portés jusqu'à terre, et en se retirant elle nous laissa presque à sec. Le *Great-Britain*, incliné sur le flanc droit et n'ayant plus que deux pieds d'eau autour de lui, aurait inévitablement échoué s'il n'eût été ergagé dans le sable à une profondeur de dix pieds au moins. On distinguait déjà des hommes, des femmes, des enfants qui accouraient de divers points vers la côte ; ils s'avancèrent bientôt dans la mer jusqu'à portée de la voix ; ils conduisaient des