

Sewell à la dignité de juge en chef, il fut élu la même année par le bourg de Sorel et siégea pendant deux ans dans l'assemblée législative. Nommé juge quatre ans plus tard, et n'ayant jamais voulu accepter la pension de retraite qu'on lui offrait, il est sans aucun doute le juge qui a exercé le plus longtemps sa charge en ce pays. En 1823, du temps où les juges siégeaient au conseil législatif, M. Bowen fut appelé à faire partie de ce corps, et en 1837 il fut nommé *orateur*. Depuis 1849, il est juge en chef de la cour supérieure. Singulièrement heureux, M. Bowen n'était point sans mérite, et l'on aurait tort d'attribuer uniquement à la faveur ou au hasard les rapides succès de sa jeunesse. Il possédait une grande sagacité, beaucoup de tact et de finesse d'observation. Au reste, celui qui l'a connu ou qui a vu un de ses portraits ne saurait refuser à sa physionomie une dose plus qu'ordinaire d'intelligence. Le juge Bowen a souffert dans l'opinion par le contact et par la comparaison d'hommes d'une très-rare supériorité, et, dans ces dernières années, par la persistance avec laquelle il a refusé d'abandonner des fonctions qu'il ne pouvait plus exercer d'une manière satisfaisante. Rempli de qualités aimables, il est sincèrement regretté d'un large cercle d'amis.

Aux pertes nombreuses que le clergé a faites depuis le commencement de l'année, est venue s'ajouter la mort de M. le grand-vicaire Manseau, ancien curé de Joliette, décédé à l'hospice St. Joseph, à Montréal, le 7 avril. M. Manseau était né à la Baie-du-Febvre en 1787. Il avait fait ses études au séminaire de Nicolet et avait été ordonné prêtre en 1814. C'était un homme d'une haute stature, d'une belle physionomie et d'une grande distinction de manières. D'abord curé de Longueuil, puis chanoine de la cathédrale et enfin curé de Joliette, il a contribué puissamment au développement de cette dernière ville et des maisons d'éducation dont elle se fait honneur.

NOUVELLES ET FAITS DIVERS.

BULLETIN DES SCIENCES.

— La *Science pour tous* emprunte à un journal étranger, *The Scientific American*, de curieux détails sur les obstacles qu'éprouve dans l'Inde l'établissement des lignes télégraphiques :

C'est d'abord l'atmosphère continuellement exposée à des perturbations électriques d'une telle intensité, que les instruments installés dans ces parages semblent pris du délire et fonctionnent à tort et à travers.

Des orages d'une violence effroyable jettent le désordre dans les lignes, arrachent les poteaux et vont jusqu'à fondre les conducteurs.

Par là-dessus surviennent tantôt les bulles et les éléphants qui piétinent le tout et mêlent les fils d'une manière inextricable, tantôt les indigènes qui emportent le bois pour le brûler, les fils pour faire des bracelets, les ferrures pour alimenter les forges hindoues, et jusqu'aux isolateurs pour orner les autels.

A défaut d'orages, ce sont les animaux fouisseurs, taupes et hérissons, qui minent les poteaux, et les angliers, tigras et autres grosses bêtes qui les jettent à terre en venant s'y frotter, sans égard pour les milans, aigles-pêcheurs et corniches luppées, perchés sur les fils, ni pour les singes, qui y font de beaux exercices gymnastiques en s'aidant des mains et de la queue.

Après cela, soyez donc surpris si les télégrammes indiens sont parfois aussi indéchiffrables qu'une brique assyrienne chargée de caractères cunéiformes de la troisième espèce.

BULLETIN DES LETTRES.

— L'Académie a donné, le 12 avril dernier, M. Cuvillier-Fleury pour successeur à M. Dupin. M. Cuvillier-Fleury est un homme de lettres dans toute l'acception du mot. Jusqu'au dernier moment, toutes les chances ont été pour M. Henri Martin. Une protestation de M. Travers, adressée à l'Académie, est venue les détruire, en prouvant que dans sa grande étude sur Jeanne d'Arc, M. Henri Martin avait donné comme contemporains de la Pucelle d'Orléans, comme chantés par ses compagnons, des poèmes que M. Travers avait composés, à titre de pastiches.

M. Cuvillier-Fleury, nommé au premier tour de scrutin, a eu 20 voix, M. Henri Martin 11, M. de Champagny 1 — qui est celle de M. de Lamartine, dit-on. Parmi les académiciens qui ont voté pour M. Henri Martin, on cite M. Sainte-Beuve, Mérimée, Emile Augier, Octave Feuillet. On s'est étonné que la voix de M. de Lamartine n'ait pas été donnée à M. Henri Martin, lui qui a toujours trouvé dans le *Sicéle*, patron de M. Martin, un défenseur zélé et insatiable. — *Mimere*.

— Une femme poète, qui a fait beaucoup de bruit en son temps, Mrs. Sigourney, vient de s'éteindre à un âge très-avancé; elle a écrit une cinquantaine d'ouvrages, sans compter plusieurs milliers d'articles de revue. Sa réputation était très-grande et on la considérait un peu comme une modiste littéraire, à qui l'on pouvait demander du jour au lendemain, des voiles de fiancée et des chapeaux de deuil, — en vers.

A-t-elle été assassinée de *commande*, la pauvre femme! Son auto-biographie renferme un grand nombre de pages relatant minutieusement le nom des personnes qui lui demandaient quelques vers sortis de sa plume. Cette liste est très-curieuse, et je ne puis résister à la tentation de vous en citer quelques lignes :

" Epitaphie pour un homme et deux enfants, avec prière de mettre seulement deux cent cinquante lettres, parce que la pierre tumulaire ne peut en contenir davantage.

" Le propriétaire d'un canari mort de faim accidentellement, désirerait quelques vers élogiques.

" Un album d'un commis de magasin, se donnant lui-même pour le commis d'un autre magasin et adressé à une jeune personne dont je ne connais pas le nom, mais qui est une très-riche héritière."

" Ecrire une poésie dans l'album d'une dame dont je n'ai jamais entendu parler; le monsieur me demanda de la fabriquer aussi vite que possible, car, demain samedi, il se rend chez elle avec une nouvelle paire de bottes; mettre beaucoup de passion et de feu; ne pas reculer devant le 'cher ange' ou l'ange rose de mes rêves."

" Un étranger, dont le fils mourut à neuf ans, pesant juste treize livres, serait heureux de faire encadrer une poésie, de la mettre sous verre et de la suspendre à la cheminée, pour empêcher les autres d'oublier leur frère."

" Mettre la ponctuation et l'orthographe à un manuscrit de 300 pages; l'auteur n'aime à mettre ni l'une ni l'autre, parce que, lorsqu'il se livre à cette occupation, il éprouve une douleur aiguë dans le dos."

Enfin, pour ne pas prolonger indéfiniment ces citations, un père demande quelques lignes bien senties et très-élégantes sur un jeune enfant. Vous trouverez peut-être quelques idées touchantes, écrit-il à Mrs. Sigourney, dans le fait qu'il s'est noyé dans un tonneau rempli de nourriture destinée à mes porcs."

L'infortuné a été poursuivi de ces demandes jusque sur son lit de mort. — *Extra* (de Paris.)

BULLETIN DES STATISTIQUES.

— Le port de Sorel contient une valeur réelle de plus de \$800,000; plus de 140 vaisseaux parés de leur plus grande et de leur plus fraîche toilette sont là, prêts à s'élaner, comme des coursiers rapides, dans toutes les directions du Canada. 29 bateaux à vapeur figurent au premier rang de cette magnifique flotte.

L'estimation de tous ces vaisseaux peut s'établir comme suit :

La Compagnie du Richelieu entre dans cette estimation pour un montant de \$120,000.

Le splendide vapeur *Quebec* est estimé à \$165,000; viennent ensuite le *Montréal*, le *Columbia*, le *Victoria*, le *Napoleon*, le *Chambly*, le *Terrebonne*, *l'Écho*, la *Mouche à feu*, *l'Europa*, et deux grandes berges. — Total de l'estimation: \$420,000.

La compagnie Sincennes & McNaughton possède les vapeurs *Whitehall*, *Rose*, *Montréal*, *Lincoln*, *Rover*, *Cygne*, *Sorel* et 30 berges. — L'évaluation est de \$135,000.

Les bateaux à vapeur appartenant à d'autres compagnies sont estimés à une somme de \$170,000. Voici leurs noms: Le *Hooket*, le *Topay* et deux berges sont estimés à \$90,000. Le *Canada*, le *Champlain*, le *Hope*, le *Richelieu*, le *St. Laurent*, le *St. Pierre*, le *Plover*, le *Bell*, *l'Écho*, le *Berthier* et le *St. Anne* sont estimés à \$85,000.

Cinquante chalands, bateaux, berges et un joli brigantin appartenant à M. Marchildon de St. Pierre les Bequets, peuvent être évalués à \$60,000; quatre cure-môles de la valeur de \$10,000 chaque: \$40,000; trois phares flottants évalués à \$3,000. — *Gazette de Sorel*.

— L'Océan de Brest emprunte à une feuille maritime ces observations, aussi curieuses que piquantes :

Les journalistes parisiens qui se sont rendus à l'invitation de la *Compagnie générale transatlantique*, et ont profité de l'occasion pour parler un peu "marine," méritent d'être redressés par les journaux compétents.

Le rédacteur du *Pays* a pris hardiment un "bassin" pour un "port," et fait "balancer gracieusement sur leurs ancres" des navires tout bonnement "amarrés" aux quais. Il aurait pu apprendre aussi que, quelle que soit la vitesse promise au *Pereire*, on ne peut pourtant pas encore dire que "sa vitesse est telle qu'en quarante-huit heures, et sans chauffer," il a "parcouru les 622 milles qui séparent Greenock du Havre." Le steamer qui, "sans chauffer," accomplira ce tour de force, est encore un phénix beaucoup plus difficile à trouver que celui de la fabuleuse antiquité.

Puis l'hélice du *Pereire* n'est pas, comme il le croit, du système Griffith, c'est-à-dire à deux branches, mais bien à quatre branches.

"L'espèce de construction," — c'est ainsi qu'il appelle le rouille qui règne de bout en bout sur le pont du *Pereire*, — "qui renferme le salon des premières," lequel est "tendu en blanc et orné de tentures grosseille," n, en réalité, ses parois en imitation de citronnier et son plafond blanc et or.

Un autre journal de Paris, la *France*, apprend à l'univers que le *Napoleon III* a été construit à Glasgow, et le *Pereire* sur les bords de la Tunisie; c'est le contraire qui est la vérité. Mais ce qui est plus grave encore, et pourrait même être dangereux, en ce sens que des promesses non réalisées peuvent passer pour des échecs, c'est l'assertion mise en avant par la *France*, que "le *Pereire* doit faire le trajet du Havre à New-York en neuf jours par les temps ordinaires." Or, cela n'est pas, parce que, "dans l'état actuel de la navigation à vapeur," cela n'est pas possible; il n'y a pas au monde un steamer capable d'aller du Havre à New-York en neuf jours.