

Communications entre le lac Huron et le lac Ontario.—Il est de nouveau question de relier ces deux lacs par un canal entre la baie Georgienne et la baie de Quinté. Il semblerait plus facile et surtout plus court de faire déboucher ce canal à la tête du lac Ontario, et nous ne savons pas pourquoi on irait jusqu'à la baie de Quinté. Voici, au reste, ce que dit à ce sujet un journal américain :

"Il était raisonnable de croire alors que le lac Balsam ne fournirait pas assez d'eau, car le pays au nord était inexploré et inconnu ; mais la connaissance que nous avons acquise du pays en arrière, nous a appris qu'il existe des lacs, innombrables, chacun d'eux pouvant fournir un réservoir naturel pour le Canal, et fournissant ensemble des réservoirs capables d'approvisionner d'eau une centaine de canaux comme celui que l'on projette. On espère que le projet sera chaudement accueilli dans les Etats de l'Ouest, où toutes les classes désirent ce débouché, avec une ardeur indomptable

"La construction de ce canal, donnant une navigation depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal, pour des barges de 300 tonneau, aurait l'effet d'apporter la fertilité sur un territoire que le fermier ne peut maintenant exploiter par l'impossibilité qu'il y a de porter les grains au marché. Ce canal résoudra le problème de l'Ouest en transportant des grains de Chicago ou Duluth au bord de l'Atlantique, à une moyenne de 10 à 14 cents par baril. Comme nous l'avons dit, le projet ne vient que d'être remis sur le tapis, mais nous demanderons, en temps convenable, à nos confrères de prêter le concours de leur grande influence pour le succès d'une entreprise, qui, si elle est mise à exécution, fera de cette section du Canada la grande voie de l'ouest et lui procurera des avantages si grands qu'ils dépassent presque ce que nous pouvons concevoir."

—Le commerce de billots de pruche et d'épinette, de bois quarré de merisier pour le marché anglais, et de bois de corde pour la Compagnie du Grand-Tronc et pour la consommation locale, a été fait ici cet hiver sur une échelle beaucoup plus étendue que jamais auparavant.—*Pionnier de Sherbrooke*

Le chemin le plus court.—Sous ce titre nous lisons dans la *Minerve* :

M. Carthwright a saisi la chambre des Communes d'un projet qui a rencontré l'approbation générale et ne tardera pas à devenir une réalité. Il s'agit de diminuer la durée des voyages transatlantiques, et de réduire le temps de la traversée à quatre jours. C'est une idée qui doit sourire à tous les voyageurs, à tous les marins d'eau douce qu'épouvante une course sur mer de dix à treize jours.

M. Carthwright choisit comme points de départ des deux côtes de l'Atlantique, Valentia en Irlande et le cap Race à Terre-Neuve, éloignés l'un de l'autre de 1,600 milles. Ce sont les deux endroits les plus rapprochés de l'Amérique et de l'Europe. On calcule qu'il suffirait de 100 heures pour franchir cette distance qui est un peu plus de la moitié de celle qui sépare New-York de Liverpool.

Pour compléter la ligne de communication jusqu'à nous, il faudrait construire un chemin de fer qui irait d'une extrémité à l'autre de Terre-Neuve ; puis un steamer relierait cette île avec un des ports du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse, celui qui est le plus rapproché de l'Intercolonial. Ce serait par cette dernière partie du chemin un trajet de seize heures. Une fois arrivé sur l'Intercolonial, on ne serait qu'à douze heures de Québec et de Montréal.

A une époque d'activité fiévreuse comme la nôtre, le temps, c'est de l'argent, c'est pourquoi le projet de M. Carthwright a toutes chances de réussir, car il sera bien vu surtout des négociants, et des hommes d'affaires en général. Il est probable que la compagnie qui se chargera de le mettre à exécution y trouvera son compte car nous devons présumer qu'une foule de voyageurs des Etats-Unis prendront de préférence à toute autre cette voie qui permettra d'aller en Europe et d'en revenir en douze ou treize jours ; c'est la durée d'un voyage ordinaire.

Par cette ligne on éviterait les nombreux dangers que les steamers ont à affronter entre le Cap Race et New-York ou Québec. C'est entre ces points que les naufrages sont le plus fréquent.

Tous les députés ont bien accueilli le projet de M. Carthwright et la Chambre a nommé un comité spécial qui a mission de l'étudier. Nous croyons que dans le rapport qu'il présentera prochainement, il arrivera aux mêmes conclusions que M. Carthwright.

BULLETIN DES STATISTIQUES :

Population de l'Inde.—Le recensement fait l'année dernière dans l'Inde donne à ce pays une population de 240 millions d'habitants, c'est-à-dire près d'un quart de la population totale du globe terrestre. Sur ce nombre 186 millions sont sous l'autorité immédiate de l'Inde, et payent le tribut au Gouvernement Suprême ; le reste de la population, 54 millions, relève plus ou moins directement de l'administration anglaise.

Pertes de l'armée allemande.—Nous empruntons à l'ouvrage, récemment paru : "*Les pertes de l'armée allemande dans la guerre contre la France*," publié par le conseiller intime docteur Engel, directeur du bureau des statistiques à Berlin, les chiffres suivants :

D'après les plus minutieuses recherches, on peut estimer la perte totale en hommes tués, blessés ou disparus à 127,897 hommes, dont 5,254 officiers et médecins.

Le total des morts pendant la guerre s'élève à 40,881 hommes, savoir : restés morts sur le champ de bataille, 11,572 officiers, médecins et soldats ; morts de leurs blessures, 10,710 ; morts par accident 316 ; morts par une cause naturelle, 30.

On est resté sans nouvelles de 4009 hommes, ce qui permet d'évaluer le nombre des hommes perdus à 44,890 officiers et soldats.

913,967 hommes étaient entrés en France comme combattants.

Il y a eu 1,599 rencontres avec l'ennemi, sur lesquelles 78 batailles, combats ou affaires importantes en rase campagne. La guerre de siège fournit 33 sorties et 486 rencontres. Il faut compter en outre 121 attaques de convois et 11 accidents de chemin de fer causés par l'ennemi.—*Journal de Québec.*

FAITS DIVERS.

Bonnes recommandations.—Comment on peut juger d'un jeune homme. M. Horace Claffin est un marchand de New-York, aussi intelligent que riche. Le 15 février un jeune homme que son père avait laissé à la tête d'une puissante maison, mais qu'un malheur venait de ruiner du fond comble, se présente à lui, et lui demande \$10,000 à emprunter.

"Entrez, dit Claffin, prendre un verre de vin.

"Merci, dit le jeune homme, je ne bois pas.

"Prenez un cigare alors.

"Je ne fume jamais.

"Bien, mais il m'est impossible de vous rendre le service que vous me demandez.

"Très-bien, dit le jeune homme, je pensais que vous le pouviez. Bonjour, monsieur.

"Arrêtez un peu, dit Claffin, vous ne buvez pas ?

"Non monsieur.

"Vous ne fumez pas ?

"Non.

"Et vous ne jouez pas à l'argent ?

"Non monsieur.

"Bien, dit le généreux marchand, avec des larmes dans la voix et dans les yeux aussi, vous aurez ce que vous demandez, et trois fois autant si vous le voulez.

De la cravate et de la bronchite.—Un médecin de nos amis, dit le *Figaro*, se livrait, dans nos bureaux à des considérations sur les cravates, qui nous ont semblé assez intéressantes pour être mises sous les yeux de nos lecteurs. C'est une information utile s'il en fût.

Il prétendait que les rhumes, bronchites, maux de gorge et autres affections du larynx ont crû en raison inverse de la hauteur des cravates.

En 1830, la cravate faisait trois ou quatre fois le tour du cou. Peu de bronchites.

A partir de 1840, la cravate ne fit plus qu'un tour. Les rhumes abondèrent.

A partir de 1850, la hauteur de la cravate diminua, et le nœud seul eut de l'importance. Enrouements nouveaux.

A partir de 1870, le tour du cou exista à peine. La bronchite sévit cruellement.

En 1873, la cravate se trouve réduite à un simple nœud qu'on accroche au bouton de chemise, et la fluxion de poitrine entre pour un vingtième dans la mortalité des Français.