

excité les Albanais à insulter des officiers français et anglais. L'évêque anglican de Jérusalem continue la construction de son église, mais les Syriens ne peuvent lui pardonner d'être à la fois évêque et marié. Tous les projets de l'Angleterre pourraient bien échouer contre cette antipathie que les Syriens ont, pour cette raison, conçue contre lui.

« Suivant les nouvelles que le brick français la Surprise a apportées de la Syrie, les Maronites, les Druses et les Mutualis auraient attaqué les Albanais dans la province du Desherra. Ces derniers auraient eu 100 hommes tués et 400 blessés. Toutefois on prétend que les Maronites ne sont point d'accord entre eux. En attendant, tout le pays est en révolte, et l'on voit chaque jour plus clairement que les Turcs se trouveront dans l'impossibilité de maintenir la tranquillité dans ce pays. »

—Le bateau à vapeur le Caméléon, qui avait transporté à Alexandrie les Musulmans que le gouvernement français avait fait prendre en Algérie pour le pèlerinage de la Mecque, est arrivé le 9 novembre à Toulon. Il a rapporté des lettres d'Alexandrie du 24 octobre, et de Beyrouth du 19. Ces lettres confirment la nouvelle de l'insurrection de la montagne, en Syrie, de la réunion des Druses aux Maronites, et de la défaite des Turcs. Le Sud de Marseille contient les nouvelles suivantes de Beyrouth :

« Nous voici de nouveau en révolution, les montagnes de Bechari et Ascar, territoire de Tripoli, sont en soulèvement contre le gouvernement turc. Les Druses se sont réunis sous la conduite d'Abdel-Melek, seul scheik druse que le gouvernement n'était pas parvenu à surprendre et arrêter ; ce peuple est fatigué de la domination turque.

« Les Druses, réunis aux chrétiens, ont attaqué les troupes turques, le combat a duré plusieurs heures ; les Turcs ont été obligés de se retirer après avoir eu cent hommes tués et quatre cents blessés ; toutes les routes sont interceptées par les troupes turques.

« Une caravane, venant de Damas, a été dépourvue par les Druses ; les Albanais qui l'accompagnaient ont été massacrés. Tous les chefs druses ont déposé chez M. Portalis les objets provenant de cette caravane ; ils ont été par lui envoyés à leur propriétaire à Beyrouth. Deux scheiks chrétiens se sont réfugiés à bord du brick français la Surprise, qui part pour Alexandrie.

« Ces nouveaux désordres de la Montagne, qui est en pleine insurrection, peuvent avoir des conséquences funestes pour le commerce qui est très-souffrant. »

—On lit dans une autre lettre :

« Les Syriens se sont soulevés et ont battu les Turcs ; ils se préparaient, disait-on, à attaquer même Beteddin, habitation du gouverneur ottoman, Omer pacha.

« Les ordres qui ont été donnés pour poursuivre l'émir Abellalla, le même qui s'était réfugié à bord d'un vaisseau anglais, il y a quelque temps, et les vexations des troupes albanaises sont les causes de ce soulèvement. Cet émir était accompagné de plusieurs scheiks. »

PORT-NATAL.

—D'après les journaux arrivés du cap de Bonne Espérance, l'insurrection du Port Natal était terminée ; le lieutenant colonel Cloote a accordé une amnistie générale et un entier pardon à ceux qui avaient résisté à l'autorité et aux troupes de la reine. Quatre des principaux chefs cependant sont exceptés de cette amnistie.

NAUFRAGES—Les journaux apportés par le *Columbia* sont riches de désastres maritimes. Sur deux navires anglais seulement, près de 400 personnes ont péri. Ce sont le *Waterloo* et le *Reliance*. Le premier de ces bâtiments se rendait d'Angleterre à Pile Sydney, lorsque, le 22 août, en arrivant dans les parages de Cape Town, il fut surpris par un violent ouragan qui le jeta sur des écueils. C'était la nuit. Il y avait à bord, en outre d'un équipage considérable, 240 condamnés à la déportation, cinq femmes, 43 enfants et 30 soldats ; en tout 230 individus, à-peu-près. Dix minutes après que le *Waterloo* eut touché, les vagues étaient si violentes que le navire craqua de toutes parts, et les mâts tombèrent. Ce qui se passa alors est impossible à décrire, horrible à imaginer. Les malheureux condamnés étaient aux fers, et durent subir la mort sans essayer de lutter contre elle. Le naufrage ayant eu lieu à une portée de fusil du rivage, la foule qui était accourue au bruit du canon d'alarme, entendait les cris du désespoir se mêler au mugissement de la tempête. Mais nul n'osait se hasarder à porter des secours ; on n'eut pas le temps d'ailleurs, car, en moins d'une demi-heure, vers onze heures du soir, le *Waterloo* se fendit en deux, et, quelques minutes après, on n'entendit plus sur la mer aucune voix humaine. On parvint cependant à recueillir et à rappeler à la vie 60 ou 80 des naufragés. Le nombre des morts a été d'environ 250.

A trois cents pas de là, un grand bâtiment de transport anglais, l'*Abercrombie Robinson*, ayant à bord 500 hommes du 91^e régiment, faisait aussi naufrage dans la même nuit. Mais celui-ci fut assez heureux pour pouvoir résister jusqu'au lendemain à la violence des vagues ; et lorsque vint le jour, on organisa des moyens de sauvetage, grâce auxquels on n'eut à déplorer la perte de personne.

Le second navire anglais dont on annonce le désastreux naufrage, le *Reliance*, s'est perdu sur les côtes de France. Voici ce qu'on écrit du Boulogne sur mer, le 13 novembre :

« Un malheur affreux vient d'arriver sur les côtes du Cucq, entre Etaples et Berck. Dans la nuit du 11 au 12 de ce mois, le trois mâts anglais *Reli-*

ance, capitaine Thomas Grenn, de 1,500 tonneaux environ, venant de Canton (Chine), en destination de Londres, avec une forte cargaison de thé et 116 hommes d'équipage ou passagers, a fait côte vis-à-vis Cucq. Le navire, qui était vieux, s'est brisé, et tout a été englouti en peu de temps, sans qu'il fût possible de porter aucun secours aux malheureux qui se trouvaient à bord. Sept hommes seulement de l'équipage ont pu se sauver.

« On ramasse les caisses de thé que la mer jette sur la place. »

Des détails plus récents portent le nombre des noyés de 109 à 122, dont 75 Anglais, 22 Chinois et 20 Hollandais.

La cargaison, composé en partie de 1,833,748 livres de thé, était assurée pour 295 mille sterling. Il n'y avait que 40 mille livres, environ assurées à Londres ; le reste de la perte retombe sur les compagnies de Bombay et de Calcutta.

Extraits de la Correspondance scientifique du Courrier des Etats-Unis. Paris, 19 octobre 1842.

—Le percement du puits de Grenelle a été commencé le 24 décembre 1833 ; l'eau a jailli le 26 février 1841, à deux heures un quart de l'après midi. Le travail a duré sept ans, un mois et vingt-six jours. Le volume de l'eau jaillissante est de plus de 3,400,000 litres par vingt-quatre heures, ce qui donne environ 6 litres par chaque habitant de Paris. La température de cette eau souterraine est de 27 degrés 7/10^es centigrades. L'analyse chimique a démontré qu'elle est plus pure que l'eau de la Seine. Tels sont les renseignements joints à la gravure.

Mais comment s'y prendre pour faire apprécier, par un point de comparaison, la grandeur du travail de M. Mulot ? A la base de la colonne verticale au niveau de la nappe d'eau artésienne, on a placé les monuments les plus élevés de l'Europe et de Paris : Notre-Dame, les Invalides, la cathédrale de Strasbourg et Saint-Pierre de Rome.

Le génie de l'homme n'a pu dresser ce monument sur la terre qu'à la hauteur de quelques 120 ou 130 mètres, mais il est descendu dans ses entrailles jusqu'à la profondeur de 547 mètres, pour en faire jaillir un fleuve. L'œil suit, sur la représentation fidèle, les couches géologiques, les bancs de sable vert et blanc, d'argile, de débris fossiles, de craie verte, blanche, bleue, grise, de sable et de gravier, que l'eau traverse pour arriver au niveau du sol. Là se trouvent naturellement placés l'abattoir de Grenelle et le tube extérieur, qui s'élève à 28 mètres. Cette image exacte d'une des plus laborieuses entreprises de notre époque est bien conçue et bien exécutée.

M. Lemberger, habile mécanicien, se propose de construire un aérostat en métal, et auquel on pourra imprimer quelque direction que ce soit. On a ouvert à cet effet une souscription dont le montant est déjà suffisant pour couvrir tous les frais. Cet aérostat à vapeur, qui est déjà en construction, pourra contenir de trente à cinquante personnes, avec un approvisionnement pour quinze jours, et au moyen de quelques changements, un nombre triple et quadruple de passagers. Il ne peut arriver aucun accident provenant du feu, d'une explosion ou du manque de gaz, et quand même le ballon tomberait dans la mer, sa construction est telle qu'il peut continuer sa marche sur l'eau avec la rapidité d'un bateau à vapeur. Comme un ballon ordinaire parcourt, en vingt quatre heures, cent milles d'Allemagne, la rapidité d'un aérostat à vapeur, dont la roue, semblable à une vis d'Archimède qui fend les airs, décrit à chaque rotation une étendue de sept mètres, sera considérablement plus grande. Les experts ne mettent nullement en doute la possibilité de ce nouveau mode de transport qui, désormais, rendra inutiles les chaudières et les chemins de fer ; la seule difficulté est de savoir où il faudra placer les lignes de douanes. DR A. D.

BIBLIOGRAPHIE.

—Nous empruntons au *Canadien* la traduction suivante du *Quebec Gazette* : « Nous apprenons que la Société littéraire et historique de notre cité est sur le point de réimprimer et publier les anciennes relations des trois voyages de Jacques Cartier au Canada en 1534, 1535, et 1540.

Il est bien connu que Jacques Cartier, si toutefois on ne peut absolument l'appeler le premier découvreur du Canada, est néanmoins le premier qui a exploré le fleuve St.-Laurent. Cependant, les relations imprimées de ses découvertes sont depuis longtemps épuisées, au moins dans la langue dans laquelle elles furent originairement écrites. Le récit de son dernier voyage fut publié à Paris en 1545, et à Rouen en 1595, mais l'on pense qu'il n'existe maintenant que peu ou même point d'exemplaires soit de l'une ou de l'autre de ces éditions. La Bibliothèque royale de Paris même n'en possède pas un seul exemplaire. Ramusio, néanmoins, le célèbre compilateur italien de voyages, donne une traduction en italien du deuxième voyage de Cartier, dans le 3^e vol. de sa collection (Venise, 1605), et l'imprimeur de l'édition de Rouen dit qu'il avait traduit ce récit de Cartier d'après une relation en langue étrangère, probablement la version italienne publiée ensuite par Ramusio dans sa collection, ce qui est une preuve de l'extrême rareté de l'ouvrage original, même en France, en 1595.

Lescarbot, dans son Histoire de la Nouvelle-France, donne bien un récit des parties essentielles des relations des deux premiers voyages de Cartier, mais seulement par portions détachées dans différents endroits de son histoire ; et l'ouvrage de Lescarbot même devient d'une grande rareté.

Il existe trois copies manuscrites du deuxième voyage de Cartier à la Bi-