

Saône soit descendue cette année au plus bas étiage, les paquebots qui, autrefois dans des circonstances analogues, étaient pour longtemps obligés de suspendre leur marche, n'ont pas perdu un seul jour de navigation (page 76).

La *situation des travaux des ponts-et-chaussées* imprimée par le ministère des travaux publics, en 1844, constate à la page 270 et suivantes ce qui a été exécuté dans la traversée de Châlon, au passage de la Benne-la-faux, le long des quais de Mâcon, le long du bourg de Saint-Laurent, aux passages contigus de Taponas, Belleville et de l'île de Montmerle, à ceux de la Pradelle et des Trois-Pierres, près de Trévoux, au passage de l'île Benne et enfin à Couzon, à Albigny et aux îles de Royes. Rien de plus intéressant à consulter que ces précieux documents.

Dans le compte-rendu de la *Situation des travaux*, compte-rendu publié en 1847, on lit : « Les résultats obtenus par les travaux de la *Grande-Saône* sont remarquables et frappent de plus en plus les nombreux voyageurs qui parcourent journellement la distance de Châlon à Lyon. Ainsi le 17 juin 1844, le nouveau paquebot, la *Duchesse de Nemours*, de 90 chevaux, a pu faire en un jour ce double trajet de 68 lieues, les eaux n'étant qu'à 4 centimètres au dessus de l'étiage, alors qu'en 1836, dans les mêmes circonstances, la navigation était interdite aux bateaux à vapeur d'une force de quinze chevaux. La sécheresse extraordinaire qui a fait baisser le niveau des eaux jusqu'à 27 centimètres au dessous de l'étiage a sanctionné, pour ainsi dire, ces heureux résultats.

En 1826, il existait deux paquebots sur la Saône pour les voyageurs ; — en 1830, 4 paquebots ; — en 1840, 6 paquebots ; — en 1843, 9 paquebots.

En 1849, le nombre des bateaux à vapeur destinés aux passagers, sur la Saône, a été de 13.

En 1850, le nombre de ces bateaux s'est augmenté de 4, savoir : *Parisiens* nos 1, 2, 3 et *Hirondelle* n° 7.

VALENTIN-SMITH.

(*La fin au prochain numéro*).