L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT DE LOUISIANE — NOUVELLE-ORLEANS — SAMEDI MATIN 3 MAI 1851.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE.
No 83, rue de Chartres.

JOURNAL OFFICIEL de l'*État*, du *Conseil-Général*, du *Conseil de la Première Municipalité*, et de la *Commission de Législation*.

NOUVELLE-ORLEANS:
SAMEDI MATIN, 3 MAI 1851.

AVIS.

J'ai connu à M. ETIENNE DUVERGER, agent comptable du journal l'*Abeille*, ma procuration générale, en date du 5 février dernier, afin de faciliter l'expédition de mes affaires. M. Duverger est en conséquence dûment autorisé à payer toute réclamation, recouvrer toute créance et acquitter tout compte, soit en mon nom soit pour le journal.

Nouvelle-Orleans, 1er mai 1851.

G. F. WEISSE.

RAPPORT DU LIEUTENANT SMITH.

Le lieutenant H. L. Smith, qui a fait toutes les reconnaissances nécessaires entre Madisonville et la frontière de l'Etat pour l'établissement du chemin de fer qui doit relier cette dernière ville à Jackson, vient de publier un rapport extrêmement détaillé, bien renfermé et dont nous recommandons la lecture au public.

L'habile ingénieur s'applique à démontrer que le tracé par Madisonville est destiné à continuer, par la suite, plus comme, la grande ligne qui doit s'étendre de New-York jusqu'à la Nlle-Orleans. Le railway de Madisonville offre encore un avantage; il neutralise les effets des chemins de fer de Mobile et de Charleston et permettra à la Nlle-Orléans de conserver cette partie de son commerce que les autres premières villes cherchent à lui enlever.

La grande objection soulevée contre le tracé de Madisonville consiste dans l'interposition du lac. Le lieutenant Smith entre à ce sujet dans des détails intéressants et que nous allons tacher de résumer.

Il estime à 400 par jour le nombre des personnes qui traversent le lac, soit pour aller à Madisonville soit pour en revenir, ce qui les porte à 146,000 par an. Pour transporter ces passagers il faut un bateau particulier et pour le frêter un autre bateau pouvant recevoir cinq wagons. Le steamer des voyageurs traverse le lac en une heure et demie; le bateau-remorqueur le traverse de manière à porter mille barils de sucre, ceux-ci voyagent en fret d'environ deux heures et demi par wagon en retour de Madisonville, ce qui fait trente cinq tonneaux par jour. Le bateau des passagers pourra en outre recevoir d'autre wagons et jusqu'à vingt tonneaux de fret par jour. Les deux bateaux pourront donc, dans le courant d'une année, un total de 229,075 tonneaux de fret auquel on peut ajouter vingt mille tonneaux de fret sur un place au-dessus de chaque wagon et mille barils de coton, comme cela se pratique actuellement.

Le bateau coûtera $50,000. Il faut en outre un quai dont soient toujours en bon état. La dépense totale des deux bateaux s'élève à $102,200. En supposant que le fret ne vaut que le lac soit de 10 *cents*, les 146,000 passagers dont il est question plus haut donneront $14,600 par an, ce qui réduit la dépense du bateau à $153,0. Le fret est de 229,075 tonneaux par an, en en calculant le transport à raison de 15 *cents* le tonneau, le doit avoir se trouve rempli et au-delà. La largeur du lac est d'environ 28 milles, et le transport ne coûtera que 18 *cents* par tonneau, tandis que le railway il faut payer 4 7-8 *cents* le tonneau par mille. Il y a donc avantage à traverser le lac au moyen de bateaux à vapeur. Il en est de même, si on veut calculer la dépense du prix, on verra que sous le rapport de la vitesse du fret, les steamers substitués au railway rendent Madisonville à la Nouvelle-Orléans, les deux localités étant l'une de l'autre, sous le rapport du prix, et sous le rapport du temps de traversée, à quarante lieues. Et bien! le tracé à travers les Marais peut arriver jusqu'à la Nouvelle Orleans est de cinquante-six milles. La différence entre les deux routes, en égard au prix du fret, est donc de quarante-huit milles.

Ce n'est pas tout, en faisant aboutir le chemin à Madisonville nous pourrons lutter à conditions égales avec le grand railway de Mobile, [illegible] jusqu'à la Nouvelle-Orléans, [illegible] étant beaucoup plus court, puisque le **fret sera** comté [illegible] à New-York **de Mobile**. C'est [illegible] importe de peser.

[illegible] c'est que le chemin [illegible] Les [illegible] Les [illegible] Car en ce qui fret auront [illegible] La Louisiane, Charles produit 9,291 boucaute de [illegible] la paroisse Jeff-ron 5,577, mais une [illegible] de cette dernière paroisse est située sur la rive droite du fleuve, loin par conséquent du [illegible] qui passera la voie ferrée. Le fret vrai [illegible] traversera une petite partie de la [illegible] Jean Baptiste, de sorte qu'il y a [illegible] Que produirait le fret sur le [illegible] sucre que nous venons [illegible] Smith groupe des [illegible] le chemin ne [illegible] transit du fret à la [illegible] Mississippi [illegible] Madisonville, ce qui [illegible] trente cinq tonneaux par jour. Le bateau des passagers pourra en outre recevoir d'autre wagons et jusqu'vingt tonneaux de fret par jour. Les deux bateaux pourront donc, dans le courant d'une année, un total de 229,075 tonneaux de fret auquel on peut ajouter vingt mille tonneaux de fret sur un place au-dessus de chaque wagon et mille barils de coton, comme cela se pratique actuellement.

Le bateau coûtera $50,000. Il faut en outre un quai dont soient toujours en bon état. La dépense totale des deux bateaux s'élève à $102,200. En supposant que le fret ne vaut que le lac soit de 10 *cents*, les 146,000 passagers dont il est question plus haut donneront $14,600 par an, ce qui réduit la dépense du bateau à $153,0. Le fret est de 229,075 tonneaux par an, en en calculant le transport à raison de 15 *cents* le tonneau, le doit avoir se trouve rempli et au-delà. La largeur du lac est d'environ 28 milles, et le transport ne coûtera que 18 *cents* par tonneau, tandis que le railway il faut payer 4 7-8 *cents* le tonneau par mille. Il y a donc avantage à traverser le lac au moyen de bateaux à vapeur. Il en est de même, si on veut calculer la dépense du prix, on verra que sous le rapport de la vitesse du fret, les steamers substitués au railway rendent Madisonville à la Nouvelle-Orléans, les deux localités étant l'une de l'autre, sous le rapport du prix, et sous le rapport du temps de traversée, à quarante lieues. Eh bien! le tracé à travers les Marais peut arriver jusqu'à la Nouvelle Orleans est de cinquante-six milles. La différence entre les deux routes, en égard au prix du fret, est donc de quarante-huit milles.

Ce n'est pas tout, en faisant aboutir le chemin à Madisonville nous pourrons lutter à conditions égales avec le grand railway de Mobile, [illegible] jusqu'à la Nouvelle-Orléans, [illegible] étant beaucoup plus court, puisque le **fret sera** comté [illegible] à New-York **de Mobile**. C'est [illegible] importe de peser.

[illegible] c'est que le chemin [illegible] Les [illegible] Les [illegible] Car en ce qui fret auront [illegible] La Louisiane, Charles produit 9,291 boucaute de [illegible] la paroisse Jeff-ron 5,577, mais une [illegible] de cette dernière paroisse est située sur la rive droite du fleuve, loin par conséquent du [illegible] qui passera la voie ferrée. Le fret vrai [illegible] traversera une petite partie de la [illegible] Jean Baptiste, de sorte qu'il y a [illegible] Que produirait le fret sur le [illegible] sucre que nous venons [illegible] Smith groupe des [illegible] le chemin ne [illegible] transit du fret à la [illegible] Mississippi [illegible] Madisonville, ce qui [illegible] trente cinq tonneaux par jour. Les deux bateaux