L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 12 AOUT 1867.

Imprimé et publié par
G. F. WESTIGE & Co.
PROPRIÉTAIRES-PUBLICATEURS:
G. F. WESTIGE, J. DUPOUEY,
M. DUVERGER, G. MAHUT.

Bau de Chartres No. 83, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS:
MERCREDI MATIN 12 AOUT.

Abonnés à la campagne.

Les opérations de l'ABEILLE sont effectuées à recevoir des abonnements "à la campagne," à raison de 25 cents par mois, pour les six derniers. On paiera aux porteurs.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par John M. Bell, shérif.—A 10 heures du matin, sur les lieux.—La balance de stock et quincaillerie du magasin No 70, rue de la Vieille-Levée, entre Bienville et Dauphine.

Par F. B. Sherburne, constable.—A midi, en face de ses encrages, rue des Français, entre Tchoupitoulas et Laplace.—Un lot de meubles.

Par Hyam & Lazarus.—A 10 heures, en leur bureau d'encan, No 71, rue de Chartres—marchandises sèches, soies, soieries, etc.

L'Isthme de Suez.

Tandis que nous ouvrons des chemins de communication à travers les isthmes de l'Amérique pour relier les deux océans, l'Europe faisait percer à travers l'isthme de Suez qui doit la frapper au cœur des Indes et découvre un des plus intéressants problèmes commerciaux de notre siècle. Le chemin de fer de Panama a été promptement construit, et nous ne doutons pas que d'ici à trois ou quatre ans un railway ne transporte les voyageurs et les marchandises d'une extrémité à l'autre de l'isthme de Tehuantepec. Un système mixte fera échanger à bonne et prompte mesure les produits de l'Atlantique et du Pacifique. Un gigantesque travail de canalisation est poursuivi par les Américains du Nord depuis quelques années, et nous ne doutons pas que d'ici à quelques années les navires ne puissent franchir le lac de Nicaragua et le fleuve San Juan.

Mais ces deux entreprises, si importantes qu'elles soient, ne sont pas les seules qui doivent changer la face du monde. Le percement de l'isthme de Suez, qui a été commencé il y a quelques années, est poussé avec une grande activité, et il est probable que dans deux ans les navires pourront passer d'une mer à l'autre.

Les avantages que doit retirer le commerce européen de cette nouvelle voie sont incalculables. Ils sont tels que l'Angleterre, qui avait d'abord combattu le projet, a fini par l'adopter et par y prêter son concours. Elle a compris que le percement de l'isthme de Suez était inévitable, et elle a voulu en avoir sa part. Elle a donc souscrit pour 176,602 actions, et elle a nommé deux directeurs de la compagnie. Le gouvernement français a souscrit pour 207,111 actions, et il a nommé quatre directeurs. Les autres actions ont été souscrites par les différents gouvernements et par des particuliers.

Les travaux ont été poussés avec une grande activité, et ils sont aujourd'hui très avancés. Le canal a 100 mètres de large et 8 mètres de profondeur. Il a 160 kilomètres de longueur, et il traverse les lacs Amers, qui ont une profondeur de 20 mètres. Il a deux ports, l'un à Suez, sur la mer Rouge, l'autre à Péluse, sur la Méditerranée. Le premier est déjà terminé, et le second est en voie d'exécution. Les navires pourront entrer dans le canal à toute heure du jour et de la nuit, et ils ne seront pas obligés de prendre un pilote. Ils pourront marcher à toute vapeur, et ils ne seront pas retardés par les écluses, car il n'y en a pas. Le canal est creusé au niveau de la mer, et il n'a pas besoin d'être alimenté par des réservoirs. Il est traversé par un courant d'eau douce qui va du Nil à Suez, et qui suffit à tous les besoins de la navigation.

Les travaux ont été poussés avec une grande activité, et ils sont aujourd'hui très avancés. Le canal a 100 mètres de large et 8 mètres de profondeur. Il a 160 kilomètres de longueur, et il traverse les lacs Amers, qui ont une profondeur de 20 mètres. Il a deux ports, l'un à Suez, sur la mer Rouge, l'autre à Péluse, sur la Méditerranée. Le premier est déjà terminé, et le second est en voie d'exécution. Les navires pourront entrer dans le canal à toute heure du jour et de la nuit, et ils ne seront pas obligés de prendre un pilote. Ils pourront marcher à toute vapeur, et ils ne seront pas retardés par les écluses, car il n'y en a pas. Le canal est creusé au niveau de la mer, et il n'a pas besoin d'être alimenté par des réservoirs. Il est traversé par un courant d'eau douce qui va du Nil à Suez, et qui suffit à tous les besoins de la navigation.

Les avantages que doit retirer le commerce européen de cette nouvelle voie sont incalculables. Ils sont tels que l'Angleterre, qui avait d'abord combattu le projet et par y prêter son concours. Elle a compris que le percement de l'isthme de Suez était inévitable, et elle a voulu en avoir sa part. Elle a donc souscrit pour 176,602 actions, et elle a nommé deux directeurs de la compagnie. Le gouvernement français a souscrit pour 207,111 actions, et il a nommé quatre directeurs. Les autres actions ont été souscrites par les différents gouvernements et par des particuliers