L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 22 MARS 1859.

T. WEISSE & Co.

Rue du Chartres, No 51, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS
MARDI MATIN, 22 MARS.

A vendre à la semaine.

Les bureaux de l'ABEILLE sont autorisés à vendre journellement "à la semaine." Le prix reste pour les six numéros. On paiera aux porteurs.

Vendre Fermes du 22 jour.

Par le Robert, à mes magasins de dépôt, 32 rue Jefferson—Meubles.

Par B Turpin, aux magasins de J M Cardère, 23 rue Bienville—Rhum de vieux—chocolats, &c.

Par D H Murphy, sur le levée, au pied de la rue de la Hunade—Balles de coton avariés;

Par H Roger & Co, 26 Vieille Levée—Toiles et marchandises étrangères;

Par J G Cormac, à l'Arcade de Bonfils—Sinclaves et propriété de la succession de Jacob Roche;

Par le Robert, à l'hôtel de Ville—le navire Warbler;

Par Jeffreys 22—Meubles.

Général du Nicaragua.

Le projet de M. Belly paraît en train de recevoir un commencement d'exécution. Cette affaire a pris, après le retour de M. Belly en France, une toute autre physionomie. Le commodore s'endort que son auteur voulait lui donner d'abord, a disparu du projet. La constitution du Nicaragua est devenue une compagnie universelle, comme celle du percement de l'isthme de Suez, et les Etats-Unis sont représentés dans la compagnie. Dans ces conditions, et tous les droits américains sont sauvegardés, nous n'avons aucune objection à soulever contre l'œuvre entreprise par M. Belly. Nous avons combattu cette entreprise et nous la combattrions encore, si elle sortait du caractère général et du respect des droits où M. Belly l'a fait rentrer.

M. Belly a quitté Southampton le 17. Voici ce que l'on écrit de ce port sur le départ du personnel de la première expédition :

"Le paquebot le *Persévérant* vient d'appareiller de notre port pour St-Jean de Nicaragua (Greytown) ayant à son bord M. Félix Belly, qui conduit au Nicaragua un premier convoi d'ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs de travaux et ouvriers spéciaux, lesquels vont immédiatement se livrer aux travaux préparatoires de la reconnaissance de la ligne du canal maritime destiné à relier entre eux les deux océans.

"M. Félix Belly va prendre possession de la concession du canal au nom du comité fondateur, établir immédiatement une voie de transit à travers l'isthme, pour mettre en relation, par la navigation à vapeur, les lignes de paquebots transatlantiques qui s'organisent en ce moment pour le service des côtes orientales et occidentales de l'Amérique centrale. On sait que, par le dernier paquebot du 2 février courant, le comité fondateur avait expédié deux officiers de la marine anglaise pour reconnaître un rendez-vous entre les deux présidents suprêmes du Nicaragua et de Costa-Rica et M. Félix Belly; ce rendez-vous a eu lieu, dit-on, le 5 mars courant, et on prépare déjà le procès-verbal de prise de possession du canal et d'ouverture des travaux, dont on va bientôt, paraît-il, poser solennellement la première pierre.

"M. Félix Belly part accompagné d'un corps de 40 ingénieurs, sous-ingénieurs, qualifié de directeur-général des affaires en Amérique centrale, comme secrétaire général et chef de la comptabilité M. Levasseur, ancien ministre plénipotentiaire de France à Mexico; comme chargé des travaux, M. le prince Camille de Polignac; comme secrétaire particulier, M. Héribel; comme artiste chargé de la photographie, M. Levasseur fils. M. le docteur Cantier, de la Faculté de médecine de Paris, est chargé du service de santé et du dépôt de la pharmacie.

"L'exploration géologique et minière a été, sur la présentation de M. Belly, confiée à MM. Darocher, ingénieur en chef des mines et professeur de la Faculté de Rennes, devenu célèbre par ses remarquables travaux pour l'exploration des mines d'or, médaillé d'or du nord de l'Europe. M. Trivotel, ingénieur des ponts-et-chaussées, est ingénieur en chef des travaux d'art. Ces deux messieurs seront accompagnés de plusieurs ingénieurs secondaires, de deux élèves ingénieurs et de conducteurs. Quant aux ouvriers du génie sont accompagnés de leurs femmes. Le convoi s'est acheminé, ce matin, vers le port de Southampton par un temps magnifique.

Une bonne loi.

Sur l'initiative de M. Hyams, le Sénat et la Chambre des Représentants ont adopté une loi qui élève de 24 à 36 le montant annuel par tête d'enfant des sommes affectées à l'éducation des enfants. Cette amélioration aux dispositions de l'ancienne loi produira, en faveur de la Nouvelle-Orléans, une augmentation de $22,000 correspondant au nombre d'enfans susceptibles de participer aux bienfaits de l'enseignement.

Nous ne pouvons que nous associer à l'excellente pensée qui a inspiré le sénateur Hyams, dans cette circonstance, et nous y trouvons une preuve nouvelle de l'intérêt que les hommes intelligents et sérieux apportent à assurer le développement de l'enseignement dans la population louisianaise.

LE CABINET ANGLAIS.

Les journaux anglais annoncent comme prêts probables les changemens suivans dans la composition du ministère de lord Derby :

Sir E. L. Bulwer Lytton, secrétaire d'Etat pour les colonies, passerait à la chambre des lords, et serait remplacé par M. Gladstone, qui serait après que ce dernier serait de retour des îles Ioniennes; le général Peel quitterait le ministère de la guerre, le lord-Chancelier, lord Chelmsford, deviendrait premier juge à la cour de l'échiquier, et les fonctions de lord-chancelier seraient confiées à M. Cairns, qui remplit aujourd'hui celles de solicitor-général.

On ajoute que le ministre se prépare à une prochaine dissolution du Parlement.

STATISTIQUES COMMERCIALES ET MARITIMES.

On vient de publier à Londres les tableaux officiels du commerce et de la navigation pour l'année 1858. Il en résulte que la valeur totale déclarée des exportations de la Grande-Bretagne, pendant l'année dernière, s'est élevée à 116,614,231 liv. st., contre 98,264,107 liv. st. en 1857. C'est une diminution de 2,465,776 liv. st.

La diminution porte principalement sur les exportations de la houille, sur la coutellerie, la porcelaine, les métaux, les tissus de soie, les quincailleries anglais, les laines et tissus de laine.

Les importations présentent de la diminution sur le lin, les matières tinctoriales, les peaux, l'ambre, la soie brute, le vin, le suif et les laines, et de l'augmentation sur le café, le cacao, le tabac, l'orge, le maïs, la farine, le coton en laine, le chanvre, les spiritueux, le rhum, le sucre, le thé et le tabac.

Il y a dans le mouvement de la navigation un léger accroissement consistant en tonnage des bâtimens employés pour le commerces anglais avec l'étranger. Cette augmentation est de 23,363 tonnes à l'entrée; mais il y a une diminution de 403,694 tonnes à la sortie. Pour le commerce des côtes, les entrées donnent une diminution de 116,846 tonnes, et les sorties une diminution de 362,311 tonnes sur 1857.

Un document récemment publié donne les détails suivants sur le nombre de navires des diverses nations d'Europe et d'Amérique qui ont parcouru les mers en 1857.

	Navires.	Tonneaux.
Etats-Unis	26,896	4,479,000
Angleterre	27,989	5,975,000
France	19,476	1,952,566
Suède et Norvège	4,541	530,264
Danemark	5,179	378,184
Prusse	5,179	848,782
Grèce	6,179	848,782
Autriche	2,992	393,991
Russie	2,265	495,319
Italie et surtout la Méditerranée	7,963	126,954
Turquie	2,360	182,000
Hollande	2,360	181,284
Mexique et Amérique du Sud	1,566	172,406
Espagne	1,416	772,685
Prusse	822	267,000
Villes Hanséatiques	776	213,716
Belgique	169	54,000

Comme on le voit, l'Angleterre a 902 navires et 180,000 tonneaux de moins que son ancienne colonie; la France, la moitié à peu près et par tonnage n'arrive pas au chiffre total de France, d'Espagne, de Danemark et de Norvège.

SOULOUQUE.

Voici d'après le *Moniteur Haïtien* l'état de développement de floriçonque et les grands articles contre le cl dernier approuvé.

[illegible]

[illegible]

[illegible]