L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 13 AVRIL 1859.

Journal publié par
G. F. WEISSE & Co.
Imprimeurs-propriétaires
G. F. WEISSE. N. DUPUIS.
E. DIVERGER. P. HARNEY.
Rue de Chartres, No 63, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS.
MERCREDI MATIN, 13 AVRIL.

Abonnés à la semaine.

Les gérants de l'ABEILLE sont autorisés à recevoir des abonnements "à la semaine," à raison de 25 cents pour les six numéros. On paiera aux porteurs.

Toutes l'annonces de ce jour.

Par J. A. Denis & Co, au City Hotel—Grande vente de 183 hectares dans le premier et le deuxième district, à Jefferson City, à Greenville et Carrollton.

Par Durand & Thomas, à la Bourse St. Louis—Immeuble en faubourg Washington, Sixe District, avec constructions, etc.

Par H. Barnett, au magasin de M. Preston—Bijouterie.

Par J. Terpin, au n° 56 Vieille Levée—Vins, eau-de-vie, alcools, etc.

Par Roche & Testevuide—Marchandises sèches.

Par B. Taylor, à la Bourse, sur la levée, au pied de la rue du Canal—Fonds.

CANAL DE LA FLORIDE

Nous voyons avec plaisir que la presse américaine appuie une loi de plus l'intervention du gouvernement pour la formation de percer un canal, à travers la péninsule de la Floride, pour relier l'Atlantique au golfe du Mexique. La réalisation de ce projet serait grandiose et la grandiose serait la influence bienfaisante qu'il aurait sur le commerce pour le pays. Un nuit considérable serait épargné dans les passages du cap de la Floride que doivent doubler les navires qui sortent du golfe du Mexique ou y entrent. Cette nuit perdue est acquise à la navigation qui perdent annuellement un nombre considérable de bâtiments et un bien plus grand nombre de matelots. L'expérience, d'ailleurs et les calculs du génie sont aujourd'hui sûrs pour prédire le succès de l'entreprise. Il n'est pas douteux que le commerce et la navigation ne soient puissamment encouragés par la création d'un canal qui, ouvrant à la navigation une route plus courte et évitant le cap de la Floride, lui épargnerait les dangers de ce passage et les retards qu'il occasionne souvent. Ces avantages sont si évidents que la question ne paraît pas susceptible d'être discutée. Il ne reste plus qu'à déterminer la direction à donner au canal. Le choix de cette direction est aussi facile à faire que celui de l'utilité de l'entreprise. Il n'y a que deux lignes entre lesquelles on puisse hésiter, celle qui, partant de la baie de Tampa, aboutirait à Jacksonville, et celle qui, partant de la baie de Charlotte, aboutirait à Biscayne. La première ligne a pour elle la facilité de la navigation à travers la baie de Tampa et la rivière Hillsborough, navigation qui n'exige que le creusement d'un canal de 3 milles de longueur pour atteindre le lac Hillsborough, et celle de la navigation à travers le lac Monroe et la rivière St. Johns, qui n'exige que le creusement d'un canal de 7 milles de longueur pour atteindre le lac Monroe. Mais cette ligne a contre elle la longueur de la navigation à travers les lacs et les rivières, qui est de 250 milles, tandis que celle de la baie de Charlotte à Biscayne n'est que de 100 milles. Cette dernière ligne a encore pour elle la facilité de la navigation à travers la baie de Charlotte et la rivière Caloosahatchie, qui n'exige que le creusement d'un canal de 9 milles de longueur pour atteindre le lac Okeechobee, et celle de la navigation à travers le lac Okeechobee et la rivière Hillsborough, qui n'exige que le creusement d'un canal de 7 milles de longueur pour atteindre la baie de Biscayne. Cette ligne a encore pour elle la facilité de la navigation à travers la baie de Biscayne, qui est de 30 milles de longueur, et celle de la navigation à travers le canal de Cut, qui est de 3 milles de longueur. Ainsi, la longueur totale de la navigation à travers les lacs et les rivières, sur la ligne de la baie de Tampa à Jacksonville, est de 250 milles, tandis que celle de la navigation à travers la baie de Charlotte à Biscayne n'est que de 100 milles. Cette dernière ligne a encore pour elle la facilité de la navigation à travers la baie de Charlotte et la rivière Caloosahatchie, qui n'exige que le creusement d'un canal de 9 milles de longueur pour atteindre le lac Okeechobee, et celle de la navigation à travers le lac Okeechobee et la rivière Hillsborough, qui n'exige que le creusement d'un canal de 7 milles de longueur pour atteindre la baie de Biscayne. Cette dernière