L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

RUE DE CHARTRES No 73, Entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 19 AVRIL 1860.

G. F. WEISSE
E. DUVERGER
N. DEFOUR
S. HARRY
} EDITEURS PROPRIETAIRES.

Nouvelle-Orléans,
JEUDI MATIN, 19 AVRIL.

Abonnés à la Semaine.

Les porteurs 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.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par J. B. Walker, à la Bourse St-Louis—Terrains sur Derbigny District (voir aux annonces).

Par A. Lowy, jr., & Co, à la Bourse St-Charles—Propriétés diverses à Carrollton, succession Virginia Mayhew.

Par N. Vignié, à la Bourse St-Louis—Une intéressante Cour sur les lieux—Le "Relief Coffee House", rue Ste Anne, entre Royale et Condé.

Par P. J. Spear, à la Bourse St-Louis—Actions de la Banque des Acadiens.

Par C. F. Gentil, à la Bourse St-Louis—Terrains dans la Sixième District Ouest—Propriété, rue Dumaine, dans la Quatrième District Ouest—Maison de briques à deux étages, Annex—Maison en briques à un étage, rue d'Orléans.

Par Julien Reiché, à la Bourse St-Charles—Terrains à Bayou St Louis, susceptibles pour résidences d'été.

Par F. Robert & Co, 66 et 68 Chartres—Vêtements confectionnés, chapeaux, rubans, passementeries, articles pour modistes, chaussures, etc.

Par R. H. Sykes, 61 Magazine—Marchandises sèches et confectionnées, etc., en balles à vapeur "Arkansas Traveler."

Par E. Grandjean, aîné, au City Hotel, coupe-tête et gros lacets le fond du Quatrième District, entre ligne du chemin de fer du Jackson, provenant de la succession de Henry Patsch Gurney.

Terrains de choix en amélioration dans le Deuxième District.

J. M. Wells, encanteur, vend aujourd'hui, à midi, à la Bourse St Louis, sous traverse, pour le compte de la succession de Julien R. Bivens, décédé—

Une maison en briques, à deux étages, dans la rue Dauphine, entre Conti et Bienville.

Trois maisons en briques, briquette entre poteaux, rue Dauphine, entre St Philippe et Bienville.

Une maison en briques, à deux étages, dans la rue St-Philippe, entre Bienville et Bourbon.

LE PARLEMENT.

Le sénat a deux séances, et trois lectures, dans la journée d'aujourd'hui. Quant à la séance de la rue Bienville, elle ne sera pas longue.

Il y a une séance de relevée entre les trois Gouvernements, Mexique, Sauvage et Florida, avec une mission cottage. La terre est cultivée en jardin potager.

Les affaires continuent, selon ces calculs, une session trois semaines suffisent à l'entretenir des pas inutiles.

Nous apportons pleinement les objections soulevées par la Chambre de commerce et nous les croyons, en nous fondant sur l'expérience du passé que l'on doit se borner à des travaux d'entretien, qui, bien dirigés, ne doivent pas être trop dispendieux.

C'est une folie, en effet, de vouloir lutter contre une puissance comme celle du Mississippi à moins que cette puissance ne puisse nous apprendre les mots d'un opéra dans l'état des passes. Celle qui était ouverte il y a dix ans, se trouve complète aujourd'hui aussi bien et aussi mal dans quelques années. Un canal bien creusé, bien entretenu, bien dirigé, ne changerait rien. Car ce n'est pas dans le passé même qu'il faut observer les causes de ces embarrassements, il faut pour cela remonter à plusieurs centaines de milles. Quand le lit d'une des eaux se porte d'un côté à l'autre, rien n'indique un changement dans le lit du fleuve; ni une longueur insaisissable et tous les travaux de la main d'homme ne peuvent l'arrêter contre la puissance de cette force qui, depuis des années guide et crée le vrai, comme l'affirme M. Charles Ellet ingénieur civil dans une lettre adressée au *Real Estate Record* et datée du 30 mars dernier, qu'il existe sous le courant d'eau donne du fleuve se trouve un courant d'eau qui remonte le lit du Mississippi, cette cir constance rendant le problème encore plus difficile.

Contenter l'action de l'eau du Mississippi et la réaction des eaux du golfe, aider par l'influence des marées, nous paraît, même dans l'état avancé de la science, hors de la portée des hommes.

Qu'y a-t-il donc à faire? simplement à aider la nature. Il est évident que le Mississipi trouvera toujours une issue à ses eaux dans le golfe, et qu'il aura constamment une passe plus ou moins large à cet endroit. La folie des ingénieurs a été de vouloir supplémenter à l'aide de dragues ou des autres moyens partiques, un chenal navigable dans la passe principale et de méconnaître des observations attentives sur les changements qui se manifestent. Dès que l'on consentira à abandonner une passe pour en porter une autre, on aura à résoudre et accélérer par des travaux l'opération de la nature, afin de rendre le nouveau chenal navigable aussitôt que possible.

Si, celui qui vient à dépenser sera annuelle, il importe donc qu'elle soit réduite au plus bas chiffre, et que les sommes provenant du droit de tonnage imposé à la marine marchande soient employées sous la surveillance de la Chambre de commerce à des travaux qui promettent le plus grand résultat avec la moindre dépense possible. Il faut que ces travaux soient dirigés avec intelligence, de manière à ne pas nuire aux intérêts acquis à la navigation, et d'une façon intelligente, que les travaux servent exclusivement à la création de ce qui est un intérêt direct à la prospérité de la métropole du sud. Ce sujet a été traité dans la presse à maintes reprises, et les travaux nouveaux, les plans infaillibles, les systèmes nouveaux, ne datent pas d'hier. Il est donc inutile aujourd'hui d'y revenir. Nous ne reviendrons pas sur l'historique des tentatives faites dans différents embouchures du fleuve et à différentes époques et connues de tous nos lecteurs. Nous nous contenterons de faire quelques observations sur ce qui nous sont suggérées par la présente session au Sénat et au nouveau bill sur la matière. Le bill déposé par M Slidell, autorisant le président à faire un appel à la Législature de l'Etat à consentir sur les navires qui entrent dans le fleuve un droit de tonnage, dont le produit servirait à couvrir les frais de dragage dans la passe à l'entrée.

Jusqu'alors nos sénateurs avaient toujours réclamé des allocations directes de la part du Congrès, en alléguant que la libre navigation sur les bouches du grand fleuve était par son importance d'un intérêt national. Mais le mode le plus récent de ces sortes de procédures, et les dépenses énormes supportées par le gouvernement sans aucun profit faisaient prévoir le rejet de toute nouvelle demande de fonds. La loi, dont il s'agit, n'allait au contraire l'apparence d'une localité pour passer inaperçue et sans objections dans les deux chambres du Congrès. Elle a produit cet effet, puisque le rapport du sénateur Slidell, à la suite de l'adoption de la mesure par le sénat, ne contient pas une seule objection. Il est vrai, comme l'affirme M. Charles Ellet, un ingénieur civil dans une lettre adressée au *Real Estate Record* et datée du 30 mars dernier, qu'il existe sous le courant d'eau donné du fleuve se trouve un courant d'eau qui remonte le lit du Mississippi, cette circonstance rendant le problème encore plus difficile.

Contenter l'action de l'eau du Mississippi et la réaction des eaux du golfe, aider par l'influence des marées, nous paraît, même dans l'état avancé de la science, hors de la portée des hommes.

Qu'y a-t-il donc à faire? simplement à aider la nature. Il est évident que le Mississipi trouvera toujours une issue à ses eaux dans le golfe, et qu'il aura constamment une passe plus ou moins large à cet endroit. La folie des ingénieurs a été de vouloir suppléer à l'aide des dragues ou des autres moyens partiques, un chenal navigable dans la passe principale et de méconnaître des observations attentives sur les changements qui se manifestent. Dès que l'on consentira à abandonner une passe pour en porter une autre, on aura à résoudre et accélérer par des travaux l'opération de la nature, afin de rendre le nouveau chenal navigable aussitôt que possible.

Si, celui qui vient à dépenser sera annuelle, il importe donc qu'elle soit réduite au plus bas chiffre, et que les sommes provenant du droit de tonnage imposé à la marine marchande soient employées sous la surveillance de la Chambre de commerce à des travaux qui promettent le plus grand résultat avec la moindre dépense possible. Il faut que ces travaux soient dirigés avec intelligence, de manière à ne pas nuire aux intérêts acquis à la navigation, et d'une façon intelligente, que les travaux servent exclusivement à la création de ce qui est un intérêt direct à la prospérité de la métropole du sud. Ce sujet a été traité dans la presse à maintes reprises, et les travaux nouveaux, les plans infaillibles, les systèmes nouveaux, ne datent pas d'hier. Il est donc inutile aujourd'hui d'y revenir. Nous ne reviendrons pas sur l'historique des tentatives faites dans différentes embouchures du fleuve et à différentes époques et connues de tous nos lecteurs. Nous nous contenterons de faire quelques observations sur ce qui nous sont suggérées par la présente session au Sénat et au nouveau bill sur la matière. Le bill déposé par M Slidell, autorisant le président à faire un appel à la Législature de l'Etat à consentir sur les navires qui entrent dans le fleuve un droit de tonnage, dont le produit servirait à couvrir les frais de dragage dans la passe à l'entrée.

Jusqu'alors nos sénateurs avaient toujours réclamé des allocations directes de la part du Congrès, en alléguant que la libre navigation sur les bouches du grand fleuve était par son importance d'un intérêt national. Mais le mode le plus récent de ces sortes de procédures, et les dépenses énormes supportées par le gouvernement sans aucun profit faisaient prévoir le rejet de toute nouvelle demande de fonds. La loi, dont il s'agit, n'allait au contraire l'apparence d'une localité pour passer inaperçue et sans objections dans les deux chambres du Congrès. Elle a produit cet effet, puisque le rapport du sénateur Slidell, à la suite de l'adoption de la mesure par le sénat, ne contient pas une seule objection. Il est vrai, comme l'affirme M. Charles Ellet, un ingénieur civil dans une lettre adressée au *Real Estate Record* et datée du 30 mars dernier, qu'il existe sous le courant d'eau donné du fleuve se trouve un courant d'eau qui remonte le lit du Mississippi, cette circonstance rendant le problème encore plus difficile.

Contenter l'action de l'eau du Mississippi et la réaction des eaux du golfe, aider par l'influence des marées, nous paraît, même dans l'état avancé de la science, hors de la portée des hommes.

Qu'y a-t-il donc à faire? simplement à aider la nature. Il est évident que le Mississipi trouvera toujours une issue à ses eaux dans le golfe, et qu'il aura constamment une passe plus ou moins large à cet endroit. La folie des ingénieurs a été de vouloir suppléer à l'aide des dragues ou des autres moyens partiques, un chenal navigable dans la passe principale et de méconnaître des observations attentives sur les changements qui se manifestent. Dès que l'on consentira à abandonner une passe pour en porter une autre, on aura à résoudre et accélérer par des travaux l'opération de la nature, afin de rendre le nouveau chenal navigable aussitôt que possible.

Si, celui qui vient à dépenser sera annuelle, il importe donc qu'elle soit réduite au plus bas chiffre, et que les sommes provenant du droit de tonnage imposé à la marine marchande soient employées sous la surveillance de la Chambre de commerce à des travaux qui promettent le plus grand résultat avec la moindre dépense possible. Il faut que ces travaux soient dirigés avec intelligence, de manière à ne pas nuire aux intérêts acquis à la navigation, et d'une façon intelligente, que les travaux servent exclusivement à la création de ce qui est un intérêt direct à la prospérité de la métropole du sud. Ce sujet a été traité dans la presse à maintes reprises, et les travaux nouveaux, les plans infaillibles, les systèmes nouveaux, ne datent pas d'hier. Il est donc inutile aujourd'hui d'y revenir. Nous ne reviendrons pas sur l'historique des tentatives faites dans différentes embouchures du fleuve et à différentes époques et connues de tous nos lecteurs. Nous nous contenterons de faire quelques observations sur ce qui nous sont suggérées par la présente session au Sénat et au nouveau bill sur la matière. Le bill déposé par M Slidell, autorisant le président à faire un appel à la Législature de l'Etat à consentir sur les navires qui entrent dans le fleuve un droit de tonnage, dont le produit servirait à couvrir les frais de dragage dans la passe à l'entrée.

Jusqu'alors nos sénateurs avaient toujours réclamé des allocations directes de la part du Congrès, en alléguant que la libre navigation sur les bouches du grand fleuve était par son importance d'un intérêt national. Mais le mode le plus récent de ces sortes de procédures, et les dépenses énormes supportées par le gouvernement sans aucun profit faisaient prévoir le rejet de toute nouvelle demande de fonds. La loi, dont il s'agit, n'allait au contraire l'apparence d'une localité pour passer inaperçue et sans objections dans les deux chambres du Congrès. Elle a produit cet effet, puisque le rapport du sénateur Slidell, à la suite de l'adoption de la mesure par le sénat, ne contient pas une seule objection. Il est vrai, comme l'affirme M. Charles Ellet, un ingénieur civil dans une lettre adressée au *Real*

Dépêches Télégraphiques.

TRANSMISES A L'ABEILLE.

Nouvelles importantes de Washington

La campagne présidentielle.

Washington, 18 avril—Les chances de Stephen A. Douglas diminuent rapidement, principalement à cause de la diversion des délégués des Etats de la Nouvelle Angleterre, qui sont en faveur de la nomination d'Isaac Toucey.

Congrès.

Washington, 18 avril—Le sénat a refusé de s'ajourner pendant que siégera la convention de Charleston par 28 voix contre 20 non.

A la Chambre des Représentants, la résolution qu'a présentée M. Bocham, pour demander un ajournement jusqu'au 1er mai, a été rejetée par 113 voix contre 92.

On n'a traité aucune affaire bien importante dans les deux Chambres du Congrès.

Troupes pour le Texas

Washington, 18 avril—Le général Hamilton et le major Britton se sont adressés de nouveau au comité du département militaire pour demander un régiment de volontaires à cheval destiné à protéger les frontières du Texas.

Le comité a rapporté un bill pour demander qu'un régiment d'infanterie que l'on convertirait en régiment de cavalerie ne pourrait prescrire le bail qu'on se propose. On n'a encore pris aucune décision définitive au sujet de ce bill.

Arrestation de MM. Pryor et Potter.

MM. Pryor et Potter se sont rencontrés lundi dernier dans l'une des principales rues de la ville; les paroles qu'ils ont échangées ont fait craindre qu'un assaut n'eut lieu dans la rue, c'est pourquoi ils ont été immédiatement arrêtés par la police.

John Brown Je protégé dans l'Ohio.

Washington, 18 avril—Le marshall des Etats-Unis, de l'Ohio, a envoyé un message au comité d'investigation de Harper's Ferry lui disant dans lequel il fait savoir que les habitans du comté d'Ashtabula sont prêts à résister à l'autorité du Sénat et à s'opposer par la force de armes à l'arrestation de John Brown Je connaissance dans l'affaire de Harper's Ferry.

Vol de $100,000.

Bridgeport, Conn., 18 avril—Le coffre-fort de l'Adam express qui se trouvait sur le char aux bagages, et qui était expédié à une ville du voisinage, a été défoncé et on ajoutèrent une somme de $100,000.

Conférence méthodiste à New-York.

New York, 18 avril Dans une conférence méthodiste épiscopalienne qui a eu lieu dans cette ville, on a rejeté par 130 votes contre 12 la résolution qui admettait les propriétaires d'esclaves de devenir membres de l'église.

Passage des balcons.

Vicksburg, 18 avril—Le steamer Pacifica passé cette nuit à deux heures, le Natchez à quatre heures, le Tennessee à six heures. L'Aurora a passé ce matin à quatre heures, le New Falls City a passé à quatre heures.

THEATRE D'ORLEANS.—Nous supposons que ce soir quon aura lieu le benefice de M. Melchi-sedech.

Les faveurs dont jouit le bénéficiaire et l'intérêt de la première reprise de *Charles Ier* avec MM. Mathieu, Melchisedec, Gerbert et Mme Gerbert et Dalmont Mesmacker promettent une salle remplie.

THEATRE D'ORLEANS.—M. Mesmacker fait ce soir sa rentrée dans *Tronli et Cazzer*. On donne avec cette pièce le *Sorcier de St Jacques*.

THEATRE ST CHARLES.—La troupe française d'opercette de M. Sage continue le cours de ses représentations au Theatre St Charles avec beaucoup de succès, grace à la charmante mademoiselle Darcy et à ses camarades.

THEATRE FRANCAIS DE PARIS.—La troupe Lyonnais de Paradis, composée de quarante artistes, vient d'être engagée à l'Ambigu-Comique pour sept représentations seulement. La première aura lieu lundi soir, 23 courant. On donnera *Hernani*, grand opéra de Verdi.

GRANDS REPAS DE NOCES. Les convives auront tout le temps de se rendre au bal masqué de ce soir, mardi, dans la salle de la rue Bienville, entre Chartres et Royale.

Le comité a rapporté un bill pour demander qu'un régiment d'infanterie que l'on convertirait en régiment de cavalerie ne pourrait prescrire le bail qu'on se propose. On n'a encore pris aucune décision définitive au sujet de ce bill.

Arrestation de MM. Pryor et Potter.

MM. Pryor et Potter se sont rencontrés lundi dernier dans l'une des principales rues de la ville; les paroles qu'ils ont échangées ont fait craindre qu'un assaut n'eut lieu dans la rue, c'est pourquoi ils ont été immédiatement arrêtés par la police.

John Brown Je protégé dans l'Ohio.

Washington, 18 avril—Le marshall des Etats-Unis, de l'Ohio, a envoyé un message au comité d'investigation de Harper's Ferry lui disant dans lequel il fait savoir que les habitans du comté d'Ashtabula sont prêts à résister à l'autorité du Sénat et à s'opposer par la force des