L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 23 AVRIL 1858.

Imprimé et publié par
G. W. WEISSE & Co.
RUTGERS-PROPRIETAIRES
G. W. WEISSE. E. DUPUIS.
E. DUVERGER. S. HARDY.
Rue de Chartres No. 83, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS:
VENDREDI MATIN, 23 AVRIL 1858.

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 Thomas A. Thomas—Bijouterie riche, etc.
Par Bache & Beaumont—Habillements d'été, chemises, chapeaux, etc; bottes, souliers et broderies, &c., &c.
Par W. H. Bayley, curateur—Liqueurs, vins et autres.
Par Bache & Beaumont—Chapeaux en paille d'Italie et Panama.
Par Nesbit & Jarreau—Fonds et installations de la grocerie ci-devant, et bail du magasin et terrain.
Par le Shériff—Un terrain avec bâtisses, face du canal Carondelet.

Dernières semaines du Congrès.

Les deux chambres du Congrès ont adopté une résolution fixant la clôture de la session au 1 juin. Elles devront donc terminer leurs travaux d'ici à six semaines, quelque qu'en doive qu'elles fassent d'ici pour peut être difficile de voter toutes les mesures importantes que comprendra leur programme du jour.

Qu'objecte fait pendant les quatre mois et demi qui ont précédé la résolution qu'elles viennent de prendre? Presque rien. Dieu sait cependant que les honorables n'ont pas été muets! La question du Kansas seule a occasionné une effroyable consommation de paroles. Chaque orateur a répété le discours de la veille avec un imperturbable aplomb et un talent digne d'une éloquence peu entraînante. Les arguments ressassés qui traînaient depuis des temps dans les journaux. Et nos représentants n'en ont pas encore fini avec ce malheureux terrain. Au lieu de finir, ils ont commencé par un autre, la constitution qu'il lui a présentée, de se disputant et perdant un temps précieux qu'ils pourraient employer utilement à délibérer sur d'importantes affaires.

Le Minnesota et l'Oregon demandent à être admis dans l'Union, et le Congrès ne les y ouvre pas sans leur consacrer quelques discours. Le bill du déficit, les bills d'places et bills relatifs aux territoires, et bien d'autres n'ont pas encore été votés! Il était donc que le Congrès se hâte. C'est ce qu'il fait heureusement dès que l'époque de l'appartement définitif est déterminée. Calculant alors les jours qui lui restent, il se met sérieusement à l'œuvre et s'occupe d'affaires. Espérons qu'il mettra à profit les six semaines qui doivent former le complément de la session et qu'il ne reviendra à l'hiver prochain aucune mesure d'utilité publique.

Il stipulant, nous ne pouvons le blâmer de son inaction. Les chambres, on le sait, avaient l'habitude de n'interrompre leurs travaux, pendant la première année de la session, qu'au mois d'août ou de septembre. Ne sachant que faire, elles se livraient à des discussions oiseuses sur des sujets ordinairement dangereux et qui causaient dans le pays une regrettable agitation. Les luttes parlementaires qu'ont eues lieu quelquefois qu'elles éclatent; elles deviennent un péril du moment où elles s'écartent de la marche des affaires pour pénétrer dans les discussions.

Les débats du Congrès sont en ce moment peu intéressants que nous jugeons inutile d'en rendre compte. Nous dirons seulement que le chemin de fer du Pacifique, adopté depuis quelque Administration accorde à ce projet, sont décidés cette année. Le vote définitif aura lieu prochainement. Nous en doutons.

La proposition faite par M. Houston au Sénat et dont le but est de placer le Mexique sous le protectorat des Etats-Unis, aura sans doute un grand retentissement chez nos voisins. Ce premier symptôme d'intervention leur fera peut-être comprendre la nécessité de renoncer à leurs habitudes politiques. Il est certain que s'il continuait à garder leur position passive, ils finiraient par être avalés par leurs puissants voisins. Ils ne prendront donc pas de résolution à ce sujet.

M. Mason a condamné le projet. La construction du chemin du railway par le gouvernement fait naître un danger que prévoient d'ailleurs les hommes les plus sages. Ils ne sont pas seuls à craindre que même les votes favorables traversent des régions populeuses. Il rappelait presque rien aux actionnaires. Si le bill était adopté et l'entreprise adoptée, les personnes qui auraient conclu le marché avec le gouvernement feraient faillite et ne manqueraient pas de dire que les travaux étaient commencés les travaux ne devaient pas être suspendus. Du cette manière, on serait contraint à ses frais la chemin de fer dont il serait obligé de l'exploiter à ses frais aussi. Le gouvernement ne serait également. Si l'on veut un chemin de fer central, le Mississipi et le Pacifique, que les chefs le construisent eux-mêmes.

Il faut déclarer à son tour qu'il admirait le chemin de fer entre le Mississipi et le Pacifique mais que ce chemin coûterait beaucoup et que le gouvernement n'est pas fait pour se charger d'une nouvelle dette. Le secrétaire du trésor a déjà émis des propositions pour vingt millions de piastres et il demandera bientôt au Congrès l'autorisation d'en émettre d'autres pour vingt millions. Or, il faut cent millions pour construire la ligne ferrée du Pacifique. Où les prendrons nous? On assure que le président se propose, dès que la paix sera rétablie au Kansas, de faire auprès du gouvernement espagnol de nouvelles tentatives pour obtenir la cession de Cuba. Mais, dans cet intervalle, il aura à faire face à une formidable coalition de deux cents millions de piastres. Il faut s'attendre à ce que cette coalition ne se borne pas à l'achat de Cuba et du chemin de fer du Pacifique, car nous ne sommes pas assez riches pour cela. Si donc nous ne voulons pas la ligne *ferrée*, renonçons à Cuba; si nous voulons Cuba, qu'il ne soit plus question du chemin de fer.

Mais on répondu qu'il donnait la préférence au chemin de fer. Que le gouvernement subsidie d'abord le railway et qu'il achète plus tard l'île de Cuba.

Il est peu probable, on le voit, que la question du chemin de fer du Pacifique, adoptée depuis que l'administration accorde à ce projet, soit décidée cette année. Le vote définitif aura lieu prochainement du Pacifique, et ne sera pas soumis à l'examen avant le trente-cinquième degré de latitude.

Si Mason a condamné le projet. La construction du railway par le gouvernement était aussi un danger que prévoient d'ailleurs les hommes les plus sages. Ils ne sont pas seuls à craindre que même les votes favorables traversent des régions populeuses. Il rappelait presque rien aux actionnaires. Si le bill était adopté et l'entreprise adoptée, les personnes qui auraient conclu le marché avec le gouvernement feraient faillite et ne manqueraient pas de dire que les travaux étaient commencés les travaux ne devaient pas être suspendus. De cette manière, on serait contraint à ses frais le chemin de fer dont il serait obligé de l'exploiter à ses frais aussi. Le gouvernement ne serait également. Si l'on veut un chemin de fer central, le Mississipi et le Pacifique, que les chefs le construisent eux-mêmes.

Il faut déclarer à son tour qu'il admirait le chemin de fer entre le Mississipi et le Pacifique mais que ce chemin coûterait beaucoup et que le gouvernement n'est pas fait pour se charger d'une nouvelle dette. Le secrétaire du trésor a déjà émis des propositions pour vingt millions de piastres et il demandera bientôt au Congrès l'autorisation d'en émettre d'autres pour vingt millions. Or, il faut cent millions pour construire la ligne ferrée du Pacifique. Où les prendrons nous? On assure que le président se propose, dès que la paix sera rétablie au Kansas, de faire auprès du gouvernement espagnol de nouvelles tentatives pour obtenir la cession de Cuba. Mais, dans cet intervalle, il aura à faire face à une formidable coalition de deux cents millions de piastres. Il faut s'attendre à ce que cette coalition ne se borne pas à l'achat de Cuba et du railway du Pacifique, car nous ne sommes pas assez riches pour cela. Si donc nous ne voulons pas la ligne *ferrée*, renonçons à Cuba; si nous voulons Cuba, qu'il ne soit plus question du chemin de fer.

Mason a