L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, LUNDI MATIN, 24 NOVEMBRE 1856.

Gérant et publié par
J. WILLIS, & Co.,
Propriétaires:
N. DUFOUR,
H. HARRY.
Rédacteurs:
MM. Ch. Cavelier et
Ernest
Bellemare.
Bureau: Rue Carondelet, entre Gravier et Perdido.
Prix de l'abonnement: 10 Piastres par mois.
Nouvelle-Orléans, Lundi, 24 Novembre.

Nouvelles à la semaine.

L'ABEILLE sont autorisés à recevoir l'abonnement de la semaine à 2 piastres par mois, payables aux porteurs.

Le prix de l'abonnement de la semaine est de 1 piastre.

Nouvelles politiques.

Nouvelles électorales.

La catastrophe du Lyonnais.

Détails complets.

Rapport du Second-Lieutenant.

Nous avons publié ces jours derniers les détails que nous a transmis le télégraphe sur la perte du vapeur français le *Lyonnais*, parti le 1er novembre de New-York pour le Havre. Nous trouvons aujourd'hui dans les journaux de New-York, le récit complet de l'affreuse catastrophe. Le sinistre, on se le rappelle, a été occasionné par une collision avec un navire inconnu, qui sera sans doute probable aura péri. Nous allons reproduire le compte-rendu du *Courrier des Etats-Unis*:

LA CATASTROPHE.

Dans la soirée du dimanche, 2 novembre, le lendemain de son départ, le *Lyonnais* s'éloignait des côtes d'Amérique, par un temps [illegible] qui avait obligé les hommes de Terre-Neuve, et laissant le phare flottant de Nantucket à plusieurs de distance environ, dans la direction du nord-nord-ouest. Vers 11 heures, les passagers et les hommes de service étaient couchés, il ne restait sur le pont que les hommes de quart, lorsque tout-à-coup, et dans l'obscurité, un choc violent se fit entendre, le navire s'ébranla, le mât de trinquet, la masse d'un trois mats brisant en passant sur le navire.

Instantanément les cloches sonnèrent, le sifflet s'agita, les hommes de quart se portèrent vers le bord pour éviter la collision. Il était trop tard. Le navire a voilé dans sa marche, et le choc a été si violent, que le bateau, bousculé par le navire et son tonnerre, et laissant sur le pont une partie de sa poulaine, s'engagé par l'avant, coupa de chaque côté, et disparut un instant après dans la nuit.

Nous avons vu, dans le sillage du grand navire, quelques lumières, qui, à vapeur, trois fois allumées suivant le règlement, l'homme au timon ayant pu prendre un moment de repos, sur eux tous toutes voiles pressant, le bon sillant d'alarme, placé à bord à New-York, disparut un instant après dans la nuit.

Nous avons vu, dans le sillage du grand navire, quelques lumières, qui, à vapeur, trois fois allumées suivant le règlement, l'homme au timon ayant pu prendre un moment de repos, sur eux tous toutes voiles pressant, le bon sillant d'alarme, placé à bord à New-York, disparut un instant après dans la nuit.

Nicaragua—Le steamer Texas a apporté à New-York des avis du Nicaragua jusqu'au 1er courant. Le général Walker attendait à Grenada des renforts avant de recommencer les opérations contre Masaya et Leon. Le général Kenningan, qui a succédé à Gouria, exerçait ses troupes à la guerre de montagnes. Quelques-uns des chasseurs de montagne et des carabines Minié. L'armée se compose de 2000 hommes. On pensait qu'une bataille décisive aurait lieu vers le 10 novembre.

De riches mines de cuivre ont été découvertes dans le voisinage de Rivas.

Le nouveau ministre du Nicaragua est arrivé à New-York, à bord du Texas, ainsi que M. J. H. Wheeler, ministre des Etats-Unis au Nicaragua, et le colonel Fabens, à qui Walker a confié des dépêches pour le gouvernement américain.

INCENDIE A THIBODAUX.—Dans la soirée de mardi, entre 9 heures du soir, notre ville, dit l'*Union de Lafourche*, a été le théâtre d'un incendie. Le feu a commencé dans la tonnelerie de M. Thomas McGuire, située dans Church-Street, et s'est bientôt propagé avec rapidité aux alentours, composés en majeure partie de petites maisons en bois. Le manque d'eau a encore, cette fois, empêché d'arrêter les progrès de l'incendie. Le perte est évaluée, avec que l'on dit, de 4 à 5 mille piastres. Les propriétaires qui ont été sous bord de cette catastrophe sont MM. McGuire, Van Leu et R. Ozeletta.

Personne n'était assuré.

La catastrophe du Lyonnais.

Détails complets.

Rapport du Second-Lieutenant.

Nous avons publié ces jours derniers les détails que nous a transmis le télégraphe sur la perte du vapeur français le *Lyonnais*, parti le 1er novembre de New-York pour le Havre. Nous trouvons aujourd'hui dans les journaux de New-York, le récit complet de l'affreuse catastrophe. Le sinistre, on se le rappelle, a été occasionné par une collision avec un navire inconnu, qui sera sans doute probable aura péri. Nous allons reproduire le compte-rendu du *Courrier des Etats-Unis*:

LA CATASTROPHE.

Dans la soirée du dimanche, 2 novembre, le lendemain de son départ, le *Lyonnais* s'éloignait des côtes d'Amérique, par un temps [illegible] qui avait obligé les hommes de Terre-Neuve, et laissant le phare flottant de Nantucket à plusieurs de distance environ, dans la direction du nord-nord-ouest. Vers 11 heures, les passagers et les hommes de service étaient couchés, il ne restait sur le pont que les hommes de quart, lorsque tout-à-coup, et dans l'obscurité, un choc violent se fit entendre, le navire s'ébranla, le mât de trinquet, la masse d'un trois mats brisant en passant sur le navire.

Instantanément les cloches sonnèrent, le sifflet s'agita, les hommes de quart se portèrent vers le bord pour éviter la collision. Il était trop tard. Le navire a voilé dans sa marche, et le choc a été si violent, que le bateau, bousculé par le navire et son tonnerre, et laissant sur le pont une partie de sa poulaine, s'engagé par l'avant, coupa de chaque côté, et disparut un instant après dans la nuit.

Nous avons vu, dans le sillage du grand navire, quelques lumières, qui, à vapeur, trois fois allumées suivant le règlement, l'homme au timon ayant pu prendre un moment de repos, sur eux tous toutes voiles pressant, le bon sillant d'alarme, placé à bord à New-York, disparut un instant après dans la nuit.

LE SINIST.

Le navire sauveur était la barque *Elise* en route de Baltimore pour Brême. Le capitaine Nordenholst qui le commandait s'empressa de prodiguer aux naufragés tous les soins que réclamait leur état, et s'efforça par tous les moyens possibles d'alléger leurs souffrances encore terribles. Mais la présence d'un nombre pareil d'hôtes inattendus à son bord, lui fit craindre que, s'il les emmenait en Europe, il ne se trouvât lui même à court de provisions et d'eau surtout. Il chercha donc à profiter de la première occasion, pour les transporter sur un navire à destination d'Amérique. Elle lui fut offerte au bout de deux jours, par la rencontre d'un trois-mats barque portant le même nom que son propre bâtiment, et se rendant de Hamburg à New-York. Le capitaine Neilson qui le commandait, se chargea avec un empressement plein d'humanité des naufragés, sauf deux—M. et Mme Shedel—qui continuèrent leur route pour Brême. C'est lui qui les a ramenés dans notre ville où ils sont arrivés dans la nuit de vendredi à samedi.

A la première nouvelle du désastre, MM. Poirrier & Cie., agents de la ligne franco-américaine à New-York, ont nolisé le steamer *Marion* de la ligne de Charleston, pour aller à la recherche de l'épave du *Lyonnais* et surtout des naufragés qui n'auraient pas été recueillis déjà par d'autres bâtiments. Tout nous inspire la confiance que sinon tous, du moins une partie des malheureux dont le sort nous est encore inconnu, auront échappé à la mort. Pour donner aux recherches une direction encore plus sûre, M. Lugnière lui-même, et un des chiffres du *Vigie*, se sont embarqués à bord du *Marion* qui a pris la mer hier matin, pour une croisière de dix jours, amplement fourni de tout ce qui peut être nécessaire ou utile au but de son expédition.

CONSULAT GÉNÉRAL DE FRANCE.

RAPPORT *de Mr. Lugnière, 2me lieutenant, du navire à vapeur le* LYONNAIS, *capt. Lecerc, abandonné en mer.*

L'an mil huit cent cinquante-six et le quinze du mois de novembre;

Pardevant nous marquis de Montholon, consul général de France aux Etats-Unis, en la résidence de New-York, officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, tous les décrets de M. Louis Borg, chancelier du consulat général.

A comparu,

M. Lugnière, second lieutenant à bord du navire à vapeur français le *Lyonnais*, construit en 1855 à Liverpool, appartenant à la société franco-américaine, du ces de 1050 tonneaux, armé au Havre, sous le commandement du capt. Devaux, par Messrs. Barbe et Morisse; liquel, après avoir prêté le serment voulu, a déclaré, que ledit navire après avoir été expédié à la douane et au consulat-général de France à New-York, le premier novembre, mois courant, pour se rendre au Havre, a quitté le quai où il était amarré, ce même jour, à deux heures de l'après-midi, et a gagné la pleine mer, après avoir quitté la pilotage vingt heures du soir; qu'ils ont fait bonne route à l'est, jusqu'au dimanche jour suivant; qu'à midi, ils étaient à 65 lieues de New-York, beau temps, belle brise, et filant du nouds en moyenne; que vers onze heures du soir, le temps sombre, belle brise, courant [illegible] sans voiles, et prêt à prendre ris, allumés suivant le règlement, l'homme au bossoir signala un navire par tribord, venant sur eux toutes voiles, et ne répondant pas à son feu; qu'aussitôt, le navire qui se trouvait sur eux toutes voiles, pressant le bon sillant d'alarme, placé à bord à New-York, avant le départ et pouvant s'entendre à dix milles, on mit la barre à l'abattée, plus et dans

Malgré le signal et la manœuvre, le navire trois mats aborda le *Lyonnais* par le travers de la passerelle. Le choc fut si violent, qu'il en fut rompu et enfoncé les parois depuis la passerelle jusqu'aux grands haubans, cassant des portemanteaux et forteuses, ainsi que les deux embarcations de tribord, dont une était un canot (*life boat*), enfonce une plaque de bois dessus dans une soute à charbon à l'arrière. Continué à faire route quelques minutes, l'eau en pénétrant avec violence a étouffé les feux instantanément. La nature étouffant en se décrochant la lisse à bord du *Lyonnais* son buste, représentant un dragon peint à cris dorés, yeux dorés, et dans la gueule un dard doré.

Au moment de l'abordage, le capitaine Devaux s'est précipité sur la barre, le second était à son poste, et le premier lieutenant, M. Gustave Mathieu, était de quart. A peine la machine arrêtée, l'ingénieur en chef, M. Gréhan, est allé voir le pavoir que l'eau gagnait dans les soutes et mettait à autres, et M. Perrier qui le suivait, a trouvé le moyen de jeter la [illegible] à la mer. Et comme l'eau continuait à gagner, on a fait jouer les pompes et les [illegible] qui avait existé au dessous [illegible] et [illegible] et [illegible] et