L'ABEILLE DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

BUREAUX No 73, rue de Chartres. NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 29 MARS 1864. Entre les rues Bienville et Conti.

NOUVELLE ORLEANS:
MARDI MATIN, 29 MARS

Ventes à l'encan ce ce jour.

Par le Shérif—à 10½ heures, à l'angle des rues Conti et Royale, le fonds et l'installation du magasin de marchandises sèches et de tailerie de l'ancienne maison Lenne & Menne.

Par E. Roger & Co—leurs salles de vente, grande vente de marchandises sèches, nattes et tôles.

Par S. T. Montgomery—au coin des rues Rampart et Commerce, meubles et ustensiles de cuisine—Et à une autre vente d'encan, 225 balles de coton.

Et au No 30 de la rue Front Levée, meubles de chêne.

Par J. P. Boisseau—au coin des rues Magazine et Gravier, bœuf, whisky, pain, beurre, &c.

Par F. F. Trinchard—au No 61 de la rue Gravier, tabac, eau de vie, whisky, café, &c.

☞ Le lecteur trouvera à la Deuxième page les nouvelles qui ont paru dans notre édition d'hier soir, ainsi que les annonces de ventes par le shérif, les départs de steamers et de navires, &c.

Arrivée du Morning "Star."

Nous avons reçu hier soir la dépêche suivante:

"*La Morning Star* a passé la barre à 6 heures P. M."

ARRIVÉE DU STEAMER ALABAMA—Le steamer transport des *United States Alabama*, capitaine Bowen, est arrivé hier matin de Brazos Santiago, vià Aransas Pass et Port Cavallo, Texas, avec 150 réfugiés du Texas. Un matelot, Richard Myers, est tombé à l'eau le 27 et on n'a pu le retrouver.

INCENDIE DE BATEAU—Le bateau à vapeur *Gertrude* est arrivé hier de Plaquemines avec l'équipage et les passagers du *J. H. Russell* qui a été détruit par le feu avant-hier soir avec 700 balles de coton. Les dépouilles des torpilleurs ont été le feu au coton: Le *Russell* venait de Vicksburg. Personne n'a péri.

Nouvelles de la Rivière Rouge

Nous tirons dans le *Tri-Weekly Delta* d'hier soir:

Par M. Wilkinson, commis de steamer *Laurel Hill*, arrivé d'Alexandrie hier, nous avons reçu des nouvelles de notre armée active de cette place. M. Wilkinson rapporte que la canonnière *Estrella* et deux autres canonnières dont il a oublié les noms, ont passé les abords (bas-fonds), ayant à leur suite plusieurs transports, et sont maintenant à Natchitoches.

Les forces de terre sous le général A. J. Smith sont parties d'Alexandrie, samedi matin, pour Shreveport.

Nous entendrons sans doute, parler bientôt de quelque sérieux conflit dans le Nord Ouest de la Louisiane.

Naufrage du navire français *MARIE-FÉLICITÉ*

La barque française *Marie-Félicité*, capitaine G. Rabardy, partie du Havre pour la Nouvelle-Orléans, s'est perdue, le 25 du courant, sur l'île Grand-Gosier, à environ 20 milles au nord des bouches du Mississippi. Les passagers et l'équipage se sont sauvés dans les canots et ont été recueillis, vingt-quatre heures après, par le bateau-pilote *Cornelia*. Ils sont arrivés hier à la Nouvelle Orléans. Le capitaine Rabardy a eu l'obligeance de nous communiquer son rapport. Le voici:

Rapport du capitaine Rabardy, commandant la *Marie-Félicité*.

Je suis parti du Havre le 25 janvier 1861 pour la Nouvelle-Orléans, avec un chargement composé de diverses marchandises et cinq passagers. La navire pourvu de vivres, de rechanges et en bon état pour prendre la mer.

Ma sortie de la Manche n'a guère offert de difficultés.

Le 1er février, le vent passe au S. O fort bon, mer grosse et *fatiguant* le navire. Le 3, le vent tient à l'O grosse mer, le navire fatiguant beaucoup, pris les ris aux huniers, serré les basses voiles et gardé la pape convenable jusqu'au 5 au matin.

Le navire, pendant ces mauvais temps, fatiguant beaucoup et fit de l'eau qu'on pompa continuellement.

Le 5, le vent prit au N. O. et je pus continuer ma route.

Ma traversée jusqu'aux bancs de Bahama n'offre rien de remarquable

Le 22 mars, étant par 29° 30' de longit., j'ai reçu un coup de vent de S. O. variable à l'O. qui m'a forcé de mettre en cape vent arrière. La mer grosse fatiguait le navire qui fit encore de l'eau qu'on pompa régulièrement. Continué ma route le 23 au matin. A sept heures du soir, prit connaissance du feu de Pasco à l'Ouest. A dix heures, mouillé par 20 brasses de fond, le feu au S. O. 1/4 E.

A deux heures le brise fraîchissant, viré l'ancre, mais le mer devient forte et dure, fit la chaîne, prit le bas de cet heure et mes voiles, mes voiles. A 4 heures, au moment de sonder le deuxième ancre, la chaîne de tribord a cassé. Fait route pour doubler le Balise, le suivre à E. S. E. A. 7 heures du matin le Balise à mi-mât en travers, au bateau pilote s'approche et me dit qu'il ne peut venir à bord, la mer étant trop grosse, blessé les dégrées de décrépage, demandé du secours, le pilote s'éloigne, fait route dans le N. E., en cinq courants, la mer empire le navire qui ne peut tenir vent en travers. Tempête d'E. vers nichant l'E. S. E.

A 11 heures—24 mars—pris conseil de l'équipage et décidé, ne pouvant tenir en cape, à donner la Balise ni les Chandeleurs de faire route pour le mouillage de Grand Gosier.

Fait route dans cette direction le second et au moment où virais de bord la mâture, un homme à la mer! A midi brume et grains, impossible de rien distinguer, la mer couvrait le navire, le fond diminuant. Mis du dessus à midi 40 minutes! l'ancre de babord est emportée! l'ancre à jet sur la 3e à tribord. Fond 5e sable. Serré les voiles, le navire chasse, décidé de couper le mâture, l'ai coupé en deux endroits les haubans. Coupé la mâture qui tombe à tribord, dégagé le navire du grément et de tout ce qui empêchait la pompe.

Fait jeter à la mer environ vingt tonneaux de sucs et d'autres marchandises; la mer monte toujours contre la mâture et présente à chaque instant de l'angle-sur. Fait faire un radeau avec les mâts et les vergues d'hune; travail qui fut terminé à 6 heures et demie du soir.

A cinq heures le gouvernail fut enlevé dans un coup de rangage.

La navire mâture fortement, mais ne fait pas d'eau — fait dîner l'équipage et recommencé le jet des marchandises jusqu'à deux heures de minuit. A minuit la pompe était franche.

A deux heures l'eau commence à entrer dans le navire qui tombe sur le fond de boue en 3 pouces. La mer est horrible. Disposé tout pour monter à bord en chaloupe; le radeau opérait toujours malgré la mer qui passait toute sous lui. Cinq pieds d'eau dans la cale.

A trois heures (35 au matin) les haubans du pont commencent à s'ébranler, la vie est menacée, le canot du bord est mis à l'eau, on y descend la moitié de l'équipage et Marie Félicité, tirée à la main avec quatre hommes et les passagers, conservé dans le navire jusqu'à ce que le canot, fait amarré à l'est et sorti des brisants, un moment après.

Fait le commandement de la chaloupe, dont on reçoit l'ordre de faire route sur le S. E. S. au vivres, vers la Balise, et fait poste avec le canot jusqu'à dans la même direction. Après 24 heures de marche, avec grosse mer, mouillée, tranché, nous sommes arrivés à bord de la goélette pilote Cornelia. Le canot a mis le cancre à sinuit, et la chaloupe à 4 heures du matin (26) où tous les autres possibles nous ont été donnés.

Le 27 visite *Corneliu* retiré immédiatement pour le Pass à l'Outre, où la population était émue de la fâcheuse de pilote de la goélette *Robert Bruce* qui a refusé de monter à bord parce que, disait-il, la mer était trop grosse.

Mais n'a été sauvé du navire que les marchandises. L'équipage et les passagers se sont sauvés sans pouvoir emporter d'effets.

La navire a été fait le 20 pieds vingt mètres au-dessus du niveau de la mer.

Le