L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 20 NOVEMBRE 1857.

Imprimé et publié par
Ch. F. WEISSE & Co.
EDITEURS-PROPRIETAIRES!
Ch. F. WEISSE. H. DUPOUR.
C. DUVERGES. S. HARDY.

Rue de Chartres No. 83, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS:
VENDREDI MATIN, 20 NOVEMBRE.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par J. Stein—à midi, dans la rotonde de la Bourse de Cité, deux terrains situés au faubourg Duverger, à environ trois de Montegut, avec bâtisses.

Par Beaudin & Lea Moat—à 10 heures, à leur magasin d'encan, n° 77, rue de Chartres: lapis de Bruxelles avariés; chaussures, habillements d'hiver, chemises, etc.—Ainsi—11 caisses de chapeaux.

Par H. S. Morgan—à 10 heures, au magasin de Lorenzo Coty, Longueur Canal et Nouvelle Levee, cognac, liqueurs, etc.

Par E. B. Sykes—à 11 heures et demie, par ordonnance, à son magasin d'encan n° 62 rue des Magasins: Un chargement de rasoirs, lames, vins, huile.

Un catastrophe de l'Opelousas.

Nous avons publié hier les résolutions votées à l'unanimité par les passagers du *Galveston* et de l'*Opelousas*. Tous attribuent l'épouvantable catastrophe de dimanche dernier à l'incurie des officiers des deux bâtiments. Ils s'accordent à dire qu'il n'y avait ni bord ni vigilance ni discipline. Plusieurs d'entre eux ont publié hier des déclarations qui méritent de fixer l'attention des autorités judiciaires et qui, répétées sous serment, autoriseraient certainement l'avocat de district des Etats-Unis à dresser immédiatement un acte d'accusation contre qui de droit.

M. J. B. Lyman se trouvait à bord du *Galveston*. Un peu avant minuit, il fut réveillé par un bruit formidable. Il se précipita sur le pont et vit l'*Opelousas* qui coulait. Un canot manœuvré par des passagers du *Galveston* avait déjà été mis à flot pour aller au secours des naufragés qui poussaient des cris de désespoir. D'autres canots furent mis à la mer et pendant trois heures on s'occupa de recueillir les survivants. Le *Galveston* avait jeté l'ancre à un quart de mille du théâtre du sinistre. Vers 4 heures et demie du matin, tous les canots étaient de retour. Une demi heure plus tard, un dernier qui portait deux passagers de l'*Opelousas* passa près du *Galveston*; ceux-ci poussèrent des cris et demandèrent à être secourus. *On ne mit pas les canots à la mer et les officiers du Galveston ne firent aucun effort pour venir les malheureux qui attendaient d'eux leur salut!* Six autres passagers furent conduits à terre au point du jour; ils étaient restés six heures sur l'épave, et le *Galveston* qui n'était pas à un quart de mille de distance n'avait pas pu recueillir pendant la nuit! Les naufragés qui se sont dépouillés de leurs vêtements pour les faire sécher n'ont pu les retrouver; les matelots s'en étaient emparés ainsi que des valeurs qu'ils contenaient, et officiers du vapeur ne sont point intervenus pour empêcher ce pillage ou punir les voleurs. Aucun des objets soustraits n'a été retrouvé.

M. Lyman ajoute qu'il était sur le pont une heure avant la collision. Il ne s'y trouvait personne à l'exception du timonier, qui lui parut fort jeune et fort inexpérimenté et qui ignorait avant l'abordage, de sommeiller. Tous les fanaux étaient allumés. Il n'y avait pas de brouillard et de très vagues lueurs avaient signalé le navire à plus d'un mille de distance.

Voici la déclaration d'un autre passager du *Galveston*, le capitaine R. V. Mackay, de l'armée des Etats-Unis. Il se promenait sur le pont avant et demie avant la collision: il n'y vit personne. Le vent était fraîchi; il ne gravit pas le gaillard d'avant pour constater la boisson. Le timonier était pâmé de sommeil, dans l'attitude d'un homme qui commence à dormir. M. Mackay est persuadé que cet individu dormait. Après l'abordage, le capitaine monta sur le pont et entendit le commandant donner des ordres pour mettre les canots à la mer. L'*Opelousas* était à un peu plus de cent pieds du *Galveston*. M. Mackay a compté de deux à trois passagers, se jetant vers un des canots de sauvetage, et il n'y trouva qu'une rame.

M. Wood, passager à bord de l'*Opelousas*, un officier distingué connu de la catastrophe, trois compagnons de voyage crurent entendre le cri d'un enfant. Ils se réunirent et se dirigèrent qu'une collision avait eu lieu. Lorsqu'ils s'aperçurent que le navire était sérieusement fou sur ses ceintures de sauvetage. M. Wood vit deux dames s'en saisir et se mettre immédiatement un matelot taché de les leur arracher. Il le repousse et les deux dames s'agrafèrent ceintures. Le reste de la relation de M. Wood n'apprendrait rien à nos lecteurs.

Des trois témoins qui précèdent il ressort un fait d'une extrême gravité, c'est qu'il ne se trouvait sur le pont du *Galveston*, une seule heure avant l'accident, qu'un timonier endormi. Il n'en y trouvait probablement pas une heure après. Il est vrai que le lieutenant Wood y trouvait, probablement pendant ce laps de temps, des officiers du bord, mais il lui est été facile de rester l'*Opelousas*. La nuit était assez claire pour que deux navires pussent se distinguer à un mille de distance. Les fanaux étaient allumés sur le pont et dans les cabines du *Galveston*. Le pilote de l'*Opelousas* était à son poste, puisqu'il a été trouvé noyé par un de ses hommes, sur qui il a cherché avec impétuosité et de la vigueur, et qu'il a été des quatre chaloupes, dont deux qui ont été lancées à la mer, ne se sont point éloignées du navire. Il est vrai que le *Galveston* est désert et qu'il n'y a pas de lumières à son bord. Il est possible de ne voir une embarcation qu'à une distance de deux cents pieds pendant la nuit! Les naufragés qui se sont dépouillés de leurs vêtements pour les faire sécher n'ont pu les retrouver; les matelots s'en étaient emparés ainsi que des valeurs qu'ils contenaient, et officiers du vapeur ne sont point intervenus pour empêcher ce pillage ou punir les voleurs. Aucun des objets soustraits n'a été retrouvé.

M. Lyman ajoute qu'il était sur le pont une heure avant la collision. Il ne s'y trouvait personne à l'exception du timonier, qui lui parut fort jeune et fort inexpérimenté et qui ignorait avant l'abordage, de sommeiller. Tous les fanaux étaient allumés. Il n'y avait pas de brouillard et de très vagues lueurs avaient signalé le navire à plus d'un mille de distance.

Voici la déclaration d'un autre passager du *Galveston*, le capitaine R. V. Mackay, de l'armée des Etats-Unis. Il se promenait sur le pont avant et demie avant la collision: il n'y vit personne. Le vent était fraîchi; il ne gravit pas le gaillard d'avant pour constater la boisson. Le timonier était pâmé de sommeil, dans l'attitude d'un homme qui commence à dormir. M. Mackay est persuadé que cet individu dormait. Après l'abordage, le capitaine monta sur le pont et entendit le commandant donner des ordres pour mettre les canots à la mer. L'*Opelousas* était à un peu plus de cent pieds du *Galveston*. M. Mackay a compté de deux à trois passagers, se jetant vers un des canots de sauvetage, et il n'y trouva qu'une rame.

M. Wood, passager à bord de l'*Opelousas*, un officier distingué connu de la catastrophe, trois compagnons de voyage crurent entendre le cri d'un enfant. Ils se réunirent et se dirigèrent qu'une collision avait eu lieu. Lorsqu'ils s'aperçurent que le navire [illegible]