



L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE.

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI, 24 JUIN 1910

83me Année

Les Sous-Marins français.

La marine française vient d'être frappée par un deuil cruel. Un de ses meilleurs sous-marins, le "Pluviose", a été heurté, près de Calais, par le paquebot "Pas de Calais" au cours d'une manœuvre de plongée.

Cette catastrophe n'est pas la conséquence d'un vice de construction ou de dangers plus graves auxquels serait exposé ce genre de bâtiments. A l'heure actuelle, grâce surtout aux perfectionnements que leur ont apportés les ingénieurs français, les sous-marins possèdent, en effet, les mêmes qualités nautiques que les navires appelés à ne naviguer qu'à la surface des eaux.

Depuis douze ans, les sous-marins français n'ont pas exécuté moins de vingt-cinq mille plongées, et sur ce chiffre énorme on compte seulement "trois" accidents graves.

La première tentative de navigation sous-marine remonte au dix-septième siècle. Un peu plus tard, Fulton, l'inventeur de la navigation à vapeur, s'occupa de construire un sous-marin. Mais, comme pour tous les précurseurs, on dédaigna ses idées. Il fallut attendre ensuite jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle les travaux remarquables des ingénieurs français Gustave Zédé et Goubet pour assister à un commencement de réalisation pratique de cette navigation sous-marine que Jules Verne avait entrevue, avec son "Nautilus", dans son roman célèbre: "Vingt mille lieues sous les Mers".

Dès lors, les progrès furent rapides et, à partir de l'année 1890, la marine française fut dotée de sous-marins capables d'aller, invisibles, porter leurs torpilles sous les flancs des navires ennemis. Ils furent tout d'abord d'une classe uniforme: on ne leur demandait, en effet, que de se tenir à proximité des côtes ou de l'entrée des ports et de ne naviguer sous l'eau que le temps nécessaire pour torpiller les bâtiments de l'adversaire.

Mais bientôt on sentit la nécessité de leur demander davantage, d'augmenter ce que l'on appelle leur "rayon d'action", c'est-à-dire de les rendre capables d'effectuer des croisières offensives d'une certaine durée et à une assez longue distance.

On créa donc des "torpilleurs sous-marins autonomes" pouvant naviguer, en temps normal, à la surface de l'eau comme les torpilleurs ordinaires et disparaître sous l'eau, soit pour échapper à la poursuite de l'ennemi, soit, au contraire, pour fonder sur lui sans être vus. Ces torpilleurs sous-marins sont appelés communément "sous-marins". Comme ils sont destinés à remplacer complètement, dans un court délai, les sous-marins de la première catégorie, c'est d'eux que nous nous occuperons dans la dénomination générale de sous-marins.

En principe, un sous-marin est un bâtiment qui peut être hermétiquement clos et qui est muni d'une série de compartiments vides qu'on appelle des "ballasts". Pour qu'il plonge sous l'eau, il suffit de remplir d'eau de mer ces ballasts; le petit navire augmente de poids et il s'immerge alors à la volonté du commandant. Pour le faire remonter à la surface, on expulse l'eau des ballasts avec de l'air comprimé: le bâtiment, allégé, quitte alors les couches profondes.

Lorsqu'il est en plongée, afin de le maintenir à la profondeur voulue, on a imaginé un dispositif composé de gouvernails horizontaux que l'on appelle des "gouvernails de plongée".

Les sous-marins ont deux sortes de force motrice. Pour la navigation à la surface de l'eau, ils emploient soit des machines à vapeur, soit des moteurs à pétrole. Pour la navigation sous-marine, ils utilisent uniquement des moteurs électriques. Les sous-marins proprement dits n'ont que des moteurs électriques.

Un périscope — sorte de tube vertical muni d'un appareil optique dont l'extrémité supérieure

est maintenue hors de l'eau, permet aux commandants des sous-marins de diriger leurs navires immergés aussi aisément que s'ils naviguaient à l'air libre. Comme ce tube, dépassant la surface de l'eau d'une trentaine de centimètres, pourrait déceler à l'ennemi la présence du sous-marin, il peut être élevé ou rentré à la volonté de l'observateur.

Quant le périscope est rentré, le commandant peut encore se rendre compte de l'approche d'un navire ennemi. Il y parvient grâce au bruit de l'hélice de ce dernier, qui lui est transmis à travers l'eau par l'enveloppe métallique sonore du sous-marin.

Les sous-marins français, du type Laubeuf, qui excitent à juste titre l'admiration et l'envie des marines étrangères, et qui comprennent le malheureux "Pluviose", sont des bâtiments d'un tonnage de 500 tonnes environ et d'une longueur de 52 mètres. Ils sont construits et aménagés de façon à pouvoir rester en plongée pendant dix-huit heures consécutives, sans que l'équipage se trouve incommodé de ce long séjour sous l'eau. D'ailleurs ils sont munis de cuisines électriques; les officiers y ont chacun une chambre, et les matelots chacun une couchette.

Quant à leurs qualités nautiques, elles sont particulièrement remarquables. Le "Pluviose", notamment, et le "Ventose", accompagnés de l'"Emeraude" (type Maugas), sont allés de Cherbourg à Dunkerque et retour, n'ayant, six jours entiers, aucune communication avec la terre, parcourant une distance totale de plus de mille milles et restant en plongée, trois jours de suite, pendant dix-huit heures consécutives.

Le 23 septembre 1909, le "Papin" partait de Rochefort et, après une traversée de six jours, sans escale, atteignait Oran, le 4 octobre, pour arriver, le 12 octobre, à Bizerte, en Tunisie.

C'est, d'ailleurs, le record du monde pour les sous-marins et la France à l'honneur de le détenir. Les sous-marins français sont enfin des engins redoutables. Au cours des exercices récents effectués à Cherbourg, sur vingt trois torpilles, lancées par six sous-marins, contre un navire qui marchait à une vitesse de 12 nœuds, seize ont atteint leur but.

Il n'y a pas longtemps également, les sous-marins et sous-marins de Lorient ont réussi quarante attaques contre les navires de l'escadre du Nord qui simulaient un blocus du port.

Au cours d'une autre manœuvre, trois autres des sous-marins français ont pu bloquer le port de Cherbourg pendant trois jours et trois nuits et torpiller douze navires de l'escadre du Nord, pendant qu'elle tentait d'entrer au port ou d'en sortir. Enfin, plusieurs sous-marins, au cours d'exercices de plongée, sont parvenus à gagner, "en moins de trente secondes", une profondeur de 18 mètres, ce qui correspond à la hauteur moyenne d'une maison de quatre étages.

Les puissances étrangères ont suivi l'exemple de la France, et elles ont construit, en l'imitant, des flottilles de sous-marins. Chez chacune d'elles, on voit les officiers de marine se disputer le commandement de ces unités, malgré les responsabilités et les risques. Car il y a des responsabilités et des risques et rien ne le prouve mieux que la liste, déjà longue, des principales catastrophes dues à la navigation sous-marine, malgré les précautions prises, malgré même les doubles coques, comme sur le "Pluviose", destinées à parer aux écrasements extérieurs.

1903.—Explosion de gazoline à bord de l'"A. I." (anglais). Sept hommes blessés.

1904.—L'"A. I." (anglais) est coulé par le paquebot "Berwick-Castle", en face du phare de Nab, le 18 mars. Onze hommes noyés.

1904.—Le "Dauphin" (russe) est coulé à Cronstadt par le remous d'un steamer qui passait à côté de lui.

1905.—Le "Farfadet" (français), coulé à Bizerte, par suite d'un grain de sable logé

dans un pas-de-vis du capot. Quatorze hommes noyés.

1905.—Explosion de gazoline à bord de l'"A. I." (anglais). Six hommes tués et huit blessés.

1905.—L'"A. I." (anglais), coulé dans la baie de Plymouth. Quinze noyés.

1906.—Le "Lutin" (français), perdu dans la rade de Bizerte. Défaut de fermeture. Treize noyés.

1907.—Explosion à bord du "C. S." (anglais), à Portsmouth. Un officier tué et deux matelots blessés.

1909.—Le "C. 11" (anglais), abordé et coulé par le paquebot "Eddystone" dans la mer du Nord. Treize noyés.

1909.—Le "Kambala" (russe), coulé par le cuirassé "Rostislav" dans la mer Noire. L'équipage perdu.

1910.—Le "No 6" (japonais), disparu au cours des manœuvres dans la baie de Hiroshima. L'équipage perdu.

Cette dernière catastrophe fut marquée par un épisode particulièrement impressionnant. Lors de l'on parvint à l'intérieur du sous-marin, on trouva, à portée de la main de son commandant, quelques feuilles de papier. C'était le rapport que l'officier, certain de mourir, avait tenu à rédiger jusqu'à la dernière seconde. Il avait noté, avec une énergie surhumaine, toutes les circonstances de sa lente et terrible agonie et de celle de ses compagnons d'infortune, et formulé ses adieux, "ses derniers compliments à l'Empereur, à ses supérieurs et à ses camarades, avant d'expirer, intoxiqué par la gazoline des moteurs.

Les braves marins du "Pluviose" n'ont certainement pas, dans leur sombre trépas, montré moins d'énergie, de sang-froid et d'abnégation patriotique.

DEPECHE

Télégraphiques

Les obsèques des victimes du "Pluviose."

Calais, France, 23 juin.—Des funérailles grandioses ont été faites hier, aux 27 marins qui ont perdu la vie le 26 mai dernier dans l'accident du sous-marin "Pluviose", coulé au large de Calais à la suite d'une collision avec le paquebot postal "Pas-de-Calais".

Le président Fallières, les membres du Cabinet, une nombreuse délégation du Sénat et de la Chambre, les attachés navals étrangers et un fort détachement de soldats et de marins ont suivi les vingt-sept caissons d'artillerie drapés de crêpe qui portaient les cercueils des victimes.

En quittant la chapelle mortuaire le cortège s'est rendu à la Cathédrale de Notre-Dame où les cérémonies funèbres ont été dirigées par l'archevêque de Calais. En quittant l'église les cercueils ont été ramenés à la Chapelle Mortuaire où des discours ont été prononcés par le président Fallières, le premier ministre Briand et le maire de Calais.

Un monument national sera érigé à Calais au souvenir des infortunées victimes du "Pluviose".

Accident d'automobile en France

Nice, France, 23 juin.—Une automobile dans laquelle avaient pris place M. et Mme Henry, des Américains et Mme Matton est tombée dans un fossé ce matin près de Castellane, département des Basses Alpes, et a capoté recouvrant ses occupants.

Mme Matton a été tuée sur le coup; M. Henry, grièvement blessé.

Mme Henry a échappé sans une égratignure.

Charlton est arrêté à New York et fait des aveux.

New York, 23 juin.—Porter Charlton, époux de Mme Mary Scott Castle Charlton, la femme dont le cadavre a été retiré ces jours derniers du lac de Côme, a été arrêté ce matin au moment où il débarquait du vapeur "Princess Irene" à Hoboken.

Charlton au premier abord a tenté de nier son identité, mais après avoir été soumis au "troisième degré" il est entré dans la voie des aveux en déclarant qu'il était bien le meurtrier de sa femme.

La police de New York avait été avisée que le fugitif avait dû s'embarquer en Europe ces jours derniers, et depuis lundi surveillait étroitement l'arrivée de tous les navires.

En voyant un homme répondant au signalement de Charlton descendre du vapeur, les agents lui mirent la main au collet. Il protesta vigoureusement et pendant quelques secondes parut déterminé à offrir de la résistance, mais bientôt cependant il se calma et se laissa emmener au poste de police.

Le capitaine Scott, frère de Mme Charlton, avverti de l'arrestation, est arrivé à Hoboken dans le courant de l'après-midi et mis en présence du prisonnier l'a immédiatement reconnu.

Dans le courant de l'après-midi Charlton a fait une confession écrite de son crime.

Il a déclaré que sa femme et lui avaient soupé en tête à tête à leur villa du lac de Côme, et qu'au cours du repas une violente querelle avait éclaté. Charlton a ajouté que sa femme était excellent sous tous les rapports, qu'elle avait malheureusement un caractère emporté et que dans la querelle elle l'avait grossièrement insulté. A bout de patience Charlton la frappa alors avec un maillet de bois. La voyant sans connaissance et croyant l'avoir tuée, il plaça le corps dans une malle qu'il traîna jusqu'au lac et lança à l'eau. Charlton son crime accompli n'eut qu'une idée, s'enfuir le plus rapidement possible.

Le cadavre de Mme Harry Scott Castle Charlton enfoui dans une malle avait été retiré du lac de Côme le 10 juin dernier par des pêcheurs du village de Montirasio.

Charlton et sa femme occupent une villa sur les bords du lac, villa qu'ils avaient louée depuis le mois d'avril. Dès les débuts de l'enquête les soupçons de la police italienne s'étaient portés sur Charlton qui avait disparu immédiatement après le crime et son signalement avait été télégraphié dans toutes les capitales européennes.

Les relations sont tendues entre le gouvernement de Madrid et le Vatican.

Madrid, Espagne, 23 juin.—A la suite de la décision prise par le gouvernement espagnol de reconnaître publiquement les sectes religieuses n'appartenant pas à l'Eglise Romaine, les négociations ouvertes entre le Cabinet Canalejas et le Vatican, ont pris un tour inquiétant et une rupture paraît imminente.

Le premier ministre a reçu par dépêche un sommaire de la réponse du Vatican à ses propositions et a tenu ensuite une longue conférence avec le roi au cours de laquelle a été discuté le futur plan d'action du gouvernement.

Le bruit court dans les cercles officiels que la réponse du Vatican n'est pas satisfaisante.

Le chef de police Kohler est acquitté.

Cleveland, Ohio, 23 juin.—Fried Kohler, le chef de police de Cleveland qui a acquis une certaine célébrité dans tout le pays par son application du "golden rule", a été acquitté ce matin par la commission du service civil de l'accusation d'ivresse et d'immoralité portée contre lui. Kohler a été immédiatement réintégré dans ses fonctions.

D'autre part le consul des Etats-Unis à Milan, M. Caughy, avait avancé la théorie d'un double meurtre et c'est à sa requête expresse que des scaphandriers firent des recherches dans le fond du lac en vue de retrouver le corps du disparu.

—Washington, 23 juin.—M. Paul Charlton, conseiller légal du Bureau des Affaires Insulaires du Département de la guerre, en apprenant que son fils Porter avait été arrêté à New York est parti immédiatement pour cette ville.

—New York, 23 juin.—Pendant que Charlton subissait l'épreuve du "troisième degré" au poste de police d'Hoboken il a soudain perdu patience et tirant un revolver de sa poche a menacé de faire feu sur le chef de police Hayes.

Le prisonnier a été immédiatement radouci et il a fait l'aveu complet de son crime dans les termes suivants:

"Ma femme et moi vivions heureux ensemble. Elle était la meilleure femme du monde, mais avait un caractère emporté. Moi aussi. Nous nous querelions fréquemment sur les questions les plus triviales et ses expressions étaient parfois si indécentes que je ne pouvais croire qu'elle s'en rendait bien compte.

"La nuit du meurtre elle était dans un état de nervosité comme je ne l'avais vue auparavant. Après avoir entendu ses insultes je lui annonçai que si elle ne cessait pas je la quitterais. Elle resta calme pendant quelques minutes puis reprit de plus belle.

"C'est alors qu'à bout de patience je pris un maillet dont je me servais pour faire des réparations dans la maison, et la frappai à trois reprises. Elle tomba sans connaissance. Je la crus morte et je n'eus plus qu'une idée fixe, me débarrasser de son corps par n'importe quel moyen.

"Je plaçai le corps dans une grande malle et vers minuit je la traînai hors de la maison jusqu'à un petit débarcadère au bout duquel je la jetai à l'eau. Je partis la nuit suivante et me rendis à Côme, puis de là à Gênes où trois jours plus tard je m'embarquai sur le "Princess Irene" en partance pour les Etats-Unis."

Sur le conseil de son avocat avec lequel il a eu un entretien peu après avoir fait ses aveux à la police, Charlton a ajouté le post-scriptum suivant à sa déclaration: "J'ai été informé que M. C. K. Ispoloff avait été impliqué dans cette affaire, et je désire affirmer que ce gentleman est absolument innocent. Je n'ai aucune défense à faire et je désire n'en faire aucune."

(Signé) PORTER CHARLTON.

Audacieux bandit.

Friedberg, Hesse, Allemagne, 23 juin.—Une tentative désespérée a été faite hier par un bandit pour dévaliser la succursale de la Banque Impériale de cette ville.

Vers 4:30 heures, s'ora que tous les employés étaient encore au travail, une bombe de dynamite fit explosion dans les corridors de l'Hôtel de Ville, faisant voler en éclats la toiture, les portes et les fenêtres. Par un hasard extraordinaire, aucun employé ne fut tué.

Profitant de l'extrême confusion provoquée par cette explosion, un bandit masqué pénétra dans le bâtiment adjacent, occupé par la succursale de la Banque Impériale et couchant en joue le caissier qui faisait mine de résister lui tira une balle dans le cou. Le voleur saisit alors une liasse de billets de banque et quelques rouleaux d'or puis sauta sur une bicyclette qui se trouvait devant la porte s'enfuit à toute vitesse dans la direction de Naueheim.

Une foule nombreuse attirée par l'explosion s'élança à la poursuite du bandit qui, se voyant serré de près, fit feu à plusieurs reprises sur ses poursuivants.

Un homme fut tué d'une balle dans la tête et deux autres grièvement blessés.

Finalement quatre agents de police sautèrent dans une automobile et ne tardèrent pas à rattraper

WHITNEY-CENTRAL NATIONAL BANK

CAPITAL ET SURPLUS \$4,000,000. COMMERCE DE BANQUE GENERAL. CHANGE ETRANGER. CREDIT COMMERCIAL. TRANSFERTS PAR CABLE. LETTRES DE CREDIT ET CHEQUES DE VOYAGEURS, PAYABLES DANS TOUTES LES PARTIES DU MONDE. Votre Compte, Fort ou Peu Considérable, Recevra la Plus Stricte Attention de cette Banque. WHITNEY-CENTRAL TRUST & SAVINGS BANK 3 1-2 pour cent d'intérêt, composé semi-annuellement, sont payés sur les Dépôts d'Epargnes de \$1.00 et plus. WHITNEY-CENTRAL BANK BLDG., Bureaux à louer. S'adresser au Dépt. de Location, ou à votre Agent de Propriétés Foncières.

LAZARD'S 715 à 730 Rue de Canal. Quelques fruits au sujet de nos Complet \$18, \$20 et \$25 de Printemps...

D. MERCIER'S SONS Les marchands renommés par la modicité des prix de leurs articles et la loyauté dans leurs transactions commerciales.

Une envolée de nuit. Nashville, Tenn., 23 juin.—L'aviateur Charles Hamilton a fait hier soir, à 10:57 heures, un vol de nuit en s'éclairant au moyen d'un réflecteur placé sous le siège de son biplan.

Il s'est rapidement élevé à une hauteur d'environ 600 pieds, et les milliers de spectateurs qui suivaient son vol pouvaient apercevoir distinctement le réflecteur qui, comme un météore, fendait l'air faisant parfois des courbes ou des zig-zags assez prononcés. Une vingtaine de minutes après avoir quitté la terre, un des cylindres de l'aéroplane suta allant frapper l'hélice et mettant ainsi fin au vol. Hamilton redescendit en faisant un vol plané et atterrit légèrement dans une prairie marécageuse.

A la suite de cette envolée l'aviateur a fait la déclaration suivante: "J'ai été obligé de redescendre à cause de l'explosion d'un cylindre, et je me considère heureux d'avoir pu atterrir sans difficulté. Mon vol ouvrit probablement une nouvelle ère à l'aviation, en démontrant que les vols à travers champs sont faisables de nuit.

"Il est vrai que c'est un peu difficile de se diriger, mais grâce à mon réflecteur je pouvais obtenir une idée générale de la configuration du pays au-dessus duquel je volais.

"Il est plus facile de voler la nuit que le jour. L'air est plus dense et supporte mieux les ailes du biplan. Le moteur aussi fonctionne mieux dans l'atmosphère nocturne. Naturellement je suis enchanté du succès de ma tentative."

Mouvement des troupes du général Mena. Washington, 23 juin.—Le général Mena et son armée de 1,500 hommes ont occupé San Vincente, à quelques milles de Acopya hier, d'après des dépêches reçues ce matin par le Dr Castillo, représentant à Washington du gouvernement provisoire d'Extrada.

Aviateur blessé. Londres, 23 juin.—Le capitaine F. S. Cody, l'aviateur, en faisant une envolée à Aldershot aujourd'hui, est tombé d'une hauteur de cent pieds et s'est gravement blessé. Son aéroplane a été pris dans un coup de vent et ne pouvant plus être dirigé est tombé à terre. Cody s'est trouvé pris sous les débris de la machine et a perdu connaissance.

L'empereur Guillaume à Kiel. Kiel, 23 juin.—L'empereur Guillaume est arrivé ce matin à Kiel à bord du yacht "Hohenzollern". La grande semaine des régates bat son plein et S. Majesté a suivi avec beaucoup d'intérêt les courses qui ont eu lieu cet après-midi.