

**PRIX DE L'ABONNEMENT.**  
Edition Quotidienne.

Un An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois.

POUR LES ETATS-UNIS.....\$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.00

POUR L'ETRANGER.....\$15.15 \$7.55 \$3.75 \$1.25

Les abonnements se soldent invariablement d'avance.

**Le Numéro**



**Cinq Sous**

**PRIX DE L'ABONNEMENT.**  
Edition Hebdomadaire.

Un An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois.

POUR LES ETATS-UNIS.....\$2.00 \$1.50 \$1.00 \$0.75

POUR L'ETRANGER.....\$4.00 \$3.00 \$2.00 \$1.50

Les abonnements datent de 1er et de 15 de chaque mois.

# L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

**POLITIQUE, LITTÉRATURE.**

**PRO ARIS ET FOCIS**

**SCIENCES, ARTS.**

Journal Français Quotidien.

NOUVELLE-ORLÉANS, SAMEDI MATIN, 2 DECEMBRE 1905

Fondé le 1er Septembre 1827

## Les sous-marins anglais.

Dans un précédent article nous avons montré dit le "Times", qu'au cours de ces cinq dernières années, c'est à dire pendant la période 1900-1904, l'Angleterre n'avait pas mis en chantier moins de 28 bateaux sous-marins représentant un tonnage total de 6,330 tonnes, alors que, pendant la même période, les commandes françaises se sont élevées à 38 bateaux représentant un tonnage total de 6,048 tonnes seulement.

En rappelant cette progression constante de la flottille sous-marine du Royaume-Uni, nous ne faisons que reproduire les constatations du rapporteur du budget de la marine de l'an dernier. La navigation sous-marine, dit M. Charles Bos, date en France de 1886—dix-huit ans déjà! En Angleterre on a commencé la construction des sous-marins en 1900; mais nous avons hésité et nous hésitons encore. L'Angleterre, elle, n'hésite plus; si l'on ne se hâte pas, elle nous aura dépassés avant quatre ans.

Et plus loin: "Si l'on faisait un graphique des commandes anglaises et françaises, on verrait que nous n'avons cessé de tâtonner entre les grands et les petits tonnages, tandis qu'en Angleterre on constaterait une progression constante du déplacement." En effet, nous sommes depuis longtemps, en France, à la recherche d'un type perfectionné de bateau sous-marin, et depuis sept ans bientôt, on discute vivement dans ce pays sur les sous-marins et les submersibles. Chacun de ces types de bateaux a d'ardents partisans et des destructeurs irréductibles. Mais pendant que l'on discute, on ne semble pas s'apercevoir que ces deux types s'acheminent tout doucement à une sorte d'unification dans les gros types Holland que l'Angleterre vient de mettre en service.

En effet, que sont ces gros sous-marins de 350 tonnes avec leur vaste superstructure formant pont sur presque toute leur longueur, avec leur machine de 800 chevaux et leur vitesse à la surface de 14 à 15 nœuds? Ils n'ont pas la double coque de nos submersibles, il est vrai. Mais ils en possèdent néanmoins les principales qualités; ils constituent en quelque sorte l'embryon du futur sous-marin de haute mer—le type de 500 à 600 tonnes que les Anglais étudient—et ils sont dès maintenant d'admirables instruments d'attaque.

Mais n'insistons pas davantage pour aujourd'hui sur ce point et voyons comment l'Angleterre a pu, sans préparation aucune et dans un délai si court, construire une flottille sous-marine "supérieure" à la comparaison avec la flottille française. Telle est du moins l'opinion du grand ingénieur anglais sir William H. White.

Cette rapidité d'exécution est d'autant plus surprenante que si l'on consulte le rapport de M. Charles Bos, publié il y a quelques mois, on y remarque qu'il faut en France environ trente mois pour construire un sous-marin et dix-huit mois pour construire un sous-marin. Il semble même que pour certains bateaux la durée de construction dans nos arsenaux soit plus longue encore: c'est ainsi que les deux types "Aigrette", mis en chantier en 1902, sont loin d'être terminés. La mise en chantier de l'"Oméga" remonte à 1903. Tous ces bateaux—"Aigrette", la "Cigogne" et l'"Oméga"—figurent néanmoins dans la liste des bateaux qui devaient être terminés en 1904.

On pourrait faire ce même rapproche à l'"Y" et au "Z", mis en chantier en 1901. L'un, le "Z", n'a pu faire ses essais comparatifs avec l'"Aigrette" (première construction) qu'au printemps de 1905. L'autre, l'"Y", n'a été mis à l'eau qu'en juillet de cette année. Certains de ces bateaux sont donc restés près de quatre ans en construction.

Comment se fait-il que l'exécution d'un bateau demande quelquefois quarante-huit mois en France, alors qu'en Angleterre on construit des unités beaucoup plus grandes en dix-huit mois?

La réponse est complexe, car cet état de choses dépend d'une série de facteurs les plus divers, et avant tout de la façon dont la question "sous-marins" a été envisagée en France.

On sait que dans ce pays-ci l'étude et la construction des bateaux sous-marins, ont été exclusivement confiées aux ingénieurs du génie maritime et aux arsenaux de l'Etat, tandis qu'en Angleterre ce sont les chantiers privés de Barrow-in-Furness qui construisent à leurs risques et périls pour l'amirauté, sous la surveillance, bien entendu, d'ingénieurs de la marine anglaise.

Néanmoins, si l'on examine les choses de plus près, on voit qu'en France, si l'est vrai que l'étude complète des sous-marins à mettre en chantier est faite par les ingénieurs du génie maritime, leur construction dans les arsenaux se borne uniquement à une sorte de montage.

Les chantiers de l'Etat, en effet, ne construisent entièrement que la coque; quant à la presque totalité de l'installation intérieure, elle est fournie exclusivement par l'industrie privée; et cette partie est loin d'être la moins importante, puisqu'elle comprend tous les organes vitaux du sous-marin, c'est-à-dire les machines motrices [chaudières et machines à vapeur, ou moteurs à explosions ou électriques, ou encore les accumulateurs d'air et les accumulateurs pour les torpilles, les pompes, les tubes lance-torpilles, les changements de marche pour hélices réversibles, etc., etc.

On voit donc qu'en France il y a une triple collaboration entre l'ingénieur de la rue Royale qui conçoit le projet de bateau, l'arsenal [par exemple Cherbourg] qui exécute la coque et fait le montage, et enfin l'industrie privée [Paris en général] qui fournit tout l'aménagement intérieur du bateau.

Comment s'étonner alors que des retards se produisent et s'accumulent, si l'on songe à la multiplicité des échanges de vues que la construction d'un sous-marin nécessite entre trois services: situés souvent à des centaines de kilomètres l'un de l'autre?

Il y a là un défaut original de conception dans lequel la marine anglaise n'est pas tombée, car les chantiers de Barrow ont exécuté entièrement vingt-huit sous-marins Holland qui constituent la flotte britannique, commençant par le plan, continuant l'exécution matérielle et finissant par les essais de recette.

Il faut bien reconnaître que ce mode de centralisation des services a pour lui l'avantage de la rapidité. Mais il en possède encore un autre, plus précieux peut-être: c'est qu'il permet au bureau de dessin qui a fait le plan, à l'atelier qui a construit les machines, au chantier qui a monté la coque, de vérifier sur place, au moment des essais définitifs, si l'idée qui a prévalu dans la conception du bateau était bien la bonne, de voir les retouches qui sont nécessaires et les mesures qu'il faut prendre pour ne plus tomber à l'avenir dans les mêmes erreurs.

En France, que se passe-t-il? Les ingénieurs du génie maritime conçoivent des sous-marins dont ils ne suivront; la plupart du temps, ni l'exécution ni les essais. Quant à l'industrie privée—qui fournit toute l'installation intérieure de ces bateaux—à partir de la recette en usine des appareils commandés par l'Etat, elle n'a plus aucune indication sur la façon dont ces appareils se comportent en service à la mer, et des perfectionnements qu'il serait nécessaire d'y apporter pour des types futurs.

Au fond, qu'est-ce qu'un sous-marin? Ce n'est pas autre chose qu'une sorte de torpilleur submersible. Eh bien, alors, pourquoi n'a-t-on pas demandé aux grands chantiers privés—et il n'en manquent pas en France—qui se sont spécialisés dans la construction des torpilleurs, d'entreprendre, eux aussi, la construction des sous-marins comme les Anglais l'ont fait les chantiers de Barrow? Oh! nous entendons déjà la réponse: le secret, le mystère. Mais qui croit encore à cette faiblesse qu'en raison du secret dont

ils doivent être entourés, il serait impossible de songer à faire construire des bateaux sous-marins par l'industrie privée.

L'exemple de l'Allemagne, des Etats-Unis, de la Russie, du Japon et de bien d'autres Etats est là pour prouver le contraire.

La vérité, c'est que le jour où la marine leur demandera, nos chantiers privés construiront des sous-marins aussi bien que les arsenaux, et plus rapidement que ces derniers.

Cette spécialisation des arsenaux dans la construction des bateaux sous-marins, — spécialisation toute factice, car nous avons vu que la construction se borne pour les trois quarts, au montage des différents appareils fournis par l'industrie privée, — cette spécialisation, disons-nous, est préjudiciable au développement rationnel de la navigation sous-marine.

En effet, elle élimine tout d'abord une foule d'intelligences qui apporteraient leur part de savoir et de travail à la solution du problème. Loin de nous l'idée de méconnaître la valeur et le dévouement des quatre ingénieurs du génie maritime qui à l'heure actuelle consacrent tous leurs efforts au développement de notre flottille sous-marine. Nous croyons néanmoins, sans pour cela être taxé d'exagération, que la France trouverait aussi dans les chantiers privés—et en plus grand nombre naturellement—des ingénieurs de valeur et de dévouement égal.

Elle y trouverait aussi—et nous ne saurions assez insister sur ce point—une centralisation des services qui ne pourrait que contribuer à l'unité de conception et à l'homogénéité des types. Elle y trouverait enfin une organisation du travail et un outillage mécanique qui permettraient de faire ce qu'on fait les Anglais: vite et sans sécs.

Si nous envisageons, en effet, l'organisation du travail dans les arsenaux, nous trouvons qu'elle pêche d'une manière évidente, et qu'elle est responsable des lenteurs d'exécution dont souffre la construction des sous-marins.

Voici un exemple entre plusieurs que nous extrayons du rapport de M. Charles Bos, et qui montre d'une façon typique "le faible rendement de la main-d'œuvre, l'insuffisance de l'outillage, et le temps invraisemblable passé par les arsenaux de la marine à certains travaux de construction". Il s'agit de la construction de deux croiseurs cuirassés, le "Montcalm" et le "Dupetit-Thouars". "Ces deux bâtiments sont du même type, de la même longueur, du même tonnage et du même cuirassement. Ils ont été mis l'un et l'autre en chantier le même mois de la même année, en avril 1897. Le "Montcalm" l'a été aux chantiers privés de la Société des forges et chantiers de la Méditerranée, à la Seyne; quant au "Dupetit-Thouars", sa construction a été confiée à l'arsenal de Toulon. Le "Montcalm" a été achevé par la Société des forges et chantiers à la fin de 1901; il est en service depuis près de trois ans, et sa construction a exigé 832,000 journées. Quant au "Dupetit-Thouars", il est loin d'être en service, sept ans et demi après sa mise en chantier; il commence seulement ses essais, et il a fallu pour le terminer 1,450,000 journées d'ouvriers, soit 75,000 de plus que pour le "Montcalm". "Il n'est pas contestable, ajoute le rapporteur de la marine, que "si le travail était mieux organisé, on n'aurait pas à enregistrer de pareils mécomptes."

Il est probable que les retards que nous constatons tout à l'heure dans la construction des submersibles "Aigrette" et "Cigogne" et des sous-marins, "Y", "Z" et "Oméga", n'ont pas d'autres causes. Si l'on se rappelle, d'une part, que le Parlement a manifesté à plusieurs reprises son désir de voir diminuer le nombre des ouvriers des arsenaux, et de voir consacrer les économies qui en résulteraient au relèvement des salaires, et si l'on songe, d'autre part, que l'adoption de la journée de huit heures et la suppression du travail à la tâche ont augmenté dans une notable mesure le prix des constructions navales, il semble qu'il aurait été préférable de ne pas voir monopoliser la construction des sous-marins entre les mains de l'Etat.

## L'AVEZ-VOUS ESSAYÉ ?

**ÉCRIVEZ-NOUS LIBREMENT.** Nous voulons que vous nous écriviez librement et franchement, décrivant tous vos symptômes. Nous employons un corps de spécialistes pour les maladies de femmes, qui considéreront soigneusement votre cas et vous donneront un avis gratuit. Si vous n'avez pas de temps, écrivez-nous aujourd'hui, donnant l'histoire de vos maux, et nous vous expliquerons simplement comment vous rétablir. Toute correspondance est absolument secrète, et la réponse vous est envoyée dans une enveloppe ordinaire, cachetée. Adresse: Ladies' Advisory Dept., THE CHATTANOOGA MEDICINE CO., Chattanooga, Tenn.

Vous avez tout à gagner en mettant à l'épreuve le médicament le plus heureux que l'on connaisse, pour le soulagement des maladies et des douleurs du sexe féminin, à savoir :

## Vin de Cardui

**UN TONIQUE DE FEMME NON-ENVRANT**

Ce grand médicament ornatif est un extrait pur et scientifique d'ingrédients végétaux, médicinaux, qui ont un effet particulier, adoucissant et salubre sur les organes intérieurs et délicats des femmes. Le Cardui fera promptement disparaître vos maux de tête, douleurs au dos, souffrances accablantes, vertiges, etc., rétablira vos fonctions mensuelles naturelles, arrêtera les écoulements excessifs, guérira toutes les maladies de la matrice, accroîtra votre vitalité, affermira vos nerfs, et de toutes façons vous mettra à même de recouvrer une santé parfaite.

En vente dans des bouteilles de \$1.00 à toutes les pharmacies, avec les directions exactes sur l'enveloppe. Essayez-le.

## LA GRÈVE GÉNÉRALE DES ARSENAUX EN FINLANDE.

Stockholm, 1er décembre.—Des avis reçus aujourd'hui d'Haparanda, un petit port de mer suédois, près de la frontière de Finlande, annoncent que les télégraphistes finnois se sont joints à la grève par sympathie pour leurs collègues russes.

La Presse Associée est informée de Londres que les bureaux de la Compagnie télégraphique du Great Northern en Finlande sont encore ouverts et reçoivent des dépêches.

## LA DIGNITÉ DU SULTAN.

Constantinople, via Sofia, Bulgarie, 1er décembre.—Un conseil de ministres est en session extraordinaire au palais d'Yildiz pour considérer la situation créée par le refus des ambassadeurs de modifier leurs demandes à l'égard du contrôle financier de la Macédoine.

Tevfik Pacha, le ministre des affaires étrangères, a interviewé auparavant l'ambassadeur Anglais, Sir Nicholas O'Connor, et a insisté sur un compromis qui ne porterait pas atteinte à la dignité du sultan, mais l'ambassadeur a été inébranlable et a déclaré qu'il était impossible que le plan fût modifié.

## Perte d'un vapeur français dans le Bosphore.

Marseille, 1er décembre.—Une dépêche parvenue ce matin de Constantinople rapporte que le vapeur "Boieldieu", du port de Marseille, a fait naufrage dans le Bosphore, et que tout l'équipage, composé de 22 hommes, a péri.

Le "Boieldieu" était un navire en fer d'une jauge de 2,021 tonnes. Sa longueur était de 820 pieds, largeur 35 et son tirant d'eau de 24 pieds.

## La Turquie se prépare à céder.

Paris, 1er décembre.—Des avis reçus aujourd'hui au ministère des affaires étrangères, indiquent que la Turquie se prépare à céder aux demandes des puissances.

La flotte internationale n'a pas encore reçu l'ordre de quitter l'île de Mytilène.

## LA SITUATION EN RUSSIE.

St-Petersbourg, 1er décembre, 2:20 du soir.—La crise continue. L'interruption du service télégraphique est à peu près complète dans tout le territoire de l'empire et le gouvernement ignore ce qui se passe à l'intérieur.

Les grévistes de St-Petersbourg ont envoyé des émissaires en Finlande afin d'influencer les ouvriers du grand duché à se joindre à la grève générale.

Si la grève générale est déclarée lundi il est probable que le ministre de l'intérieur M. Durnovo sera sacrifié afin de satisfaire une des demandes des grévistes. Les télégraphistes déclarent qu'ils ne reprendront pas le travail tant que ce ministre sera au pouvoir.

Le "Russ" déclare que la situation est telle que le gouvernement est incapable de garantir que demain les canons de Cronstadt ne bombarderont pas la capitale.

Le comte Witte semble incapable de trouver une arme pour combattre cette révolution passive, et il hésite sur les mesures à prendre dans l'espoir que l'agitation finira par se calmer, ce qui lui permettrait de réaliser son programme de réformes.

Dans l'intervalle le pays est menacé par une contre révolution avec toute les horreurs d'une jacquerie et il devient de plus en plus évident que le gouvernement n'a plus que deux moyens de sauver la situation—soit placer le pays entier sous un dictateur en proclamant la loi martiale, soit en proclamant immédiatement la constitution.

Le premier ministre Witte se refuse de recourir au premier de ces moyens quoique les fonctionnaires de la cour et les officiers de la garde impériale le poussent à le faire.

D'un autre côté les modérés demandent à grands cris l'établissement immédiat d'une constitution.

M. Souvorine, directeur du "Novoe Vremya" déclare que c'est là le seul moyen logique de rallier les modérés et de les inciter à prêter leur appui au gouvernement.

La Presse Associée est informée qu'aucun des mutins de Sébastopol ne sera exécuté.

Il n'est pas possible d'obtenir des détails sur l'arrestation à Tsarkoe Selo des soldats appartenant au régiment de la garde impériale.

New York, 1er décembre.—Les compagnies de télégraphe ont été avisées que les messages n'étaient plus délivrés à St-Petersbourg et que les communications avec la Finlande étaient interrompues.

Washington, 1er décembre.—Les communications télégraphiques avec St-Petersbourg ont été en partie rétablies, le gouvernement américain ayant reçu ce ma-

## M. Jasseraud au département d'Etat.

Washington, 1er décembre.—M. Jasseraud, l'ambassadeur de France, s'est rendu ce matin au département d'Etat où il a eu un long entretien avec le secrétaire Root.

L'ambassadeur a répondu à un journaliste qui l'interrogeait sur la question vénézuélienne que l'absence de réponse satisfaisante du président Castro à la dernière note du gouvernement français ne tendait pas à améliorer la situation.

## Nouvelles de Saint-Domingue.

New York, 1er décembre.—Profitant des fêtes pour se rendre à son ancien domicile à Washington, le colonel George R. Cotton, contrôleur des douanes à Saint-Domingue est arrivé ici hier.

Il a dit à un reporter que sa visite n'avait aucune signification particulière et qu'il avait simplement profité d'une occasion favorable pour rentrer dans son pays.

Les affaires intérieures de la république de Saint-Domingue se sont considérablement améliorées, dit-il, depuis que le gouvernement des Etats-Unis y a pris charge des finances.

La confiance est rétablie, les revenus ont augmenté de près de 20 pour cent et on cherche assés à placer le capital étranger dans les industries de l'île.

D'après les arrangements actuels les droits sont perçus par le gouvernement des Etats-Unis, qui en paye 45 pour cent au gouvernement de Saint-Domingue et dépose le reste à la Banque de Ville Nationale au bénéfice des créanciers.

Depuis le mois d'avril les recettes des douanes ont constamment augmenté à raison d'environ \$500,000 par an.

Il n'y a eu aucun mouvement révolutionnaire dans le pays cette année et il n'y a pas de raison pour qu'il y ait un soulèvement contre le parti au pouvoir.

**221 RUE DU CAMP**  
Département de Trust et d'Épargnes  
**CANAL-LOUISIANA BANK**  
Capital et Surplus, \$2,500,000.00

INTERET SUR DEPOTS 3 0/0.

TOUTES COMMODITES POUR DAMES.

Banque enregistrant de soi-même à domicile tout déposant de \$1 ou plus.

Caveaux de sûreté pour Dépôts.