A LA RECHERCHE DES RICHESSES ENGLOUTIES AU FOND DE LA MER

On n'a jamais sans doute fait une excursion plus surprenante que celle exécutée, il y a quelques mois, par treize habitants de New-York. Ils étaient montés sur un bizarre bâtiment, ayant toute la luxueuse apparence d'un yacht, qui, après les avoir conduits au large jusqu'à une dizaine de milles de la ville, s'enfonça tout à coup avec eux jusqu'au fond de l'Océan, puis parvenu là se mit à rouler, véritable automobile maritime, sur le sable dur, sans plus d'effort que n'en dépense un tricycle à vapeur à glisser sur une piste d'asphalte. Le bateau mystérieux fut dirigé vers une épave engloutie par les flots, près de laquelle il stationna durant plusieurs heures, permettant ainsi à ses hôtes de prendre pied sur le fond de la mer et, quoique les vagues à ce moment fissent rage à 45 pieds au-dessus de leur tête, de se promener paisiblement autour du navire naufragé et de jeter un regard curieux sur sa coque défoncée au milieu de laquelle nageaient des multitudes de poissons de toutes espèces. D'autres admirables expériences furent exécutées et, lorsque après toute une après-midi, les excursionnistes furent pleinement satisfaits de leur séjour sous l'eau, le navire les remonta à la surface et les ramena sur terre ferme avec autant d'aisance qu'une baleine s'élève du fond de l'abîme pour renouveler sa provision d'air.

Ce bateau sous-marin, cet amphibie merveilleux, est l'oeuvre de M. Simon Lake, ingénieur du New-Jersey. On lui a donné le nom d'"Argonaut" ou Nautille, parce qu'il réunit toutes les extraordinaires propriétés de ce poisson qui, quoique séjournant habituellement au fond de la mer, peut à son gré, grâce à l'ingénieux appareil dont il a doté la nature, flotter entre deux eaux ou remonter à la surface où il ne laisse apparaître qu'une faible partie de sa personne.

L'"Argonaut" est en fait un gros bateau qui se livre actuellement, avec activité, à l'industrie spéciale pour laquelle il a été construit. Chaque jour on peut le voir à l'oeuvre, remontant à la surface les précieux chargements de navires engloutis le long de la côte de l'Atlantique. Durant la promenade sommairement relatée, le sous-marin n'était pas resté inoccupé; il avait entrepris d'enlever à raison de deux tonnes à la minute le charbon formant la cargaison d'un schooner naufragé trois ans auparavant! De semblables opérations donnent souvent aux armateurs de l'"Argonaut" un bénéfice net de \$1,000 à \$2,000 en une seule journée.

Le prix d'un semblable bateau n'a rien de relativement très élevé et les cons-

tructeurs fournissent le modèle industriel au prix de \$100,000, tandis qu'un type plus petit, destiné aux explorations scientifiques, ne coûte que \$15,000, une bagatelle.

Ma.s passons maintenant à un rapport plus détaillé de cette remarquable promenade; cela en vaut la peine.

Vu du quai, l'Argonaut, lorsque nous en approchâmes à travers la foule qui se pressait pour assister à notre départ, nous apparût comme un remorqueur ordinaire de grandes dimensions, mais dépourvu de cabine supérieure et de rouf. Son pont, mesurant 22 mètres de longueur sur 3m50 de largeur, est couvert d'une plaque d'acier de 6 à 7 mètres d'épaisseur. Du centre surgit, à 2 mètres de hauteur, une sorte de tourelle fermée au sommet par un couvercle mobile et munie sur les côtés de sortes de hublots en verre double très épais. Cette tourelle porte une roue de gouvernail et une boussole et c'est de là que se fait la manoeuvre du navire lorsqu'il est à la surface. Dès que la tourelle est sous l'eau, le pilote se tient à l'intérieur où se trouve une seconde roue et il guide son navire sur la même boussole qui se montre maintenant au-dessus de sa tête. De chaque côté de la tour sont placés deux tubes d'acier hauts d'une douzaine de mètres. Lorsque le navire s'enfonce, l'extrémité de ces tubes dépasse en général la surface de l'eau et sert, l'un à l'évacuation de l'air vicié, l'autre à l'entrée de l'air respirable. Toutefois si la profondeur où le navire opère dépasse 12 mètres, l'extrémité des tubes est fermée et l'aération du navire est entretenue au moyen de vastes réservoirs d'air comprimé, suffisant pour renouveler l'atmosphère durant quarante-huit heures.

Au centre du pont, à l'arrière, est placée une pompe dont la puissance est telle, qu'elle peut aspirer le charbon d'un navire naufragé, et le lancer dans le chaland placé à la surface, à raison de soixante tonnes à l'heure.

Au moment de faire plonger le navire, l'équipage exécute des sondages pour s'assurer de la profondeur, mais le sol de l'Océan est en général si plat, qu'il n'est guère à craindre d'y rencontrer un trou qui empêcherait la marche du sous-marin.

Pour compléter notre description, ajoutons que le navire lui-même, au-dessous du pont, a la forme d'un cigare dont la partie qu'on allume représenterait l'avant et la pointe l'arrière. Cet avant est occupé par une large fenêtre fermée d'un verre solide et derrière laquelle est placé un puissant projecteur électrique qui éclaire au loin les eaux durant la marche sous-marine. Arrivé au fond, le bateau repose sur trois fortes roues de 1m25 de

diamètre, et qui sont mises en mouvement par un appareil intérieur.

La coque du bâtiment est entièrement formée de plaques d'acier de 2 centimètres d'épaisseur, consolidées par de solides barres de même métal pour pouvoir résister aux énormes pressions que l'eau exerce à de grandes profondeurs.

Reprenons maintenant le récit de notre promenade. Dès que l'Argonaut fut parvenu au point désigné, à environ 5 milles de la côte, l'ordre fut donné de procéder à la manoeuvre de la submersion. Le pont fut débarrassé de tout objet pouvant flotter, on ouvrit les valves et les caissons ménagés entre le pont et la coque furent rapidement envahis par l'eau. Au bout de cinq minutes le navire s'était enfoncé jusqu'au niveau du pont. Nous fûmes invités à monter sur la tourelle, et descendîmes de là par une échelle dans la "chambre d'opération", pouvant contenir à l'aise vingt-deux personnes.

Cette chambre est une des parties les plus intéressantes du navire. On y voit les leviers, tuyaux, roues, qui servent aux diverses manoeuvres sous-marines, ainsi que d'ingénieux cadrans indiquant la profondeur où l'on se trouve, la direction suivie, etc. Derrière cette pièce est placée la cuisine, très complète avec ses fourneaux allumés à la gazoline, ses casseroles et tout son matériel en pleine activité. A côté est la chambre des machines, une véritable merveille, car malgré ses dimensions réduites—3 mètres de long sur 4 de large et 2 mètres de haut—elle renferme deux machines, dont une à gaz, de 60 chevaux, et une autre électrique de 4 chevaux, fournissant l'éclairage et alimentant les réservoirs d'air comprimé. Il y a dans cette chambre un levier qu'il suffit de toucher pour alléger instantanément le navire de près de 4000 kilos, représentant le poids d'une quille supplémentaire attachée en dessous du sous-marin, et dont le brusque détachement, en cas de besoin, ramènerait instantanément le bâtiment à la surface.

En avant de la chambre d'opération est placée la cabine, longue de 4 mètres et entourée de banquettes qui peuvent se transformer en un clin d'oeil en lits confortables, tandis qu'au centre est placée une table autour de laquelle seize personnes peuvent prendre place.

Entre la cabine et l'avant du bateau sont encore trois compartiments. Le premier qui n'a qu'un mètre de longueur sert de cabine téléphonique, car l'Argonaut reste pendant ses voyages relié à la terre par un fil spécial, et son capitaine a pu ainsi causer du fond de la mer avec un fonctionnaire de Washington, à plus de 150 kilomètres de distance.

Les deux autres compartiments sont la "chambre de plonge" et l'"interné-