La Gazette de la Nouvelle-Orléans.

BUREAU : rue de Chartres No. 73. — NOUVELLE-ORLEANS, LUNDI MATIN, 10 JUILLET 1893. — 66ème Année

GAZETTE DE LA NOUVELLE-ORLEANS
ANNEE DU JUBILEE 1893.

CONDITIONS DE L'ABONNEMENT.

EDITION QUOTIDIENNE.

EDITION HEBDOMADAIRE.

BATEAUX SOUS-MARINS.

Le problème de la navigation sous-marine est à peu près résolu, au moins au point de vue militaire. Comme pour le ballon dirigeable, qui est à la veille de prendre son vol du parc aérostatique de Meudon, à Paris, ce sont des Français qui ont réalisé ce miracle scientifique.

On vient, en effet, de lancer, à Toulon, un navire sous-marin, le *Gustave-Zédé*, qui offre tous les *desiderata* de la marine en cette matière.

Son inventeur, ancien directeur des constructions navales, lui a donné son nom et l'a établi sur les chantiers du Mourillon, où il travaille depuis quatre ans.

C'est un bateau de quarante mètres de long, ayant la forme d'un fuseau allongé, mû par deux hélices, verticale et horizontale, et pouvant contenir douze hommes d'équipage.

Avec le *Goubet*, le *Morse*, actuellement en construction, et le *Gymnote*, la marine française est dotée de quatre bateaux sous-marins. Seuls le *Gustave Zédé* et le *Morse* sont pratiquement utilisables. L'un est attaché au port de Toulon, l'autre aura pour mission de défendre Cherbourg.

Pour se rendre compte des progrès réalisés depuis trois ans, il suffit de savoir que le *Goubet* n'a seulement 5 m. 60 de longueur sur 1 m. 53 de largeur ; le *Gymnote*, 18 m. sur 1 m. 80. Nous avons déjà dit que le *Gustave Zédé* développait 40 mètres.

En raison de leur exiguïté, ces engins avaient une vitesse très restreinte ; le *Gymnote* filait seulement deux nœuds à l'heure. Aux essais, on espère que le nouveau bateau aura une vitesse suffisante pour être utilisé en cas de guerre.

Son éminent constructeur compte également éviter les plus graves inconvénients des deux autres petits navires : l'instabilité très dangereuse, car à la moindre erreur, au plus petit accident de machine, tout était sans merci précipité au fond de la mer ; le défaut de direction, le voisinage des *moteurs électriques* communiquant à la boussole des mouvements désordonnés. Enfin, la difficulté absolue de naviguer à une très faible profondeur. Le *Gustave-Zédé* naviguerait mieux que le poisson dans l'eau.

Ainsi se trouverait réalisée la si ingénieuse création de Jules Verne et de son imaginaire *Nautilus*, dans *Vingt mille lieues sous les mers*.

On s'occupe seulement depuis 1886, sur l'initiative de l'amiral Aube, alors ministre de la Marine, de l'étude officielle de la navigation sous-marine, mais, depuis longtemps, la question est à l'ordre du jour du monde scientifique.

Rappelons, pour mémoire, cette légende qu'un ingénieur aurait construit un bateau submersible pour délivrer Napoléon, prisonnier sur le rocher de Sainte-Hélène. Le navire aurait parfaitement fonctionné, mais, malade l'empereur désira ne pas venir à la côte en temps utile, ce qui fit avorter cette conception.

En 1851, l'amiral Bourgeois construisit un bateau sous-marin. Au jour des expériences, il s'immergea parfaitement ; mais, ne pouvant s'élever à la manœuvre, il coula au fond du bassin avec l'équipage, qu'on put d'ailleurs sauver.

Le même accident faillit arriver au *Goubet*, en 1889, en rade de Cherbourg. Notre confrère Emile Gautier se trouvait à bord avec l'inventeur ; ayant fait une fausse manœuvre, le sous-marin s'enfonça précipitamment et se serait à jamais submergé sans une masse de plomb de 900 kilos lancée à la clé qu'on put lâcher en temps utile comme une ancre de salut ou mieux, un parachute marin.

Dans ce bateau disparu, forcément étanche, les hommes vivent dans une commodité parfaite, avec plus de confort que sur les torpilleurs ordinaires. La respiration est assurée par l'air et l'oxygène comprimés qui s'écoulent automatiquement mélangés à la pression naturelle.

En sortant du navire, où ils peuvent rester douze heures, ils sont frais et dispos. Ajoutons ce détail intime, qu'ils accomplissent sans gêne toutes les fonctions communes aux marins et aux autres hommes.

Comment le *Gustave Zédé* est-il submersible et dirigeable, comment son capitaine peut-il éviter les obstacles et atteindre, sous les eaux, le but assigné ? Nous entrerons dans les détails d'exécution, qui restent un des secrets les plus graves de notre défense nationale, nous pouvons indiquer les principes généraux.

Pour permettre au navire de plonger, on se basait sur le principe d'Archimède en le rendant plus lourd que l'eau. Avec un double système de pompes, il emmagasinait ou rejetait de l'eau à volonté. Ce procédé d'immersion était très dangereux, car à la moindre avarie de machine, le bateau s'enfonçait. Avant qu'il atteignit le plafond de la mer, il aurait été écrasé par la même liquide placée au-dessus de lui.

On a adopté un nouveau système pour le *Gustave Zédé*. Il repose sur le principe des plans inclinés. Les gouvernails attaquent l'eau sous un angle plus ou moins faible, selon qu'on veut plonger plus ou moins profondément.

Le navire nage, mais il peut rester pendant plusieurs heures immobile entre deux eaux, sa quille, disent les naturalistes, ne fait aucun point d'appui. Et cela d'avarie ou de défaillance des machines, au lieu de couler à pic comme le *Goubet* et le *Gymnote*, il remonterait à la surface, car il pèse moins lourd que l'eau.

Dès qu'il est complètement immergé, le bateau étant aveugle, on laisse hors de l'eau une portion de lui-même invisible, même à une très faible distance et par une mer calme. On a muni le *Gustave-Zédé* d'un "périscope," miroir spécial, qui, porté à l'extrémité d'un long tube vertical, permet à son pilote de voir à l'intérieur tout en restant complètement immergé, lui et sa machine, à une faible distance au-dessous de la surface de l'eau.

En temps de guerre, quand un navire ennemi sera signalé au bateau sous-marin, il partira en s'assurant minutieusement de sa direction, puis, s'engageant de temps à autre son périscope, pour rectifier sa position, il foncera sur son adversaire.

Si le torpille manque son but, il ira sous la forte s'accrocher aux flancs du navire, ou creusera une mine qui éclatera peu après son départ, emportant d'un seul coup des centaines d'existences, faisant d'elles portées par la plus formidable géant des mers. Et cependant les vagues n'auront rien aperçu dans la mer immense et déserte.

Tel est ce merveilleux et redoutable engin militaire qui assure une incontestable supériorité à la marine française et, s'il réalise ses promesses scientifiques au jour du péril national, rendre les côtes de la France et d'Algérie invulnérables, par sa puissance mystérieuse.

Lui et Elle sont suréglés à la vitrine d'une élégante du boulevard.

Lui.—Voyez donc ma chère, quels magnifiques pendants d'oreilles là-bas, tout à fait à la mode.

Elle.—Des pendants !... oh ! mon ami, je n'ai pas d'oreilles !

Un jeune clerc de notaire, hier matin, [illegible] de la femme [illegible]

[illegible] Il [illegible]

[illegible] Il [illegible]

[illegible] Il