

LES SCAPHANDRIERS EN EAUX PROFONDES.

Tous les millions de dollars qui sont au fond des mers, soit sous forme de navires, soit sous forme d'espèces, sont-ils perdus à tout jamais? La plupart des navires qui ont été coulés par accident ou par suite des hostilités pendant la guerre actuelle reposent dans des parages comparativement peu profonds, beaucoup d'entre eux à moins de 90 mètres au-dessous de la surface des eaux, et la question de les recouvrer ne semble pas entièrement sans espoir, lorsque l'on considère les récents perfectionnements qui ont été apportés dans le travail sous-marin et les faits extraordinaires qui ont été accomplis par les experts scaphandriers de la marine des Etats-Unis. C'est que nous lisons dans un article de l'édition française du Muzine Mensuel de l'Union Panaméricaine de Washington, District de Colombie.

Il est un fait certain que le projet de recouvrer les navires coulés à fond ou les trésors les plus précieux qui ont disparu avec eux dans le sein des eaux, est plus faisable maintenant qu'il y a 4 ou 5 ans. On a tellement perfectionné les scaphandres, surtout dans ces derniers temps, qu'aujourd'hui un plongeur peut travailler pendant un certain temps à une profondeur de plus de 90 mètres au-dessous de la surface liquide. On doit ces perfectionnements en grande partie aux expériences remarquables faites en 1914 par les scaphandriers sous les auspices du "Bureau of Construction and Repair" du ministère de la marine des Etats-Unis. Avant cette date, la plus grande profondeur à laquelle on ait pu descendre était de 64 mètres. Deux officiers anglais avaient réussi à atteindre cette profondeur pendant une série d'expériences faites par l'Amirauté anglaise en 1907. Ceux qui n'appréhendent pas un peu les difficultés à vaincre lorsqu'il s'agit de travailler à de grandes profondeurs, savent qu'à une profondeur de 3 mètres, la pression est de 1 kilogr. 50 grammes par 2 centimètres carrés de la surface du corps humain; cette pression augmente proportionnellement à 20 mètres 50 centimètres au-dessous de l'eau, elle s'élève à 19 kilogr. 50 grammes, et à une profondeur de 91 mètres, elle est de 58 kilogr. 50 grammes. Malgré cette énorme pression, les experts scaphandriers de la marine des Etats-Unis ont réussi non seulement à descendre à 90-192 mètres de profondeur, mais encore à y séjourner de 5 à 20 minutes à la fois, se livrant à un examen sérieux et faisant des observations très intéressantes au sujet d'un navire coulé et par suite pendant son relevement possible. Ce haut fait scientifique a été accompli lors du relevement du sous-marin E-1, qui, en son soubassement, a coulé à fond au large de la pointe de l'Alabama. Les scaphandriers le 25 mars 1915. A cette occasion, les scaphandriers n'ont pas seulement battu tous les records en fait de travail sous-marin en eaux profondes, mais encore ils ont réussi à relever l'E-1, le seul navire dans l'histoire qui ait été relevé à une profondeur de 91 mètres.

La nécessité d'avoir la pression d'air dans le scaphandre compense la pression extérieure de l'eau, soulevant ainsi le plongeur à des profondeurs de plus en plus élevées. C'est pourquoi le scaphandre est rempli d'air comprimé. Par exemple, à une profondeur de 30 mètres, un plongeur doit être soumis à une pression de 4 atmosphères ou de 27 kilogrammes par 2 centimètres carrés afin de compenser la pression extérieure de l'eau. Lorsqu'on est soumis à de pareilles pressions, on est exposé à de dangereux effets physiologiques, auxquels on a donné le nom de "mal du caisson". Les symptômes sont: des douleurs dans les muscles et les jointures, la surdité, la respiration difficile, les vomissements, la perte de connaissance, etc., conduisant à la mort. On ne s'aperçoit de rien pendant que la pression augmente, en descendant; elle est comparativement insensible lorsqu'elle a disparu, et dans les cas médicaux on est incapable de dire que ces différents maux sont causés par l'effervescence rapide des gaz que les fluides du corps absorbent pendant que la pression a lieu ou s'exerce. On s'est rendu compte que lorsque la pression cesse brusquement les gaz s'échappent en bulles à l'intérieur du corps, et c'est ce qui cause le mal. Si elles prennent le chemin de la colonne vertébrale, par

exemple, elles peuvent causer la paralysie partielle, si elles se dirigent du côté du cœur, elles arrêtent la circulation du sang. On a reconnu cependant que si la pression diminue graduellement, les bulles ne se forment pas parce que le gaz sort de solution lentement et que le cœur et les poumons en sont débarrassés. Afin de prévenir ces péripéties et dangereux effets, il faut que la pression de l'air disparaisse lentement, en d'autres termes, il faut que la décompression soit effectuée graduellement. Partant de ce principe, la "remontée" du scaphandre doit se régler conformément à cette manière de faire, et plus il est descendu dans les profondeurs de l'élément, plus la période affectée à la décompression doit être lente et de longue durée. C'est tout particulièrement au sujet de la décompression, que le ministère de la marine des Etats-Unis a fait des expériences en 1914, et c'est à la suite de ces dernières, qu'on a été en mesure de perfectionner les méthodes qui permettent aux plongeurs de pénétrer le secret des océans à une profondeur de 300 pieds (91 mètres), au-dessous de la surface des eaux.

L'ARMÉE ROUMAINE.

La Roumanie avait près de 7 millions d'habitants au moment où sortent les hommes actuellement sous les drapeaux. Elle en a aujourd'hui près de 8 millions, en raison de la natalité et de l'augmentation de territoire de 1913 (partie de la Dobroudja).

La loi du 6 mai 1913 a fixé à 25 ans la durée du service militaire pour tout citoyen roumain, de 21 à 36 ans révolus, dont:

Sept ans dans l'armée active; 2 ans de service effectif dans l'infanterie; 3 ans dans les autres armes et spécialités; 12 ans dans la réserve; 6 ans dans la milice.

En comprenant la classe 1916, appelée en octobre 1915, l'armée roumaine compte comme effectif mobilisable environ 500.000 hommes.

Organisation du temps de paix. Le noyau de l'armée roumaine est constitué, en temps de paix, par cinq corps d'armée à deux divisions; les corps: Galatze, 2e corps; Bucarest, 3e corps; Galatze, 4e corps; Jassy, 5e corps; Constantza.

L'infanterie comprend: 30 régiments cadres à 3 bataillons, 120 bataillons; 30 régiments cadres à 3 bataillons, servant à l'infanterie des réserves, 120 bataillons; 10 bataillons de chasseurs à pied, 10 bataillons cadres de chasseurs à pied, 20 bataillons.

1 brigade de gardes-frontière "granade", 6 bataillons; 1 régiment, 264 bataillons.

La cavalerie comprend: 10 régiments de "cavalerie" (Inscrits dans les cadres), 4 escadrons, 40 escadrons; 10 régiments de "cavalerie" (Inscrits dans les cadres), 4 escadrons, 40 escadrons.

Ces derniers régiments sont des régiments cadres complétés par le système du "Schimb" (service alternatif); ils forment la cavalerie ou "Schimb".

Le service n'est que de: 120 jours la première année; 40 jours la deuxième année; 30 jours la troisième année.

Les jeunes gens admis à ce service possèdent chez eux et entretiennent un cheval qu'ils doivent amener à chaque convocation ou à la mobilisation.

La proportion de cavalerie dans l'armée roumaine est relativement forte. Les raisons en sont d'ordre historique et traditionnel.

L'artillerie comprend: 20 régiments d'artillerie de campagne à six batteries de 75 Krupp, 480 pièces; 5 régiments d'artillerie de campagne de réserve, 160 pièces.

Un nombre indéterminé de batteries d'obusiers de 105 à tir rapide et de batteries lourdes.

L'effectif de l'armée roumaine depuis le commencement de la guerre a passé par diverses fluctuations. Le nombre d'hommes sous les drapeaux était de 100.000 en juillet 1914, 400.000 en septembre 1914, et est retombé à 150.000 pendant l'hiver 1914-1915, mais depuis quelques mois, un grand nombre de réservistes et les cavaliers ou "schimb" ont été appelés.

Le bluff des sous-marins commerciaux.

On annonce de Genève que le capitaine Koenig, commandant du sous-marin commercial "Deutschland", va faire paraître un volume à Berlin, le récit de son voyage transatlantique.

Tout cela n'a rien que de très naturel. Et si ce récit est lu avec fièvre par les Austro-Allemands, il se sera avec intérêt par les marins des autres nations qui y puisent un peu d'informations données sur les questions de navigation sous-marine.

Mais comme les espions de l'ennemi ne peuvent jamais rien faire sans ostentation et sans réclame, ils annoncent que le texte complet du livre du capitaine Koenig sera envoyé aux Etats-Unis, par sous-marin commercial, pour y être traduit et répandu à de nombreux exemplaires.

La Société des sous-marins commerciaux, qui lance cette nouvelle, continue à ne pas nous dire ce qu'il est advenu du "Breiten", et il serait, pourtant, intéressant d'être renseigné à ce sujet.

SUR MER

Le bluff des sous-marins commerciaux.

On annonce de Genève que le capitaine Koenig, commandant du sous-marin commercial "Deutschland", va faire paraître un volume à Berlin, le récit de son voyage transatlantique.

Tout cela n'a rien que de très naturel. Et si ce récit est lu avec fièvre par les Austro-Allemands, il se sera avec intérêt par les marins des autres nations qui y puisent un peu d'informations données sur les questions de navigation sous-marine.

Mais comme les espions de l'ennemi ne peuvent jamais rien faire sans ostentation et sans réclame, ils annoncent que le texte complet du livre du capitaine Koenig sera envoyé aux Etats-Unis, par sous-marin commercial, pour y être traduit et répandu à de nombreux exemplaires.

La Société des sous-marins commerciaux, qui lance cette nouvelle, continue à ne pas nous dire ce qu'il est advenu du "Breiten", et il serait, pourtant, intéressant d'être renseigné à ce sujet.

CHEMINS DE FER

HEURES D'ARRIVEES ET DE DEPARTS

Illinois Central R. R. Station Union.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Panama Limited, Chicago, St. Louis, Louisville et Cincinnati, etc.

Louisiana Railway and Navigation Company. Station Terminal, rue Canal.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New Orleans, Baton Rouge, etc.

Queen and Crescent R. R. Station Terminal, rue Canal.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New York et Washington, Cincinnati et Ashtabula, etc.

Texas and Pacific R. R. Station Trans-Miss.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Alexandria Local, El Paso, etc.

Louisville and Nashville R. R. Au Pied de la rue du Canal.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New York et Nouvelle-Orléans, Washington et New York, etc.

Gulf Coast Lines. N. O., T. & M. R. R. Station Terminal, rue Canal.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Texas Local, Sunset Limited, etc.

Southern Pacific Company. Station Union.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Texas Local, Sunset Limited, etc.

Louisiana Southern R. R. BRANCH GULF COAST LINES.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New Orleans, Baton Rouge, etc.

Yazoo and Mississippi Valley R. R. Station Union.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Delta Express, Memphis Fast Express, etc.

New Orleans Great Northern R. R. Station Terminal, rue Canal.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Jackson, Columbia, Tylerstown, etc.

New Orleans Southern and Grand Isle Railway.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New Orleans, Grand Isle, etc.

New Orleans Great Northern R. R. EXCURSIONS (Trains de Plaisir) Tous les Dimanches

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New York et Washington, Cincinnati et Ashtabula, etc.

Texas and Pacific R. R. "LA VILLE MAGIQUE DU SUD."

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to El Paso, Fort Worth, etc.

Queen and Crescent ROUTE Le Train de New York

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New York et Nouvelle-Orléans, Washington et New York, etc.

Gulf Coast LINES AGENT DES BILLETS

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Texas Local, Sunset Limited, etc.

Southern Pacific Company. Station Union.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to Texas Local, Sunset Limited, etc.

Louisiana Southern R. R. BRANCH GULF COAST LINES.

Table with 2 columns: DEPART and ARRIVEE. Lists routes to New Orleans, Baton Rouge, etc.

Advertisement for Du Magasin Holmes, featuring "Le Spécialité", "Marchandises de Premier Choix", and "Assortiments Complets".

Advertisement for Les Marches au Succès, stating "sont construites en dollars, pièce sur pièce" and "Whitney-Central Trust & Savings Bank".

Advertisement for J. M. Cabanas et Cie, located at 240 Rue Chartres, advertising "Le seul établissement économique".

Advertisement for Amis Conquis par Téléphone, featuring Cumberland Telephone & Telegraph Company.

Advertisement for R. G. Holzer, Garage "Holzer" portatif à l'épreuve de la rouille, located at 317 et 329 Rue Bourgogne.

Advertisement for Italian Beauty, featuring "Huile d'Olive Pure" and "V. S. DANTONI".

Advertisement for Comus Buffet, located at 157 St. Charles Street, featuring "Merchants' Lunch".

Advertisement for Gulf Coast Lines, featuring "AGENT DES BILLETS" and "229 rue St-Charles".

Advertisement for Comus Buffet, featuring "Merchants' Lunch" and "30c".