
L'Histoire de la vapeur. 2e feuille : Les Bateaux à Vapeur.

Numéro d'inventaire : 1979.01788.45

Type de document : image imprimée

Éditeur : Glucq/Pellerin (Glucq : 115, Boulevard Sébastopol, Paris Pellerin : Epinal Paris/Epinal)

Imprimeur : Glucq/Pellerin

Période de création : 4e quart 19e siècle

Date de création : 1890 (vers)

Collection : Série encyclopédique GLUCQ des Leçons de Choses Illustrées.

Inscriptions :

- nom d'illustrateur inscrit : Anonyme
- numéro : Groupe V - Feuille n°45

Description : 16 images couleurs (70x59) avec légendes.

Mesures : hauteur : 390 mm ; largeur : 290 mm

Notes : Groupe V - Feuille n°45. Médaille d'Or : Marseille 1883. Ouvrage adopté par la Ville de Paris comme Récompenses dans ses Ecoles. Glucq : éditeur, ayant diffusé à Paris, fin 19e siècle, l'imagerie d'Epinal. Dépôt exclusif chez M.A Capendu, 1, Place de l'Hôtel-de-Ville, Paris.

Mots-clés : Images d'Epinal

Histoire et mythologie

Filière : aucune

Niveau : aucun

Autres descriptions : Langue : Français

Nombre de pages : 1

ill. en coul.

Groupe V. — FEUILLE N° 45.
MÉDAILLE D'OR: MARSEILLE 1883

L'HISTOIRE DE LA VAPEUR

2^e feuille : Les Bateaux à Vapeur

SÉRIE ENCYCLOPÉDIQUE GLUCQ
des Leçons de Choses Illustrées
Ouvrage adopté par la VILLE de PARIS
comme Récompense dans ses Ecoles.



Le premier bateau dans lequel la vapeur joua le rôle de force motrice est dû à Papin lui-même, l'inventeur de la machine à vapeur. C'est en Allemagne, à Faida, en 1707 que ce curieux bateau fut construit et essayé. Le but de Papin était de faire marcher mécaniquement les navires contre le vent.



Mais les bateliers ordinaires qui faisaient le service des transports de marchandises sur le fleuve du Werra, prirent peur à la vue d'un concurrent si redoutable dans ce navire qui marchait seul, mirent en pièces le bateau et sa machine (25 septembre 1707). Papin fut ruiné.



Frappé des inconvénients de ce mode primitif de propulsion des navires, et songnant à le remplacer par l'emploi de la vapeur, de Jourfroy, une fois son emprisonnement terminé, vint en 1775 à Paris et de suite visiter et étudier la fameuse machine à vapeur établie à Chalon.



Désireux d'entourer son invention du silence et de la discrétion nécessaires, le marquis de Jourfroy se réfugia à Basse-les-Dames sur le Doubs ; et là, n'ayant pour constructeur et pour mécanicien que l'humble chaudronnier du pays, il lui fit fabriquer à la main toutes les pièces de sa nouvelle machine.



Il y avait alors, en Angleterre, un jeune américain nommé Robert Fulton. Apprécié poissonnier, puis dessinateur de talent, il vendait à 15 sous des tableaux pour vivre. En 1801, Fulton vint en France et y inventa les Bateaux sous-marins, le Panorama et les Torpilles.



Représenant pour son compte tous les essais déjà faits en France et en Angleterre, Fulton réussit, le 9 août 1803, à faire marcher sur la Seine, en face de toute la population et de l'Institut convoqué à cet effet, un bateau à vapeur construit par lui et qui réussit à merveille.



En 1815, après Waterloo, Napoléon prisonnier à bord du Vaisseau Anglais qui l'emmenait mourir à St. Hélène, aperçut sur la mer, à l'horizon lointain, une petite fumée blanche, et demanda ce que c'était : « Soit ! lui dit-on, c'est un navire à vapeur ! » L'Europe se détourna. L'ombre du grand Fulton devait lui apparaître en ce moment. Il était trop tard, hélas !



Le 1^{er} navire à vapeur qui soit venu d'Angleterre en France pour traverser la Manche, est l'*Elis*, le 2 mai 1816. Le 1^{er} navire à vapeur qui traversera l'Atlantique pour venir d'Amérique à Liverpool est le *Savannah* en 1819. Enfin, le 1^{er} navire européen qui soit allé d'Irlande à New-York est le *Sirius*, en 1838, après 17 jours de traversée.



En 1776, deux officiers français, nommés d'Auxiron et de Polletas, firent éclater sur la Seine une nouvelle bouteille remplie de leur invention. Mais, au mois de septembre de l'année suivante, soit par maladresse, soit par malveillance, le malheureux bateau fut trouvé coulé au fond de la Seine.



À ce moment, vivait prisonnier à l'Île St. Marguerite, à la suite d'un duel, un jeune aristocrate franc-comtois nommé le marquis de Jouffroy. Pendant ses trop longues heures de méditation forcée, il contemplait les manœuvres des forçats qui faisaient mouvoir à la rame les Galères Royales.



Dès l'année 1776, le petit bateau à vapeur du marquis de Jouffroy marcha sur le Doubs : et le 15 juillet 1783 il fut fait sur la Saône, à Lyon, une expédition décisive devant plus de 10,000 spectateurs enthousiastes. La navigation à vapeur est donc bien d'origine française.



Fulton proposa au Premier Consul Bonaparte de faire honneur de son invention à la France qui, alors en guerre avec l'Angleterre pouvait en retirer les plus importants avantages. Bonaparte ne comprit pas la valeur immense de ce projet qui, réalisé, eut peut-être changé la face du monde ! Il refusa !



Justement découragé, Fulton résolut de porter son invention à l'Amérique, sa patrie, et partit pour New-York. Le 11 avril 1807, son navire « LE CLERMONT » faisait son premier voyage sur la baie d'Hudson. Un seul homme osa accompagner Fulton : ce fut un français nommé Andrieux.



Le premier instrument de propulsion adopté pour les navires à vapeur, a été la *ROUE à AUBES*, formée de palettes de fer remplaçant les rames et pouvant tourner autour d'un axe de façon à plonger tout à tour d'une certaine profondeur dans la mer.



Le deuxième propulseur est l'*ÉLÉVÉE*, due au génie de notre grand et malheureux ingénieur français, Frédéric Sauvage. L'*Élèvée* est un gigantesque vis à vis de bronze, qui, en tournant, se visse dans l'eau et y rencontre une résistance qui suffit à faire chasser le navire. L'*Élèvée* est noyée dans l'eau et, par conséquent, l'avantage d'être à l'abri des boulets de l'ennemi.

