
 ADDITIONS A L'ARTICLE

SUR LES BATEAUX A VAPEUR (1).

(Cet article a été inséré dans le n°. 225 de ce recueil).

 I. *Extrait d'une Notice sur les Bateaux à vapeur.*

Nous avons pensé que quelques détails ultérieurs sur les *bateaux à vapeur*, pourraient fixer l'attention de ceux de nos lecteurs qui se sont occupés avec intérêt de cette invention nouvelle, à l'occasion du voyage que M. Weld a fait de *Dublin à Londres*, dans une de ces embarcations (2). Les nouveaux détails que nous plaçons ici sont dus à M. Buchanan, ingénieur civil, et auteur d'un *Traité sur l'Economie du combustible*, et sur l'emploi de la vapeur pour le réchauffement.

Déjà, en 1801, on essaya, sur les canaux de navigation qui joignent le Forth et la Clyde, un bateau mu par l'action de la vapeur; mais cette tentative n'eut pas de suite, parce que l'agitation que produisait le mouvement rapide du

(1) Ces additions, ainsi que l'article dont il s'agit, sont extraits de la *Bibliothèque Britannique*.

(2) Voyez pag. 175, du n°. 225.

bateau dans un canal étroit menaçait de détériorer ses bords; et cette objection subsiste encore relativement aux canaux artificiels maintenant si communs en Angleterre; il est possible que la plus grande largeur de ceux qu'on a creusés dans d'autres pays les mît à l'abri de cet inconvénient.

Le premier bateau à vapeur qu'on ait construit en Amérique (et c'est là que les premiers ont paru), fut lancé à New-York, le 3 octobre 1807, et commença à voyager sur la rivière entre cette ville, et Albany, distante de cent vingt milles (quarante lieues).

Le premier essai, un peu en grand d'un bateau à vapeur sur la Clyde, eut lieu seulement cinq ans après, en 1812. On en établit un, d'environ quarante pieds de quille sur dix et demi de largeur. Il avait une machine à vapeur équivalente seulement à trois chevaux; et elle faisait le service d'une diligence d'eau pour les passagers. Depuis cette époque, le nombre de ces embarcations s'est accru par degrés.

Outre trois, qui ont été emmenées ailleurs, il y en a six actuellement qui font le service de la rivière, dont deux portent des marchandises, outre les voyageurs; on a augmenté peu à peu leurs dimensions, ainsi que la force des machines qui les font mouvoir; on en construit actuellement (1) de plus grandes encore, auxquelles on adapte des machines plus puissantes, une

(1) Au commencement de 1815.

entre autres, de près de cent pieds de long sur dix-sept de large, dont la machine à feu équivaldra à vingt-quatre chevaux; et une de même grandeur, mais dont la machine représentera trente chevaux. Tous ces bâtimens sont disposés et meublés avec beaucoup d'élégance, et leur extérieur est même fort soigné. On y trouve des livres, et toutes les feuilles périodiques pour l'amusement des passagers; et les rafraîchissemens dont on peut avoir besoin dans un voyage d'environ vingt-six milles par eau. Il n'est que de vingt-quatre par terre.

On parcourt la distance entre Glasgow et Greenock, en y comprenant quelques stations intermédiaires, en trois ou quatre heures; les bâtimens prennent, quand ils le peuvent, l'avantage de la marée; mais, comme ils partent à des heures différentes, ils font souvent une partie, ou la totalité de la route, contre la marée. On en a vu faire le voyage en deux heures et un quart, favorisés par la marée, mais contrariés par une brise modérée. On accorde au *mailcoach*, la voiture de poste ordinaire, trois heures et demie pour faire cette route, mais, dans des cas extraordinaires, des postillons l'ont faite en deux heures et demie.

Dans les commencemens, la nouveauté du véhicule, et l'espèce de danger auquel on croyait qu'il exposait les voyageurs en rendait le nombre si peu considérable, que le seul bateau à vapeur qui fût établi sur la rivière pouvait à peine faire ses frais. Mais ces préventions ne

tardèrent pas à se dissiper, et elles furent remplacées par une confiance telle, que le nombre des passagers qui voyagent actuellement dans ces bateaux, paraît incroyable à ceux qui n'en ont pas été les témoins. Non-seulement la route par terre, entre ces deux villes, est presque abandonnée; mais la communication entre elles s'est prodigieusement accrue, à raison de la facilité et du bon marché des transports. On a vu souvent, lorsque le tems est beau, de cinq à six cents personnes partir de Glasgow pour Port-Glasgow, et Greenock, et revenir le même jour. Un seul bateau a transporté jusqu'à deux cent quarante-sept passagers à la fois. On peut se faire une idée de la multiplication qui a eu lieu dans les communications à raison de ces nouveaux véhicules, en comparant ces nombres à ceux des voyageurs ordinaires dans les anciens bateaux; on n'en voyait guère plus de cinquante de ceux-ci, et autant en retour, dans les plus beaux jours d'été, et ils appartenaient aux classes inférieures du peuple. On peut y ajouter quatre voitures à six places chacune, et autant en retour.

Dans la belle saison, l'agrément seul du voyage, et la beauté des paysages sur la route, attire un grand nombre d'amateurs; la facilité du passage, a augmenté le nombre des personnes qui viennent prendre les bains de mer aux environs de Greenock, au-delà de ce qu'on aurait pu prévoir.

L'aspect du pays, déjà très-beau dans les environs de Glasgow, devient de plus en plus pittoresque, à mesure qu'on descend la rivière,

et il devient admirable, lorsqu'on arrive à la vue des hautes montagnes de l'Ecosse occidentale.

On a projeté divers moyens d'application de la force de la vapeur à la navigation; on a fait plusieurs essais de ces moyens; mais les bâtimens sur la Clyde sont tous construits sur le même principe; c'est-à-dire, des roues à aubes, semblables à celles des moulins que l'eau frappe en-dessous; il y a une de ces roues de chaque côté du bâtiment, et elles sont mises en action par une manivelle, que le *va-et-vient* du piston de la machine fait mouvoir. Le jeu de l'appareil est regularisé, comme à l'ordinaire, par un volant.

II. *Extrait d'une lettre écrite de Liverpool à M. WELD, à l'occasion de son voyage de Dublin à Londres, etc.*

... « Je vous envie, à la lettre, chaque pas de votre voyage de Dublin à Londres. Celui que je viens de faire de Dublin à Bristol a été très-différent du vôtre. J'étois embarqué sur un bricq, bien lotird, bien chargé, mal manœuvré, et encombré de passagers. Pendant trois jours, la mer était unie comme une glace; et nous, fixes comme un loch (1). Dans une

(1) Petit flotteur triangulaire qu'on jette à la mer, et qui

soirée très-agréable par la beauté du tems; il s'en est bien peu fallu que nous ne fussions jetés sur ces terribles rochers qui sont près de Milford; j'avais déjà sorti de mon port-manteau, mon argent et ce que j'avais de plus précieux; nous avons essayé de résister au courant en jetant l'ancre; mais deux de nos câbles avant déjà été coupés par les rochers, et le troisième n'aurait probablement pas résisté long-tems, lorsque très-heureusement une brise vint nous tirer d'affaire, après trois heures d'angoisses dans cette situation périlleuse. Un pareil incident n'aurait pas pu arriver à un bateau à vapeur; cependant, je n'aimerais pas ce genre d'embarcation sur une mer violemment agitée. J'ai trouvé à Bristol de fortes préventions contre ces bâtimens, parce que celui qui naviguait sur la Wye ou la Saverne, a été détruit par l'explosion du cylindre ou de quelque autre partie de l'appareil. L'accident eut lieu fort près du bord de la rivière, en sorte que les passagers eurent justement le tems de sortir du bateau avant qu'il s'enfonçât. Cet accident peut avoir été la suite d'un défaut de précaution ou d'expérience; et je ne doute point que ces bateaux ne deviennent d'un grand usage, malgré l'accident de Bristol. Nous en avons un à Liverpool, qui va de la ville jusqu'à Runcorn; mais c'est un petit bâtiment très-légerement construit, déjà vieux, et peu adapté

y demeure stationnaire, ou à peu près, pendant que le fil qui y est attaché, se dévidant par le sillage du vaisseau, sert à mesurer sa vitesse.

à cet usage. On lit fréquemment dans la gazette de Carrick, à Dublin, des articles sur ce sujet; et, récemment, deux lettres, dans lesquelles l'auteur (M. Dodd) parle de vous et de MM. Weld comme ayant été très-satisfait de la marche de son bâtiment. Il a annoncé le projet d'établir, au printems prochain, des bateaux à vapeur entre Holyhead et Dublin; je gagerais volontiers que, dans moins de trois ans, il y aura une communication régulière établie, par le moyen de ces bateaux, entre Liverpool et Dublin. On me dit qu'on se dispose à en établir sur le Rhin et sur l'Elbe. Je crois qu'ils auraient, sur ce dernier fleuve, des avantages particuliers: par exemple, entre Cuxhaven et Hambourg, sur une distance de soixante et quinze milles. Ces mêmes bateaux seraient aussi fort commodes entre Hambourg et Haarbours, comme aussi de Hambourg, en remontant l'Elbe, jusqu'assez avant dans le pays.

III. *Extrait du London Chronicle* (1).

Pendant les tems orageux qu'on a éprouvés dans le mois de septembre dernier, aux États-Unis, on a fait à New-York l'essai d'un bâtiment à vapeur, entre cette ville et New-Haven, dans une mer qui était fort houleuse, à cause d'un courant rapide contre lequel soufflait un

(1) Publié à Paris, en novembre 1815.

vent violent. Le bâtiment a parcouru 97 milles en six heures cinquante minutes (environ 14 milles par heure), et il est revenu à peu près dans le même tems, avec deux cent huit passagers. On a ainsi prouvé, jusqu'à l'évidence, que les bateaux à vapeur peuvent faire route contre le vent et la mer, et qu'ils offrent plus de sûreté que les autres bâtimens de même grandeur. Une compagnie formée à New-York, fait construire un bâtiment sur le même plan, pour servir de paquebot entre cette ville et Charlestown, dans la Caroline Méridionale; et s'il réussit (ce dont on ne peut guères douter), cette même compagnie annonce l'intention de faire construire un bâtiment du même genre destiné à passer des États-Unis en Europe.