

mais on se divisa sur le mode de mécanisme qu'il faudrait adopter et surtout sur la base des calculs à vaincre et de la force motrice à employer. Un des frères Périer fit, de son côté, des essais infructueux. Mais Jouffroy, à cent lieues de Paris, au milieu d'obstacles de tout genre, sans autre secours qu'un chaudronnier de village, parvint, en juin et juillet 1776, à faire naviguer un bateau à vapeur sur le Doubs. Ce premier bateau avait quarante pieds de long sur six de large. Tous les détails du mécanisme sont connus et ont été décrits. Ce résultat primitif, malgré son heureux succès, ne valut au marquis de Jouffroy que la dénomination de *Jouffroy-la-Pompe*; tant l'esprit dénigrant et dépréciateur est prompt à s'élever en France ! tant la niaiserie s'y hâte d'employer gauchement l'arme du ridicule ! Jouffroy ne se découragea point. Il corrigea les imperfections de son mécanisme, et, à force de soins, de travaux et de génie, il parvint à construire un pyroscaphe, d'une grande dimension, en état de fonctionner. Sa longueur allait à cent quarante pieds, sa largeur à quatorze. Les roues avaient quatorze pieds de diamètre, les aubes étaient de six pieds de longueur et plongeaient à deux pieds dans la rivière. Le tirant d'eau du pyroscaphe était de trois pieds, le poids total de trois cent vingt sept milliers, savoir : vingt-sept pour le navire même, trois cents de charge. Cet énorme bateau manœuvra pourtant à diverses reprises : il remonta de Lyon à l'Île-Barbe la courant de la Saône en juillet 1783, en présence d'une foule innombrable de témoins, parmi lesquels étaient des académiciens de Lyon. Procès-verbal de la réussite fut dressé par ces derniers. C'est ce que rappelle M. Parisot, auquel nous empruntons ces détails, dans un article du tome 68^e de la *Biographie universelle*. Rédigé ou non