

rendre dans la mer du Nord, les mariniers s'y opposèrent et détruisirent *la petite machine du bateau à roues*; en admettant que cette correspondance, restée dans l'oubli pendant 145 ans, ne soit pas apocryphe, le mécanisme du bateau aurait été mis en mouvement sur la Fulda par les forces animées et non par la vapeur, puisque Papin voulait se rendre à Londres pour y faire des vaisseaux de cette construction ayant assez de profondeur pour appliquer la machine à feu à donner le mouvement aux rames. Papin dut construire son bateau sur le modèle de celui du prince palatin Rupert dont il explique le mécanisme dans un mémoire publié en 1690, et qui était mu par un manège de chevaux auquel il voulait substituer la machine à vapeur modifiée de Savery (1). Après la destruction du mécanisme de son bateau, Papin ne s'occupa plus de l'entreprise.

De 1687 à 1693, le mécanicien Duguet fit à Marseille et au Havre de nombreux essais avec des rames tournantes (2); Savery vers 1707, le mécanicien anglais Dickens en 1724, concurent le projet d'appliquer la vapeur à la navigation, mais ils n'exécutèrent rien (3); Le comte de Saxe en 1732, présenta le plan d'un bateau muni de roues à aubes mues par des chevaux (4); Jonathan Hull prit un brevet en Angleterre l'an 1737, pour une machine destinée à faire entrer les navires dans les rades, les ports, les rivières et les en faire sortir contre le vent et la marée, ou par des temps calmes,

(1) Voir à ce sujet Arago, Ann. du bur. des long., 1837, p. 286 — 287. Figuiet, t. I, p. 85.

(2) Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences, t. I, p. 173 et suiv.

(3) Figuiet *ibid.* t. I, p. 238. — A Sketch of the origin. progress. of steam navigation, by Wood Crost. p. 10.

(4) Machines et inventions approuvées par l'Académie des sciences, t. VI, p. 41. — Figuiet, t. I, p. 253.