

Nisbett et l'ingénieur français Brunel, qui plus tard construisit le tunnel de la Tamise. Liwingston se chargea de fournir tous les fonds nécessaires » pour établir la navigation à vapeur en Amérique. Fulton se mit à étudier « d'abord le système du refoulement de l'eau sous la quille » puis, le « système palmipède ; » il s'était arrêté à « l'emploi d'une chaîne sans fin, mise en action par la vapeur et munie d'un certain nombre de palettes, faisant l'office de rame, » lorsqu'il apprit que ce mécanisme, déjà essayé par un horloger de Trévoux nommé Desblanc, avait complètement échoué. Alors « il revint aux roues à aubes. Des expériences exécutées sur la Seine, le 9 août 1803, devant une Commission de l'Académie des sciences, eurent tout le succès désirable (1) ; » mais Napoléon refusa de saisir l'Académie de la question ; ce refus était dicté par un sentiment d'intérêt national. L'Angleterre possédait seule, à cette époque, de grands ateliers de construction des machines ; elle aurait donc profité de l'invention longtemps avant que la France pût être en mesure de l'utiliser. Au reste, Fulton répétait souvent que son intention était d'établir la navigation à vapeur sur les grands fleuves de l'Amérique, et non sur les rivières qu'il appelait les ruisseaux de la France.

« La machine à-vapeur commandée par Fulton et Liwings-
« ton, en 1804, à l'usine de Boulton-Watt, ne fut terminée
« qu'au mois d'octobre 1806 ; à cette date, Fulton s'embar-
« quait pour l'Amérique, et la machine à vapeur était expédiée
« à New-York. Le bateau qui la reçut avait cinquante mètres
« de long sur cinq de large et jaugeait cent cinquante ton-
« neaux. Le diamètre de ses roues était de cinq mètres ; la ma-
« chine était de la force de dix-huit chevaux, à double effet et
« à condenseur ; le piston avait vingt-quatre pouces anglais

(1) Figuiér. *Hist. des principales découvertes*, t. I, p. 282 à 286.