

Fulton profita de tout ce qui avait été fait ou proposé depuis un quart de siècle, il se servit de la machine à double effet alors perfectionnée et appropriée au mouvement rotatoire; la machine de son bateau fut construite dans les grands ateliers de Boulton-Wat, à Soho, par les ouvriers les plus habiles. Cependant on chercherait en vain, dans l'application de 1807, la moindre invention, ou un progrès quelconque. Les dimensions du bateau de Fulton étaient à peu près les mêmes que celles du bateau de Jouffroy; le diamètre des roues était le même dans les deux bateaux; leurs aubes plongeaient également à deux pieds dans l'eau; les différences ne consistaient que dans l'emploi de la machine à double effet, perfectionnée postérieurement aux expériences de 1783, et dans les appropriations qu'exigeait cette machine. Fulton n'a rien inventé, le fait d'avoir établi le premier un service régulier qui n'ait pas été abandonné après avoir été essayé, ne saurait constituer un droit à la gloire de l'invention, gloire qui appartenait depuis un quart de siècle à celui qui, de prime abord, avait construit le premier pyroscaphe avec les dimensions reconnues les meilleures soixante ans plus tard (Académie des Sciences, 1840).

Les expériences de Jouffroy sont antérieures d'un quart de siècle à l'application faite par Fulton; leur succès a été constaté par un acte authentique, par des documents officiels, et par le témoignage de milliers de spectateurs. Le bateau de Jouffroy navigua sur la Saône pendant seize mois; les capitaux nécessaires pour l'organisation d'un service régulier lui étaient assurés, à la seule condition d'un privilège d'exploitation qui fut refusé.

Si Fulton n'avait pas trouvé dans son association avec Liwingston le crédit pour l'obtention du privilège et les ressources financières suffisantes, il n'aurait pas même pu entreprendre un essai. Cela est si vrai que, peu de jours avant que