

« ticables et où, par conséquent, les frais de navigation à
« l'aide de la vapeur seront mis en comparaison avec ceux
« du travail des hommes et non pas des chevaux, comme en
« France où il existe partout des chemins de halage et des
« Compagnies de transport des marchandises, à un taux si
« modéré, que je doute fort si jamais un bateau à vapeur,
« tout parfait qu'il puisse être, peut rien gagner sur ceux
« avec chevaux.

« Quoique les roues ne soient pas une nouvelle application,
« si je les combine de manière qu'une bonne moitié de la
« puissance de la machine agisse en poussant le bateau, de
« même que si la prise était de la terre, la combinaison sera
« infiniment meilleure que tout ce qu'on a fait jusqu'ici, et
« c'est dans le fait; une nouvelle découverte. »

Ainsi, Fulton reconnaissait que la gloire de l'invention du pyroscaphe appartenait à l'auteur des expériences faites à Lyon, sur la Saône, en 1783. Plus tard, sa prétention se bornait à la combinaison d'une machine de manière à ce qu'une bonne moitié de sa puissance agit en poussant le bateau, de même que si la prise était à terre. Or, vingt-huit ans auparavant, Jouffroy avait vu et soutenu que le calcul de la puissance de propulsion devait être plus que triple en prenant le point d'appui dans l'eau pour produire le même effet que si la prise était à terre. Cette théorie, si vraie, fut combattue par Perrier, Ducret et d'autres savants, qui ne pardonnèrent pas au jeune gentilhomme d'avoir eu raison.

Depuis qu'Arago a proclamé, avec l'autorité de la science, que la priorité de l'invention de la navigation par la vapeur appartient à la France et au marquis de Jouffroy, tous les écrivains français ont rendu à notre compatriote l'hommage mérité. M. Louis Figuier, dont les publications scientifiques ont acquis l'autorité de l'érudition, de l'exactitude et de l'impartialité, reconnaît que l'honneur d'avoir exécuté le pre-