

et Perier furent nommés commissaires. Le bateau essayé à Lyon renfermait deux machines à feu distinctes. »

Beaucoup d'entre nous se rappellent que, peu d'années après la Restauration, M. de Jouffroy a fait de nouvelles expériences et a rendu la ville de Lyon encore une fois témoin des manœuvres de son bateau, depuis Vaise jusqu'à l'Île-Barbe, et depuis l'Île-Barbe jusqu'au pont d'Ainay, soit en descendant, soit en remontant les ponts placés dans cet intervalle; et enfin par deux voyages de Lyon à Châlon, avec des eaux assez fortes pour convaincre de la puissance dont il disposait, ayant employé trente heures pour remonter de Lyon à Châlon, et quatorze pour en revenir, traversées qui se font de nos jours avec plus de rapidité encore.

M. de Jouffroy proposa alors de former, pour la navigation sur la Saône, une société composée de 200 actions de mille francs. Le prospectus de ce projet, rappelant ces circonstances de notoriété publique, fut livré à l'impression : il en existe des exemplaires. L'acte de société fut déposé chez M^e Farine, notaire, dont les minutes sont actuellement entre les mains de M. Hodieu. Mais l'association ne put pas se réaliser et précéder celles qui ont obtenu depuis de si grands succès, et dont la concurrence seule atténue les bénéfices.

Quoiqu'il en soit, des résultats actuels de l'invention des bateaux à vapeur, elle n'est due ni aux Anglais, ni aux Américains. Robert Fulton a bien pu se laisser donner, mais il n'a jamais osé prendre le titre de créateur du pyroscaphe, même dans l'ouvrage qu'il a publié sur le *steam-boat*, ou bateau à vapeur, et sur la frégate à vapeur, qui n'est que le développement du bateau. Dans un procès qu'il eut en son propre pays à l'occasion des *steam-boats*