

# JÓNAS BLONDAL

Les bateaux à vapeur

*Il n'y a eu des voiliers à vapeur, comparativement à l'ère des bateaux à voile, que sur une courte période de temps. Très rapidement, ces hybrides laissèrent la place aux bateaux à vapeur sans voile. C'est ainsi qu'ils furent écartés de l'histoire de la construction navale.*

## L'invention de la traction à vapeur

La première machine à vapeur à basse pression fut inventée en 1765 par l'ingénieur écossais James Watt (1736–1819). Certes, Héron d'Alexandrie (vers 60 de notre ère) avait déjà construit une sorte de turbine à vapeur mais son « tourniquet à air chaud », l'« éolipyle », servit plus à fasciner ses observateurs qu'à développer la mécanique.

On attribue généralement l'invention du bateau à vapeur à l'américain Robert Fulton. Effectivement, le 7 août 1807, il se déplaça d'abord de New York à Albany sur la Hudson River sans voile. Son « Clermont » eut besoin de 32 bonnes heures pour parcourir ce trajet de 150 lieues. Et déjà le 4 septembre, des passagers payèrent un ticket pour être les premiers à naviguer sur le bateau de Fulton, le « North River Steam Boat ».

Il y avait pourtant déjà eu des expériences réussies de bateaux fonctionnant avec des machines à vapeur avant que Fulton ne commercialise la navigation à vapeur. Le marquis français Jouffroy d'Addans navigua par exemple déjà en 1776 avec une machine à vapeur sur la Saône près de Lyon. Il faut citer aussi des noms comme James Rumsay, Samuel Morey ou Robert Stevens.

Les anglais considèrent plutôt William Symington comme celui qui a vraiment découvert la navigation à la vapeur. Cet anglais construit en mars 1803 le « Charlotte Dundas », le premier bateau à vapeur capable de naviguer tous les jours. Mais Symington n'arriva pas jusqu'au stade de pouvoir en faire une exploitation commerciale. C'est pour ces raisons probablement que l'on attribue toujours à Robert Fulton l'honneur d'avoir découvert le bateau à vapeur.

## Les voiliers à vapeur

Les avantages de la traction à la vapeur en comparaison à l'utilisation de la force du vent étaient évidents : On dépendait auparavant des conditions du vent, maintenant la machine à vapeur donnait une nouvelle liberté à la navigation, l'indépendance vis à vis des facteurs météorologiques, sur lesquels les marins n'avaient aucun pouvoir. Il est facilement compréhensible que cette nouvelle technique fit vite son entrée dans le monde de la navigation. Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la construction de voiliers équipés de machines à vapeur gagnait toujours plus de terrain.

En 1819, le « Savannah » fut le premier voilier à vapeur à traverser l'Atlantique.

Après cinq années de construction, le « SS Great Britain », créé par Isambard K. Brunel, fut mis en 1843 à l'eau. Avec ses 98 mètres de long, le « mother of all modern ships » était non seulement le plus grand bateau en fer de son temps mais aussi le premier qui traversa l'Atlantique avec une machine de propulsion à hélice. Aujourd'hui, on peut toujours visiter ce bateau à six mâts. En 1970, le « SS Great Britain » fut reconduit des îles Falkland à Bristol, son port d'origine où, restauré, il peut être admiré comme vestige de la splendeur victorienne.

En 1857, le « Great Eastern » fut mis à l'eau à Londres comme étant le plus grand bateau de l'époque. L'équipage de ce voilier à vapeur entrepris en 1866 un travail très particulier : le placement du premier câble transatlantique.

>>



L'« éolipyle » : Héron d'Alexandrie inventa déjà au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère l'ancêtre de la machine à vapeur



Élégant vestige : Les voiliers, malgré leur beauté et leur caractère écologique, cédèrent finalement la place au moteur à vapeur ou au diesel

Le « Sir Walter Scott » accosté au « Loch Katrine » en Écosse. Les bateaux à vapeur de cette sorte ne fonctionnent aujourd'hui que comme attractions touristiques



# JÓNAS BLONDAL

Les bateaux à vapeur | Page 2

D'autres voiliers à vapeur sont réputés, comme le « Carnatic » (90 mètres de long ; le bateau s'échoua le 13 septembre 1869 sur un récif en mer Rouge), le « Dunraven » (un bateau de commerce, qui coula lui aussi en mars 1876 dans la Mer Rouge), le « USS Alabama » (un voilier à vapeur américain de 1890) et le « Pourquoi Pas ? » de 1908.

« Eiríkur Rauði » et « Pourquoi Pas ? »

Le baleinier « Eiríkur Rauði » qui apparaît dans « [Jónas Blondal](#) » est un trois-mâts à vapeur. De tels voiliers à vapeur furent rarement utilisés vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle pour la pêche à la baleine (voir aussi sous thème [la pêche à la baleine](#) > [historique de la pêche à la baleine](#) > [La chasse aux hyperoodons](#)) Les agrès typiques des barques avaient l'avantage de rendre l'utilisation de la brigantine plus facile. On avait ainsi davantage d'hommes disponibles pour la capture et le traitement des baleines.

Le viking Eric le Rouge découvrit en 982 de notre ère le Groënland. « Eiríkur Rauði » est la version islandaise de son nom. L'avant dernière lettre, le « eth » se prononce comme le « th » de la langue anglaise (comme dans « father »).

Afin de représenter les baleiniers le plus fidèlement possible dans les images de la BD, on se servit d'une maquette du « Pourquoi Pas ? » comme modèle pour le « Eiríkur Rauði ».

L'original de « Pourquoi Pas ? », achevé en 1908 à Saint-Malot, connut une histoire particulièrement mouvementée. Ce trois-mâts fut construit spécialement pour des explorations et il resta pendant 28 ans au service de l'ingénieur et commandant Jean-Baptiste Charcot (1867–1936). Le dernier voyage d'exploration dans les eaux du Groënland finit en tragédie : Le 16 septembre 1936, le « Pourquoi Pas ? » s'échoua sur un récif dans le Faxafjord, à 30 lieues de la ville portuaire Reykjavík. Charcot et 42 autres marins furent emportés au fond. Une seule personne survécut à ce malheur.



Le « Pourquoi Pas ? » dans le port du « Havre » en France. La photo fut prise en 1908