

Le *Clermont* ne ressemblait pas, sans doute, aux palais flottants que l'on voit de nos jours, mais il avait ce mérite de résoudre le problème; il formait un véritable point de départ. On verra, plus tard, le bateau de Fulton se perfectionner et se transformer. Non content de naviguer sur les fleuves, Erickson, après avoir armé de l'hélice un navire appelé le *Stockton*, lui fera heureusement traverser l'Atlantique en 1839. C'est, on le croit du moins, le premier navire à vapeur qui ait fait la traversée de l'océan, bien qu'on ait peut-être raison de revendiquer cet honneur pour le *Royal William*, dont les débris ont été retrouvés, il y a quelques années, dans le port de Québec.

De nos jours on a encore perfectionné la machine à vapeur. Grâce à la construction particulière des fourneaux et au système amélioré de condensation, on est parvenu à faire naviguer à peu de frais, comparativement, et à grande vitesse, d'immenses navires qui portent un fret énorme et toute une population de passagers. Le voyage de Liverpool à Québec se fait en neuf jours; dans vingt ans, on le fera en six jours, peut-être en moins de temps encore.

On a été même plus loin, on s'est servi de la vapeur pour surmonter les obstacles qu'offre notre climat rigoureux à la navigation du Saint-Laurent. Je me rappelle, il y a environ vingt-cinq ans, lorsqu'il a été question d'établir un service de bateaux à vapeur pendant l'hiver, entre Québec et Lévis, que bien des personnes se sont opposées à ce projet. On allait jusqu'à dire que c'était tenter la Providence; et beaucoup de gens sont encore sous l'impression que le premier bateau à vapeur construit pour ce service, l'*Ardie*, a été incendié sur la grève de Lévis, non pas par le fait du hasard, mais par des personnes qui croyaient faire une bonne œuvre en empêchant leurs semblables de courir au devant d'une mort certaine.

Aujourd'hui, cependant, le passage se fait presque aussi régulièrement qu'en été, et deux steamers circulent chaque jour à travers les champs de glace avec cette superbe insouciance que donnent la conscience de sa propre force et l'habitude de remporter une victoire facile.

Quelle différence, entre notre manière de naviguer et celle d'il y a quarante ans à peine. Un grand nombre de personnes se rappellent encore les anciens *Horse-boats* qui servaient de bacs-passeurs et faisaient même le service entre Québec et les paroisses voisines. Avec ces lourds et incommodes bateaux, on savait bien quand on partait, mais on n'était jamais certain de l'époque de l'arrivée. Pour peu que le vent et la marée fussent contraires, un voyage de dix lieues prenait les proportions d'un voyage au long cours. Montréal était alors aussi loin de nous que l'est au-

jourd'hui Liverpool; et un ancien me disait, 'il n'y a pas deux ans encore, que, dans sa jeunesse, il avait mis sept semaines à se rendre à Montréal par la voie du fleuve. Il ne serait pas juste, cependant, de mettre ce retard sur le compte des *Horse-boats*, puisque dans cette circonstance remarquable, la *voiture d'eau* n'était qu'une simple goëlette.

Après le steamer, est venue cette autre belle application de la vapeur, les locomotives et les chemins de fer. Cette grande invention est due à un ingénieur anglais, George Stephenson, né en 1781 et mort en 1848. Je ne vous raconterai pas la vie de cet homme distingué, dont le nom est acquis à la postérité. Cela nous entraînerait trop loin. Son histoire, du reste, et celle de son invention, ressemblent beaucoup à celle de Fulton dont je viens de donner les principaux traits. Avant lui, on avait déjà eu l'idée de faire rouler sur des lisses en bois les wagonnets qui transportent la houille dans les mines; en 1804, on avait même conçu le plan d'une locomotive; mais ces essais avaient été infructueux. A son tour, Stephenson se mit à travailler cette idée et, au bout de dix mois, il avait construit sa locomotive. Se débarrassant du système d'engrenage qui avait fait échouer les autres, il se fit à l'adhérence des roues et remplaça les lisses en bois par des rails en fer. Sa locomotive était lourde et défectueuse, cependant elle traînait huit wagons du poids de 30 tonnes avec une vitesse de quatre milles à l'heure. Le chemin de fer était inventé.

Stephenson voulut alors construire une voie ferrée pour relier Liverpool et Manchester, mais les propriétaires de canaux, qui voyaient là la ruine de leur industrie, et les fermiers et paysans, imbus de sots préjugés, maltraitèrent tellement les ingénieurs que ces derniers durent abandonner les travaux d'exploration. Du reste, on ne vit pas de suite ce qu'il y avait, dans cette grande découverte, et, pendant dix ans, on n'en tira à peu près aucun parti. En 1823, cependant, les esprits semblèrent se réveiller. On entreprit, sous la direction de Stephenson, la construction d'un chemin de fer entre Darlington et Stockton. Ce chemin de fer, le premier qui ait été exploité, fut inauguré le 27 septembre 1825. Voici comment le *Times* du 2 octobre de la même année rend compte de ce fait important:

“ Les habitants du comté de Durham ont joui, le 27 Septembre, d'un spectacle extrêmement curieux: la voie ferrée entre Darlington et Stockton a été ouverte en grande pompe. Trois machines à vapeur de la force de cinquante chevaux chacune, ont servi à remorquer treize wagons chargés de marchandises et de produits divers sur la hauteur du plan incliné qui ferme la voie. Là, on a attelé à une machine mobile