

Le début de la navigation à vapeur sur l'Atlantique nord, courrier des États-Unis

Franck TREVISO

EXPOSÉ DE CANDIDATURE DU 7 DECEMBRE 2013

Au milieu des années 1830, aucun bateau n'a encore franchi l'Atlantique nord en utilisant la vapeur pendant toute sa traversée, la voilure étant, dans ce cas, utilisée en complément de la machine. Les 3 500 milles à parcourir nécessitent d'emporter au moins 600 tonneaux de charbon et la jauge des steamers culmine techniquement à un peu plus de 1 000 tonneaux, ce qui laisserait peu de place aux passagers et au fret. D'autre part, l'eau de mer utilisée pour le fonctionnement des chaudières obligerait à plusieurs arrêts en cours de voyage pour nettoyer certaines pièces encrassées par le sel. L'invention du condenseur de surface qui permet de distiller l'eau de mer avant son emploi et le talent de l'ingénieur anglais Isambard Kingdom Brunel, qui va théoriser et faire construire des steamers de plus de 1 000 tonneaux, vont apporter une solution à ces deux problèmes.

En 1838, à l'époque où va être fait le premier voyage de Grande-Bretagne aux États-Unis par un bateau à vapeur, les traversées transatlantiques sont faites du côté britannique par les paquebots à voiles de l'Amirauté qui sont forts lents. Ils font le voyage aller en plus de deux mois et celui de retour en un mois et demi. Ces paquebots sont d'ailleurs surnommés par le public «coffin brigs» (bateaux cercueils), pour leur manque de sûreté et de confort.

Les États-Unis monopolisent en grande partie le transport des passagers, du fret et de la poste avec les grands paquebots à voiles de leurs compagnies privées qui font le voyage ouest/est vers l'Europe portés par le vent, en souvent moins de 25 jours et celui est/ouest, contre le vent, en souvent moins de 35 jours, ce qui fait presque moitié moins de temps que les paquebots de l'Amirauté.

La lettre ci-dessous a été transportée par le Toronto, paquebot à voiles de 631 tonneaux de la compagnie américaine Black X Line, parti de New York le 11 août et arrivé à Portsmouth le 7 septembre. La traversée a été faite en 27 jours ce qui n'a rien d'exceptionnel en terme de rapidité en 1838.



Convention France / Grande-Bretagne du 15 juillet 1836.
Dû à la Grande-Bretagne, lettre simple (1 shilling 6 pence) = 18 décimes
De Calais au Havre (160 à 220 kilomètres), lettre simple = 9 décimes
Total 27 décimes

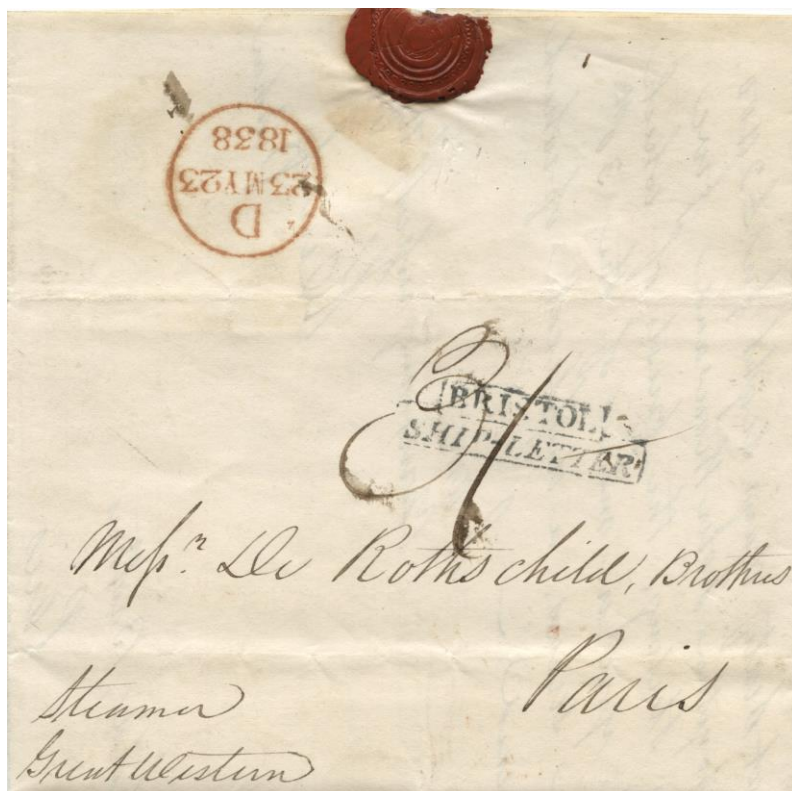
Sous la pression de l'opinion publique insatisfaite du service de ses paquebots, l'Amirauté britannique va lancer un appel d'offres afin de confier le transport transatlantique à une compagnie privée de paquebots à vapeur qui sera subventionnée. Dès lors plusieurs compagnies de steamers vont être créées.

Pour être la première compagnie à effectuer une traversée totalement à la vapeur, la British & American Steam Navigation Company affrète le Sirius, un petit steamer de 703 tonneaux et 320 CV. Parti de Cork le 4 avril, il arrive à New York le 23 avril peu après minuit. Malgré une mer démontée et une provision de charbon insuffisante, il a franchi les 3 583 milles en 18 jours 14 heures et 22 minutes à la vitesse de 8,03 nœuds. Il devient pour l'histoire le premier bateau à vapeur ayant traversé l'Atlantique. Pour l'anecdote, c'est durant ce voyage que le capitaine fait brûler dans la chaudière tout ce qui est combustible, ce qui a servi bien des années plus tard à Jules Verne pour écrire le récit du voyage retour des États-Unis en Grande-Bretagne de Phileas Fogg dans le « Tour du monde en 80 jours ». Il n'est pas connu de lettre de ce voyage.

Lettre de New-York du 30 avril 1838, transportée par le Sirius lors de son premier voyage retour.

New York 1er mai - Falmouth
18 mai 1838.

Ship letter, lettre double
8 pence x 2 = 1 shilling 4 pence
De Bristol à Londres (120 miles)
10 pence x 2 = 1 shilling 8 pence.
Total 3 shilling.



Devancé de quatre jours par le Sirius, le Great Western, steamer de 1 340 tonneaux et 420 CV de la Great Western Steam Ship Company part de Bristol le 8 avril et arrive à New York seulement 17 heures après lui. Ce voyage fait en 15 jours et 12 heures, en moitié moins de temps qu'un paquebot à voiles, est un énorme succès. Pourtant, peu avant son départ, un incendie s'était déclaré dans la salle des machines et la plupart des passagers avaient renoncé à faire le voyage. Le Great Western n'a transporté que sept personnes pour 148 places disponibles. Il n'est pas connu de lettre de ce voyage.



Lettre de New-York du 7 mai 1838, transportée par le Great Western lors de son premier voyage retour.

New-York 7 mai - Bristol
22 mai 1838.

Ship letter, lettre double
8 pence x 2 = 1 shilling 4 pence
De Falmouth à Londres (270 miles)
12 pence x 2 = 2 shillings
Total 3 shilling 4 pence.

Le Sirius n'était pas conçu pour les traversées transatlantiques, il ne fera que deux voyages. Le Great Western a connu, lui, une plus longue carrière, effectuant 45 traversées jusqu'en 1846. La subvention postale vitale pour l'exploitation d'une ligne transatlantique est donnée en 1839 à la British & North Américan Royal Mail Steam Packet Company (Cunard).

© Franck Tréviso & Académie de philatélie 2013 ©