

Les débuts de la navigation à vapeur sur le St-Laurent

UN DOMAINE INÉDIT DE L'HISTOIRE POSTALE

Les débuts de la navigation à vapeur sur le St-Laurent

1- Les débuts;

2- Le règne de la St.Lawrence steamboat (John Molson);

3- Les instruments de recherche;

4- Les lettres consignées, définition et présentation;

5- Les lettres consignées, analyse de quelques plis;

6- La première marque postale, présentation;

7- La première marque postale, analyse de quelques plis;

8- Conclusion

1- Les débuts;

A) James Watt:
les premiers
engins à vapeur;

B) Robert Fulton
et le premier
navire à vapeur;

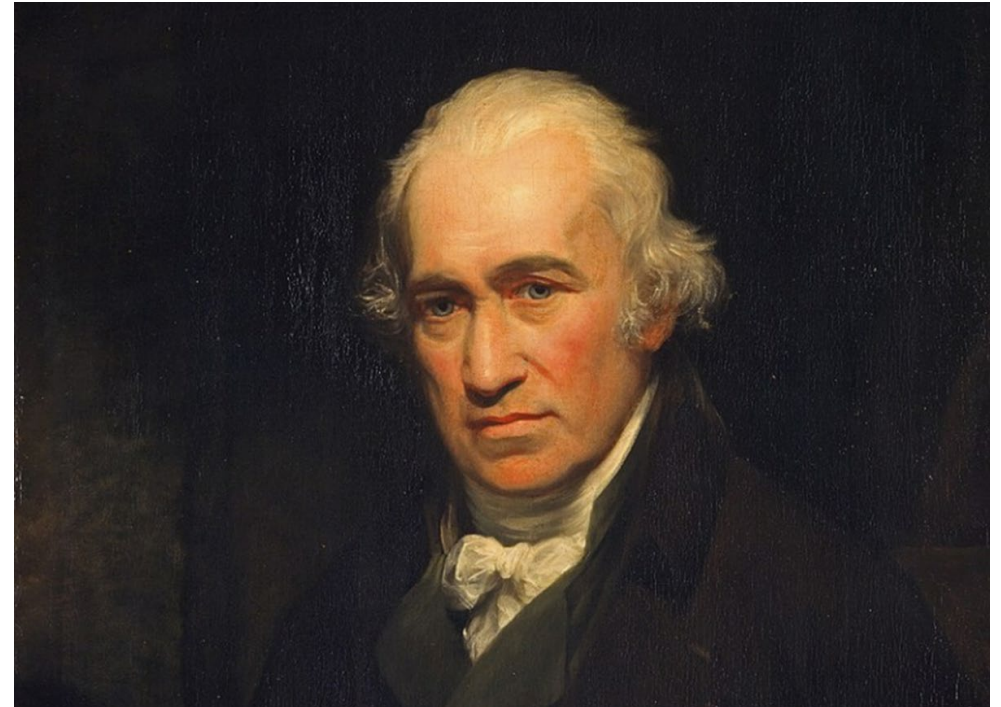
1A) James Watt: les premiers engins à vapeur;

1- Les premiers engins à vapeur datent d'avant Watt:

La machine à vapeur de Newcomen date des années 1710, elle servait à pomper l'eau dans les mines, cependant elle était énorme et peu efficace;

La principe de la machine de Watt date de 1769, elle conserve mieux l'énergie thermique.

En 1785, est fondée la Boulton & Watts, au début on devait faire appel à divers fournisseurs; mais à partir de 1795 ils fabriquent entièrement leurs machines. Elle est 5 fois plus efficace que celle de Newcomen, ce qui permet d'en réduire la taille.

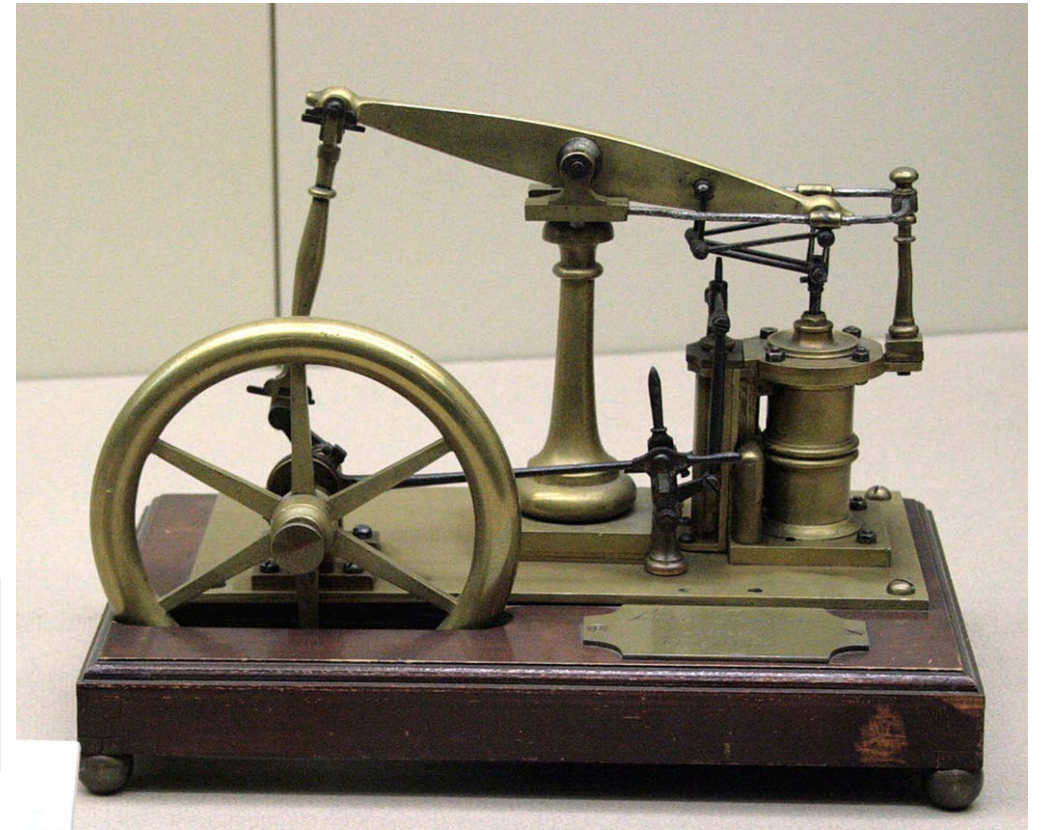


1A) Modèle de la machine de Watt

Watt a inventé un condensateur qui permettait de conserver l'énergie thermique de la machine;

Il a aussi inventé un système à deux roues dentelées qui permettait d'augmenter la vitesse du mouvement circulaire.

La machine devint ainsi suffisamment petite pour être installée à bord d'un bateau ou d'un train...



1B) Robert Fulton et le premier navire à vapeur;

Robert Fulton est un ingénieur américain qui vécut longtemps en Europe;

Il inventa le premier sous-marin pour la marine française;

En 1806-7, il fit construire le premier navire à vapeur rentable: le North River Steamboat, appelé aussi Clermont;



1B Robert Fulton: réplique du Clermont

Le Clermont
reliait New York
et Albany par la
rivière Hudson.

Il parcourait la
distance de
560km entre les
deux villes en 62
hres.

Il développait
une puissance de
24 chevaux
vapeur

Il était équipé
d'un engin à
vapeur produit
par la compagnie
Bolton & Watt.



Le « Clermont », réplique du début du XX^e siècle.

2- Le règne de la St.Lawrence steamboat (John Molson);

Né en 1763, il émigre au Canada en 1781;

Il retourne en Europe, puis revient au Canada où il fonde une brasserie en 1788;

Sa bière obtient un grand succès;

Dès 1809, il lance l'Accommodation, le premier navire à vapeur au Canada.



2- John Molson: l'Accommodation

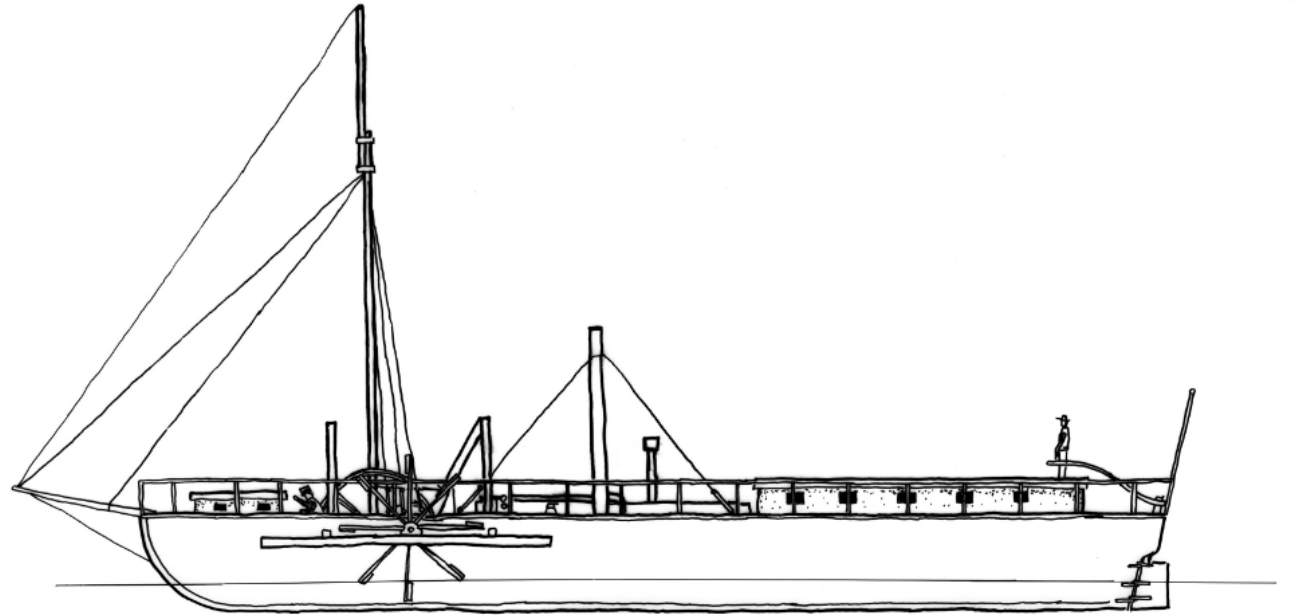
Molson choisit d'abord de faire fabriquer lui-même l'engin à vapeur; il sera produit aux forges de St-Maurice, près de Trois-Rivières;

Après une dizaine de voyages entre Québec et Montréal, le navire est démantelé dès 1810;

L'engin se révèle trop fragile et trop faible; il peut parfois prendre plus d'une semaine pour relier Québec à Montréal;

Les passagers le boudent;

L'opération est un désastre financier, Molson a investi 4000£ dans l'aventure.



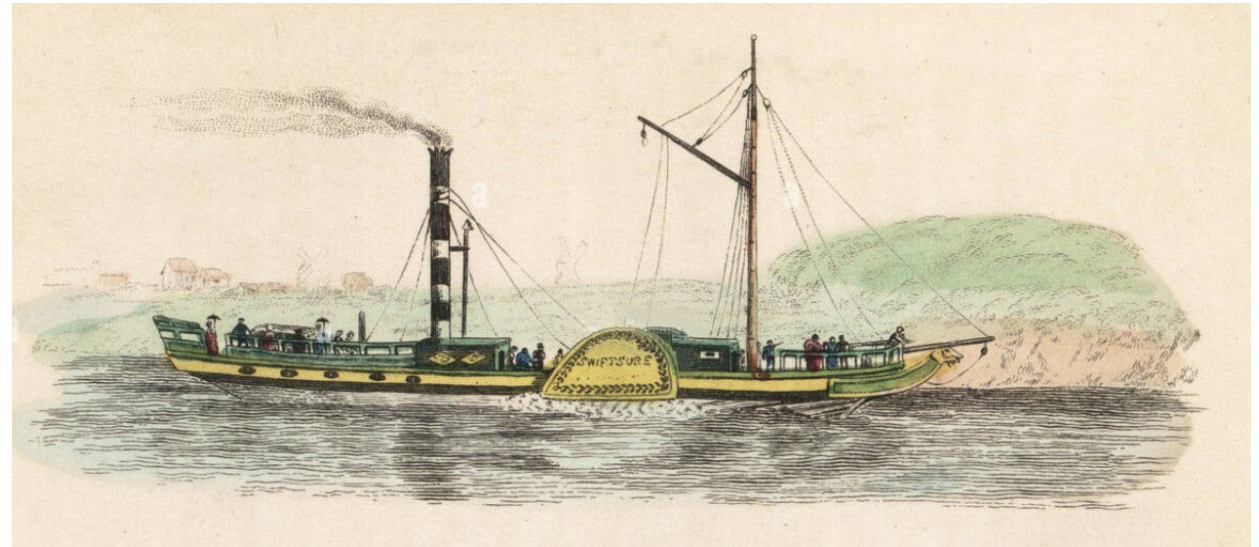
2- Le règne de la St.Lawrence steamboat

Molson ne se laisse pas abattre, il se rend à Birmingham et achète 2 machines à la Boulton & Watt;

Il combine les deux et équipe le Swiftsure en se servant des restes de l'Accommodation;

Molson lance alors successivement le Malsham (1814), le Lady Sherbrooke (1817) et le New Swiftsure (1818);

Jusqu'en 1820, il possède un véritable monopole sur la liaison fluviale par vapeurs entre Québec et Montréal.



Le « Swiftsure », d'après une illustration d'époque.

3- Les instruments de recherche;

A) Le Shiplist

B) Les livres rares
de l'Université
McGill

3A Le Shiplist:

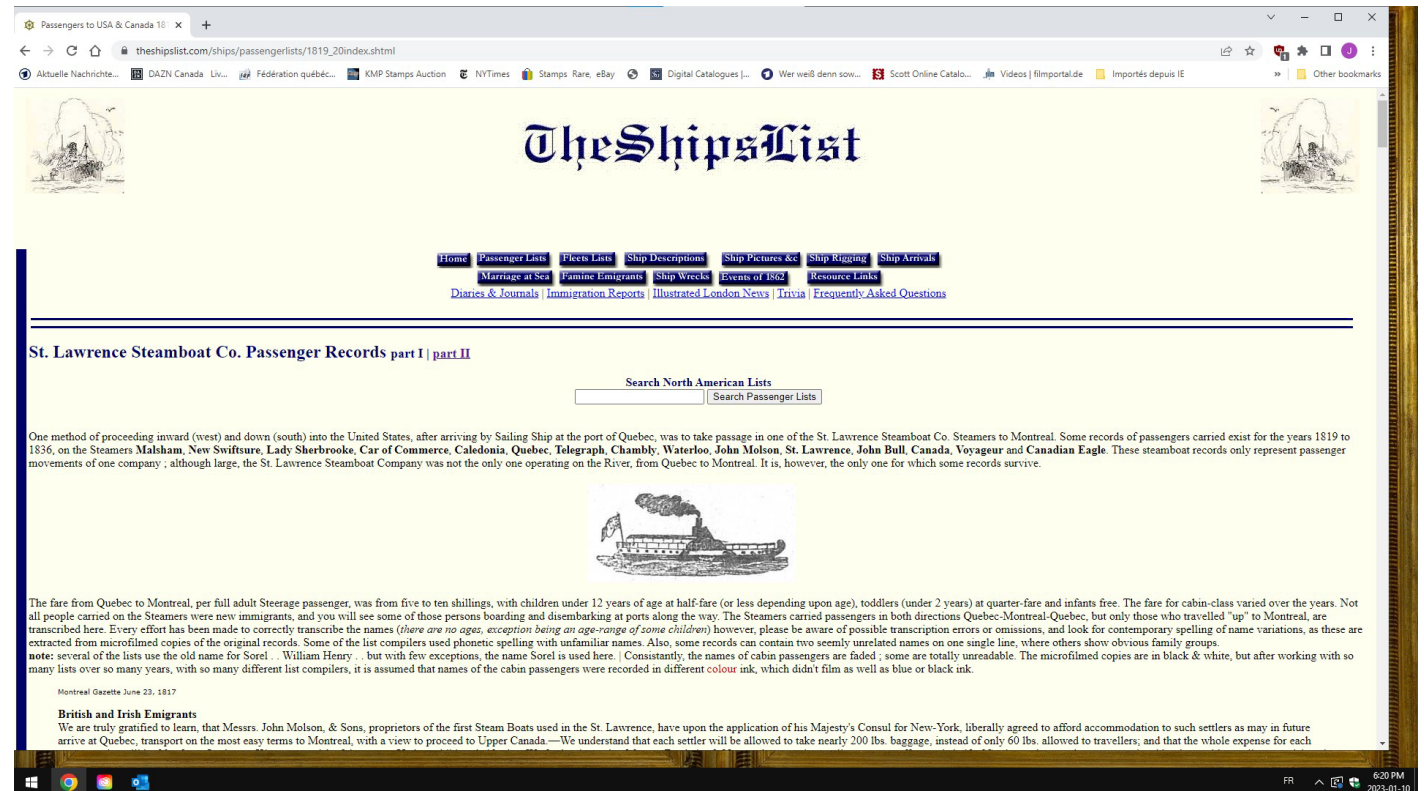
<https://www.theshipslist.com/>

Le ShipList est un site Web qui permet de retrouver ses ancêtres

Il donne les départs et arrivées des navires à destination du Canada.

On y trouve aussi la liste des naufrages et des coupures de journaux

Il contient entre autres une base de données impressionnante sur les allées et venues des steamboats de Molson.



3A Le Shiplist:

https://www.theshipslist.com/ships/passengerlists/1819_36stlawrence.shtml

La base de données porte sur les allées et venues des navires de la St.Lawrence de 1819 à 1836

Il ne touche que les navires de cette compagnie.

Il n'est malheureusement pas complet; ainsi pour 1819, la liste des passagers du Lady Sherbrooke est manquante

1819

- Malsham - 8th trip up, Quebec to Montreal [3rd July 1819](#)
- Malsham - 9th trip up, Quebec to Montreal [10th July 1819](#)
- New Swiftsure - 6th trip up, Quebec to Montreal [12th July 1819](#)
- Malsham - 10th trip up, Quebec to Montreal [17th July 1819](#)
- New Swiftsure - 7th trip up, Quebec to Montreal [19th July 1819](#)
- Malsham - 11th trip up, Quebec to Montreal [22nd July 1819](#)
- New Swiftsure - 8th trip up, Quebec to Montreal [26th July 1819](#)
- Malsham - 12th trip up, Quebec to Montreal [31st July 1819](#)
- New Swiftsure - 9th trip up, Quebec to Montreal [2nd August 1819](#)
- Malsham - 13th trip up, Quebec to Montreal [7th August 1819](#)
- New Swiftsure - 10th trip up, Quebec to Montreal [10th August 1819](#)
- Malsham - 14th trip up, Quebec to Montreal [14th August 1819](#)
- New Swiftsure - 11th trip up, Quebec to Montreal [16th August 1819](#)
- Malsham - 15th trip up, Quebec to Montreal [20th August 1819](#)
- New Swiftsure - 12th trip up, Quebec to Montreal [26th August 1819](#)
- Malsham - 16th trip up, Quebec to Montreal [27th August 1819](#)
- New Swiftsure - 13th trip up, Quebec to Montreal [2nd September 1819](#)
- Malsham - 17th trip up, Quebec to Montreal [4th September 1819](#)
- New Swiftsure - [15]th trip up, Quebec to Montreal [10th September 1819](#)
- Malsham - 18th trip up, Quebec to Montreal [12th September 1819](#)
- New Swiftsure - 16th trip up, Quebec to Montreal [16th September 1819](#)
- Malsham - 19th trip up, Quebec to Montreal [18th September 1819](#)
- New Swiftsure - 17th trip up, Quebec to Montreal [24th September 1819](#)
- Malsham - 20th trip up, Quebec to Montreal [26th September 1819](#)
- New Swiftsure - 18th trip up, Quebec to Montreal [30th September 1819](#)
- Malsham - 21st trip up, Quebec to Montreal [2nd October 1819](#)
- New Swiftsure - 19th trip up, Quebec to Montreal [8th October 1819](#)
- Malsham - 22nd trip up, Quebec to Montreal [10th October 1819](#)
- New Swiftsure - 20th trip up, Quebec to Montreal [15th October 1819](#)
- Malsham - 23rd trip up, Quebec to Montreal [16th October 1819](#)
- New Swiftsure - 21st trip up, Quebec to Montreal [22nd October 1819](#)
- Malsham - 24th trip up, Quebec to Montreal [23rd October 1819](#)
- New Swiftsure - 22nd trip up, Quebec to Montreal [28th October 1819](#)
- Malsham - 25th trip up, Quebec to Montreal [30th October 1819](#)
- New Swiftsure - 23rd trip up, Quebec to Montreal [5th November 1819](#)
- Malsham - 26th trip up, Quebec to Montreal [7th November 1819](#)
- New Swiftsure - 24th trip up, Quebec to Montreal [11th November 1819](#)
- Malsham - 27th trip up, Quebec to Montreal [12th November 1819](#)

3A Le Shiplist:

détail du voyage du Lady Sherbrooke du 17 mai 1821

On trouve d'abord le nom des passagers et le nombre e personnes s'il s'agit d'une famille.

Les deux colonnes suivantes indiquent la classe soit: « Cabin » ou « Steerage »

Puis trois colonnes indiquent la destination: ainsi 3 personnes sont montées à Trois-Rivières et une est descendue.

Enfin on peut voir le tarif qui était de 1/2/6cy en première classe et 3/ en seconde (soit 7 fois moins).

[1819-1822 index](#) | [1821 Ship Arrivals](#)

Lady Sherbrooke - 2nd trip up, Quebec to Montreal 17th May 1821

Full Heading Titles showing abbreviations in **bold**:

Ticket Number No. | Passengers Names **N**ames | Cabin **C** | Steerage **St** | (*destinations*) Three Rivers **3R** | Sorel **S** | Montreal **M** | Amount (*off fare in £/s/d*) **F** | Amount Paid (*in £/s*) **P**

No.	Names	C	St	3R	S	M	F	P
	Ensign Kennedy	x			to		1/2/6	1/2/6
	Major Powell	x				x		
	Captain Villett	x				x		
	Adjutant Rooth & Lady	x				x		
	Paymaster Lott & Lady	x				x		
	Surgeon Ferguson	x				x		
	Lieut. Coulman & Lady	x				x		
	Lieut. Stevenson	x				x		
	Lieut. Gould	x				x		
	Ensign Langmead & Lady	x				x		
	Ensign Champion	x				x		
	Ensign Ross	x				x		
	Adjutant Rooth's child	x				x		
	Paymaster Lott's child	x				x		
	Mr. McKinzie	x		fr	to		1/10/-	1/10/-
	Edward Perry	x		fr	to		-/10/-	-/10/-
1	Leon Dubord		x	to			-/5/-	-/5/-
2	James Carney		x			x	-/10/-	-/10/-
3	James McKenna		x			x	-/10/-	-/10/-
4	Geneive Boun		x	fr	to		-/5/-	-/5/-
5-6	Mr. & Mrs Langworth		x			x	1/-/-	1/-/-
7	William Holmes		x			x		
	Thomas Anderson	x				x	3/-/-	3/-/-
	17 Serjeants, 8 Drummery &							
	263 Rank & File, 37 women, 32 children							
8	George Sullivan		x		fr	to	-/2/6	-/2/6
9	Batiste Matin		x		fr	to	-/2/6	-/2/6

National Archives of Canada MG 28, III, 57 - Reel M-8272 vol 7

3B Les livres rares de l'Université McGill

<https://archivalcollections.library.mcgill.ca/index.php>

La liste présente
la description
d'une centaine
de livres

Certains sont
simplement
décrits et
d'autres sont
reproduits

On trouve entre
autres: les
dépenses, les
listes de paye,
les inventaires à
bord des navires

Ici, le « log
book » du Lady
Sherbrooke
pour l'année
1823

3 Trip Up May 20. 1823	Remarks
Departure from Quebec Tuesday 20 th	Wind East a fresh breeze —
At Point au Loup Wednesday 21 st	at midday the wind shifted to the South & East.
Richelieu — 6 AM	Wednesday at 4 AM Handred the sails
3 Rivers — at 3 PM	Met the Swiftsure in the Richelieu
Forcel — at half past 9 PM	at 6 AM & saw the ballins Miliboray
Montreal at 4 AM Thursday	aground Paper from Capt. before the Richelieu
	& Paper two above Thursday Met the
	Quebec off La Batture & Green Dreggs
	above 30 barrels at Quebec
	H. Calais 32 Storage
Thursday	Employed discharging freight (carpenters covering the sides)
Friday	Employed shipping Potash flour & Painters painting the sides
Saturday	Employed shipping Potash flour & —

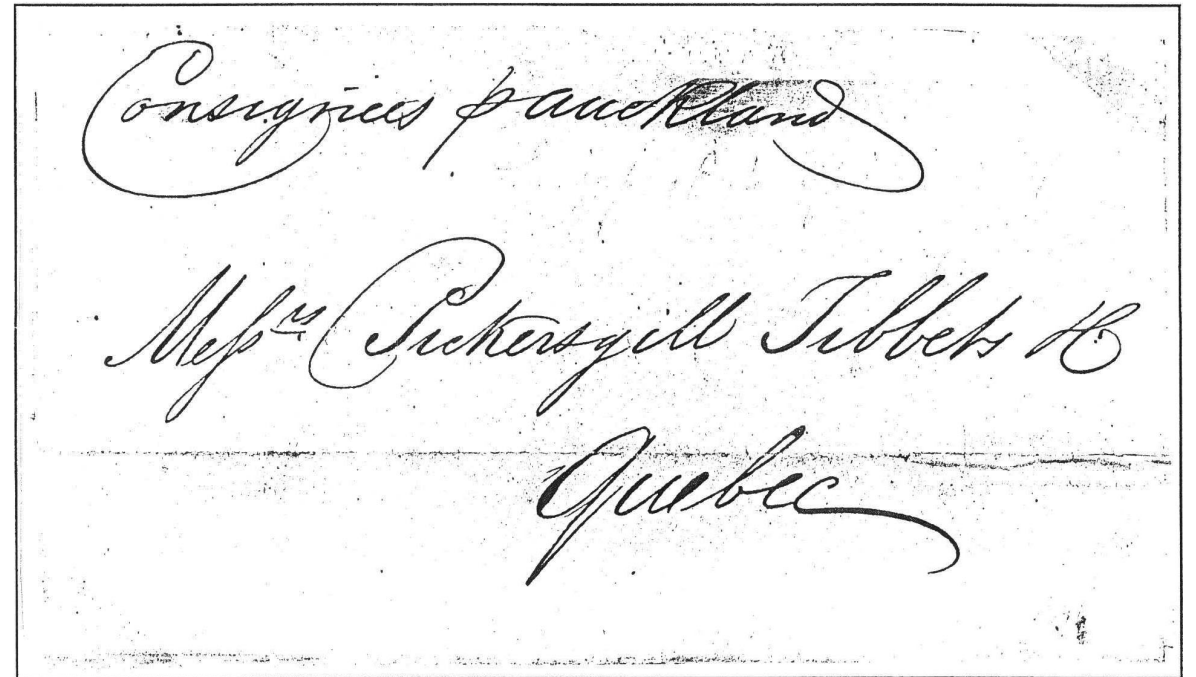
4- Les lettres consignées, définition et présentation;

M.B. Montgomery du « Transatlantic Mail Group » de la BNPS a publié en mars 1997 un article portant sur les lettres consignées:

« Il a été concédé en 1710 que les lettres de marchands...puissent être délivrées sans charge ou paiement. Cette pratique dura longtemps... »

«La lettre devait être accompagnée d'un connaissance (bill of lading) Le nom du destinataire (consignee) devait apparaître au manifeste du navire prouvant qu'il possédait de la marchandise à bord.

Dans l'article Montgomery présente un pli de 1844. La lettre est marquée « consignee » et fut transportée sans frais à Québec



5- Les lettres consignées, analyse de quelques plis;

A) Sur le Lady Sherbrooke;

B) « With 2 cases and a cribble »

C) À bord du remorqueur Hercules

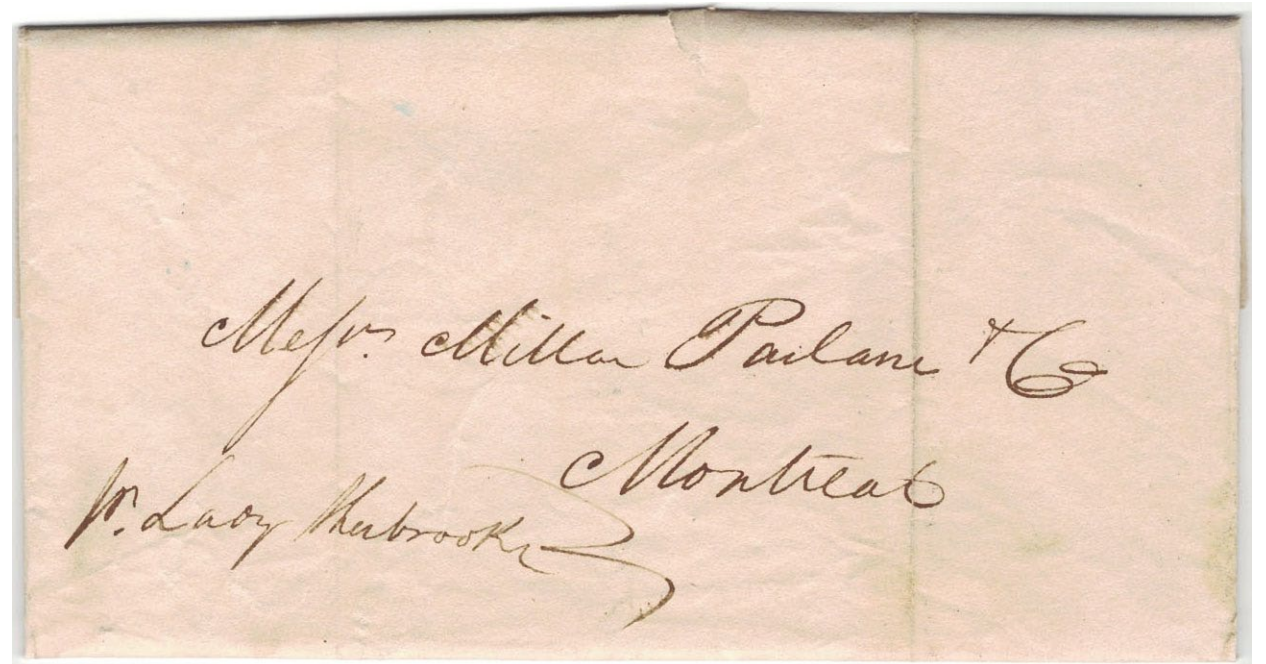
5A) Sur le Lady Sherbrooke;

Lettre envoyée de Québec le 20 mai 1820, à Millar & Parlane (Montréal) avec l'indication "per Lady Sherbrooke".

L'auteur de la lettre W. Edmonstone est chargé d'organiser le transit de marchandises provenant du Royaume-Uni.

« Ci-joint le connaissance des marchandises à bord du L. Sherbrooke »

« Nous n'avons pas pu en charger plus à bord parce qu'il a plu presque toute la journée. »



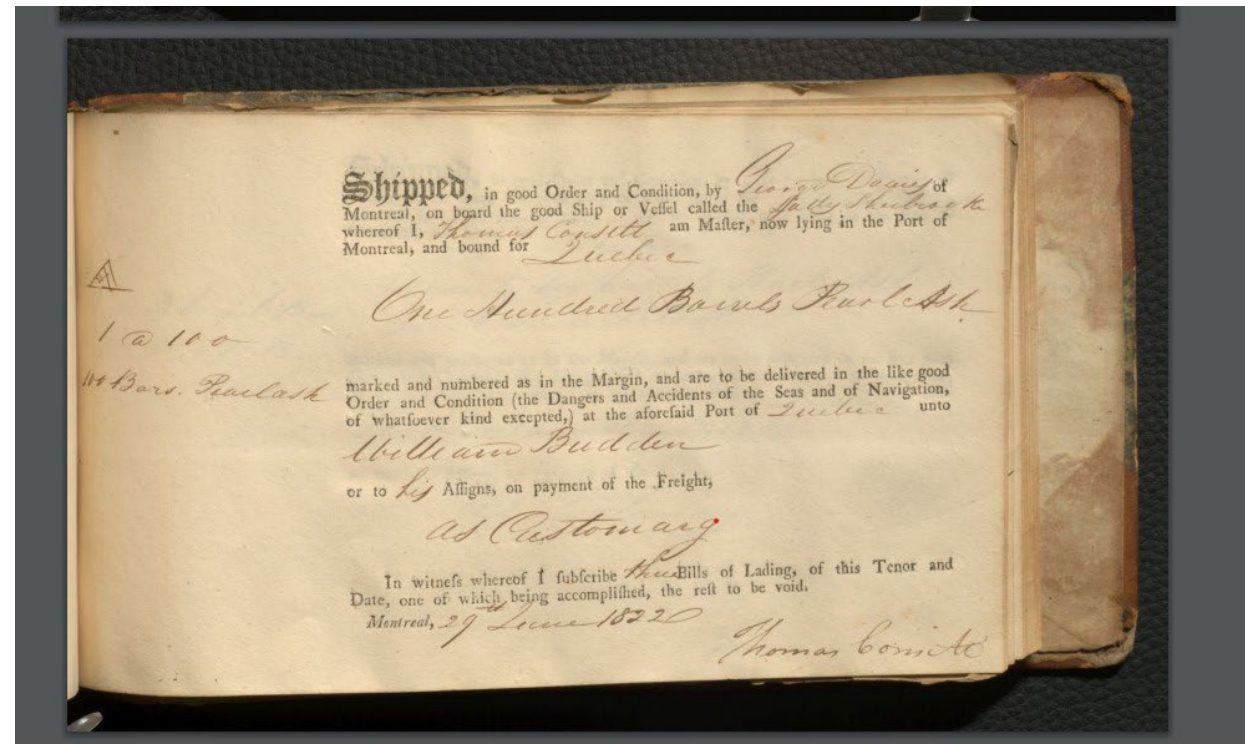
5A) Sur le Lady Sherbrooke;

“Quatre vaisaux sont entrés au port aujourd’hui et dix autres sont annoncés...”

En mai le port de Québec était très achalandé et la concurrence était féroce entre les importateurs pour apporter les marchandises à Montréal.

« Je remonte à Montréal sur le Malsham ou le premier navire disponible. »

Wm. Edmonstone est bien rentré à Montréal à bord du steamboat Malsham. Il a voyagé en première classe au coût de 3£, soit 12 fois plus qu’un billet de deuxième!



Un exemple de connaissance (Bill of Lading) sur le Lady Sherbrooke

5A) Sur le Lady Sherbrooke;

Le "Lady Sherbrooke" était à cette époque le plus luxueux des navires de Molson.

Il prenait entre 15 et 20 heures pour relier Québec à Montréal ou vice versa... à une vitesse de croisière de 20km/hre.

Il avait une puissance de 60 chevaux vapeur et une roue à aube de 6m de diamètre. Il pouvait accueillir jusqu'à 800 passagers.

À cette époque le transport maritime transatlantique était encore exclusivement à la voile, mais les vapeurs dominaient déjà le commerce fluvial.



Le Lady Sherbrooke.

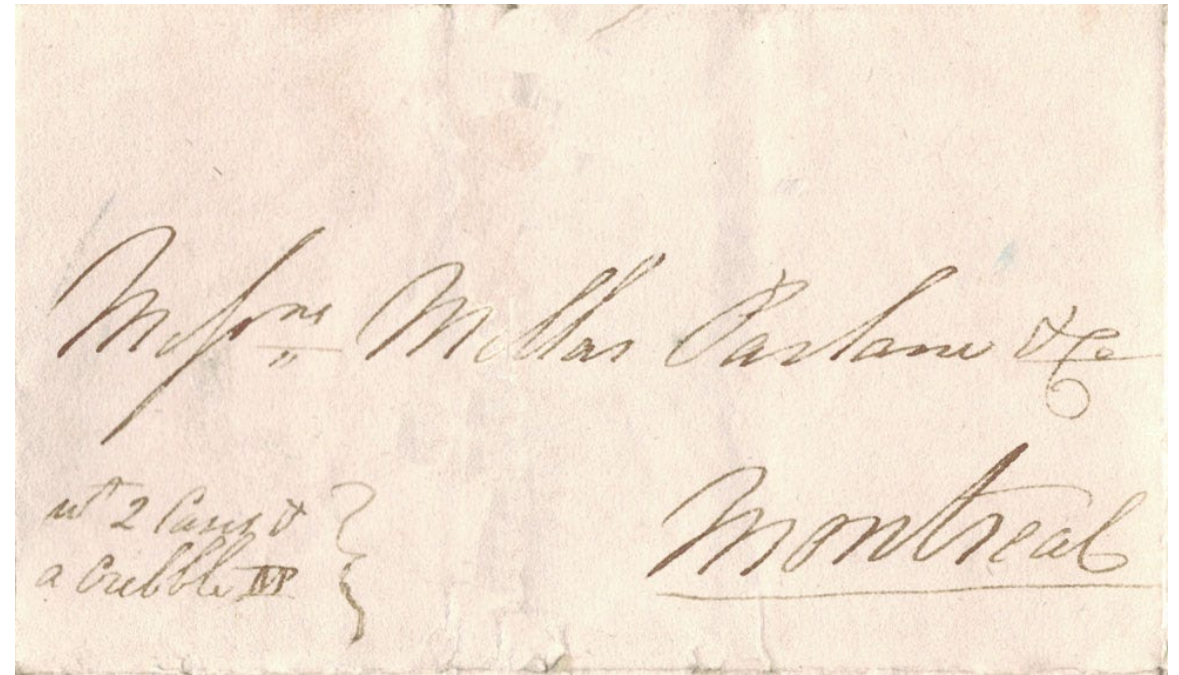
5B) « With 2 cases and a cribble »

Lettre envoyée à l'importateur Millar et Parlane le 18 octobre 1818, marquée « with 2 Cases and a Cribble M(illar)P(arlane) »

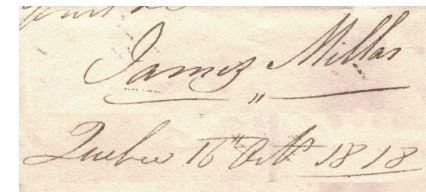
“En accompagnement de cette lettre, vous recevrez les deux caisses de tissus et le tamis qui sont arrivés par le Carrucks. Comme le Eliza est presque rempli, je pense en conséquence repartir demain par le Malsham(...) James Millar

On voit qu'il s'agit encore d'une lettre au destinataire. L'employé de Millar (Wm. Edmonstone) doit aller récupérer la merchandise.

On ne peut préciser sur quel navire se trouvait la cargaison, ni si Millar a bien pris le Malsham, les listes des passagers pour 1818 étant perdues.



James Millar Parlane & Co
with 2 cases & a cribble
Montreal



James Millar
Dubu 18th Oct 1818

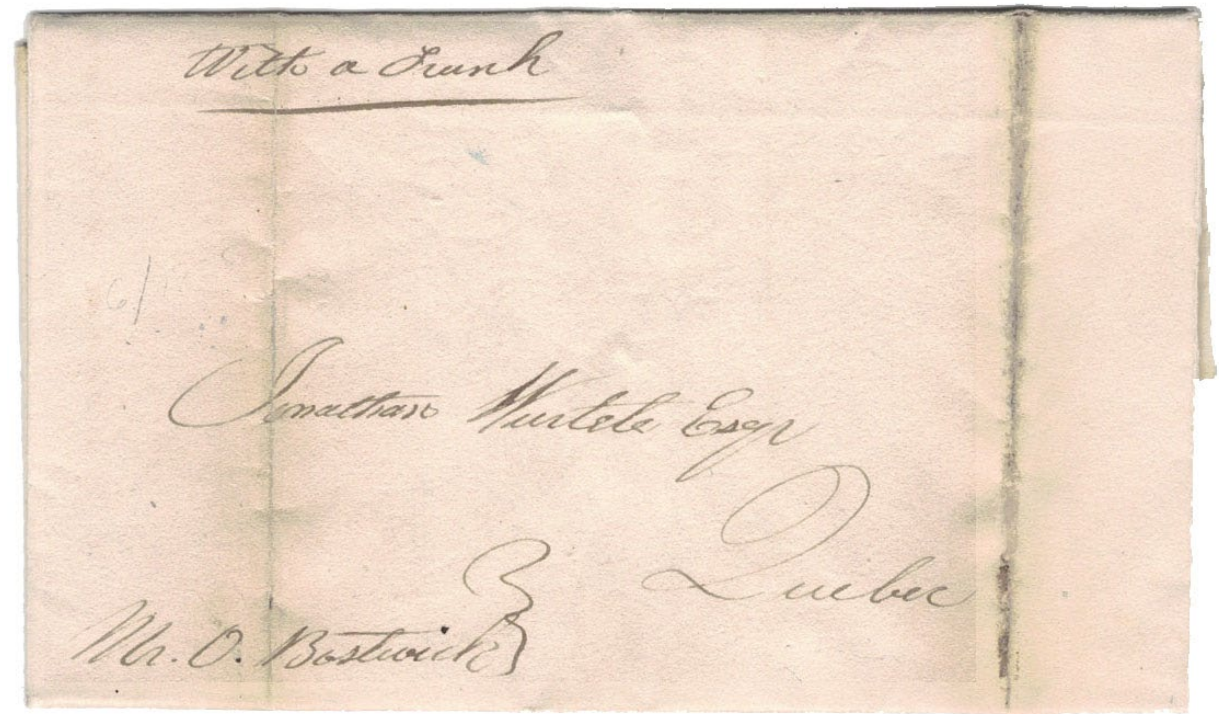
5C) À bord du remorqueur Hercules

Ce pli de 1825 est adressé au marchand J. Wurtele de Québec. Il porte la remarque "With a trunk", ainsi que "Mr O. Bostwick"

Un certain L.Vaughan de Montréal fait parvenir à Wurtele une valise chargée de divers tissus de toutes sortes de couleurs.

On trouve dans la lettre l'explication suivante:

« J'envoie cette valise par un certain M.Bostwick qui descend sur le Hercules »



5C) À bord du remorqueur Hercules

Le Hercules fut lancé en 1823, il s'agissait du tout premier navire remorqueur à vapeur. Il avait été construit pour remorquer des navires transatlantiques à voile depuis Québec jusqu'au port de Montréal.

On comprend la sensation lorsqu'il entra pour la première fois à Montréal le 23 mai 1824 remorquant son premier voilier!

« Le Hercules est un navire magnifiquement conçu (...). Il s'agit probablement de l'engin le plus puissant qui ait jamais servi à la propulsion d'un navire dans le monde entier... »

Le navire avait une force de 100 chevaux vapeur, du jamais vu pour l'époque.

Comme on peut le voir dans la publicité, les propriétaires avaient loué 3 voiliers (schooners) pour l'été. Ce système fonctionna pendant trois ans, soit de 1824 à 1826.



NOTICE.

THE Committee of the Steam Tow-Boat **HERCULES** have to intimate to the Public generally, that the Schooners *Victory*, *Alpha*, and *Margaret*, are now hired for the Season, as appendages of the above Steam Boat, for the purpose of carrying **FREIGHT** to and from **QUEBEC**. The Committee have further to state, that at all times during the Season, there will be one of the said Schooners loading at the Ports of Quebec and Montreal, and one in tow of the Steam Boat.

The advantages that will result by shipping particularly the produce of the Country on board these River Craft, the Committee doubt not must appear evident to all those interested in the Export Trade of the Canadas, as considerable expence may be saved at Quebec, in the transshipping of Ashes, Flour, Pork, &c.

The Schooner *Margaret*, now in Port, has commenced loading for Quebec, and will be despatched in tow of the *Hercules* immediately on her arrival at this Port.

* * * Application for Freight may be made to the undersigned.

HANDYSIDE, BROTHERS, and CO.

Montreal, 1st May, 1824.—z

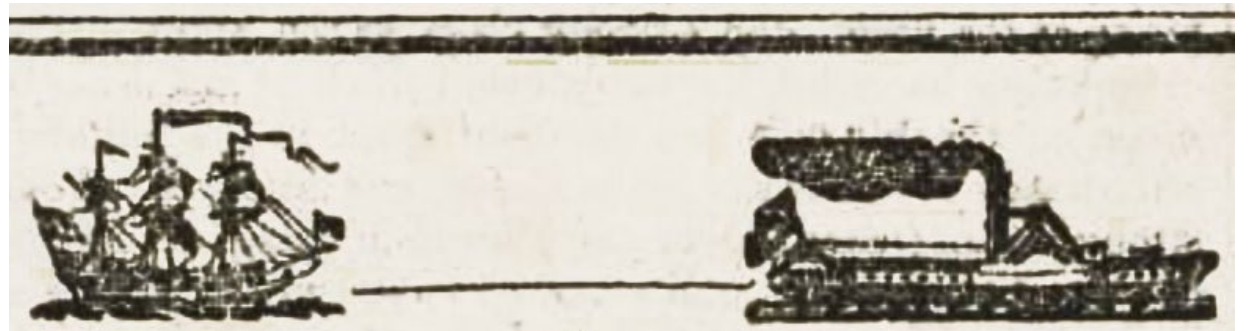
AGENTS.

5C) À bord du remorqueur Hercules

Au début le Hercules avait été conçu uniquement pour le transport des marchandises mais à partir de l'automne 1824 on le réaménagea afin qu'il puisse accueillir jusqu'à 24 passagers.

Revenons à notre pli... M. Botswick descend à Québec comme passager du Hercules et apporte avec lui la lettre au destinataire (consignee), le marchand Wurtele.

Quant à la valise, elle a sans doute été chargée à bord du voilier remorqué par le Hercules!



O. S.
I send this trunk by a Mr. O Botswick
who goes down in the Hercules

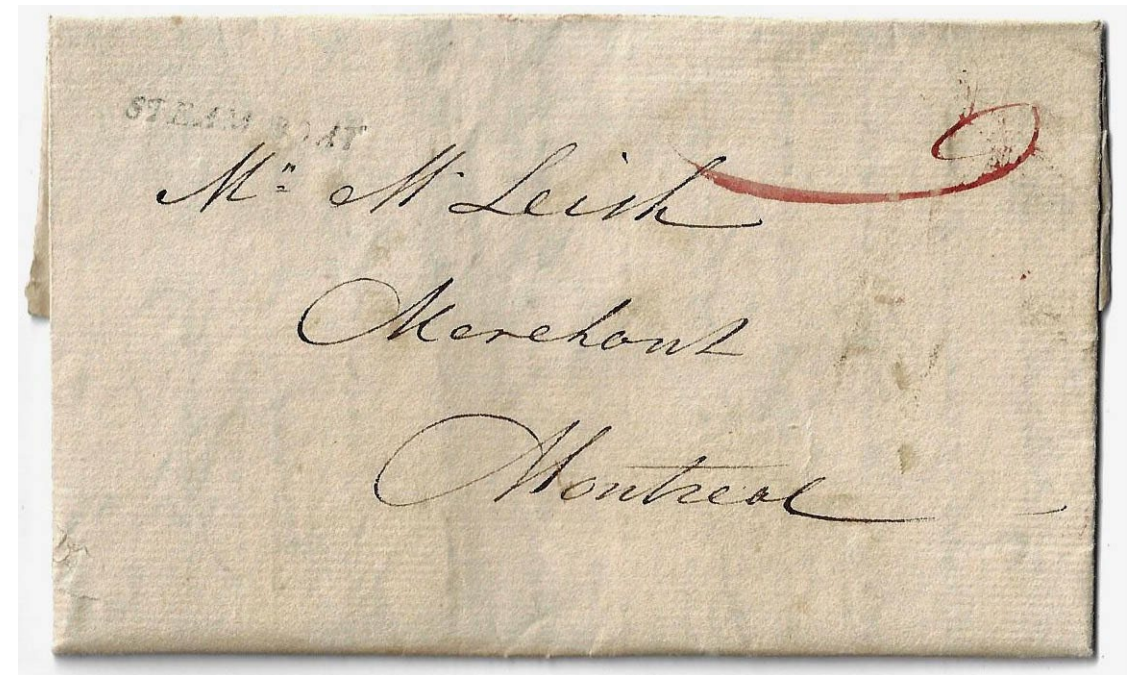
6- La première marque postale, présentation;

On sait qu'une marque postale
linéaire « steamboat » a été utilisée
entre 1817 et 1826 (CMPQ # 20-1-10-
7).

Nous avons écrit à l'époque que cette
marque avait été utilisée à Montréal (ce
qui est probablement vrai).

Il s'agit d'une marque postale
passablement rare qui se vend au-delà
de \$1000 chez les marchands.

À partir des instruments de recherche
maintenant disponibles sur le web, j'ai
essayé de faire un tour des pièces que
je possédais ou que je pouvais trouver.



Pli de Hugo Deshayé

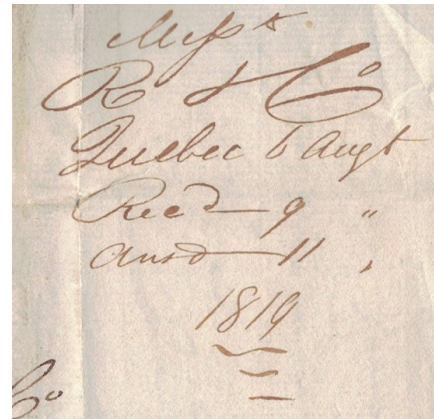
7A) Pli de 1819

La lettre est datée de Québec le 6 août 1819. On sait qu'elle partit par navire à vapeur et la marque de réception nous indique qu'elle fut reçue le 9 août à Montréal.

En fait, nous disposons de la liste des passagers sur le « Malsham » et le « New Swiftsure » pour l'année 1819 et cette liste nous apprend que lors de son treizième voyage le « Malsham » quitta Québec le 7 août 1819.

Comme les navires prenaient alors un peu plus de 24 heures pour effectuer le voyage, (en faisant escale à Trois-Rivières et à Sorel) on peut donc affirmer que le pli fut transporté sur le « Malsham ».

La liste des passagers nous apprend de plus que nul autre que l'industriel John Molson était aussi à bord. Il n'a rien payé pour son passage et on donne l'explication suivante : « two-thirds owner of the line ».



Handwritten note on a piece of paper, likely a receipt or acknowledgment. The text is written in cursive and includes the following details: "Recd 9", "Aug 11", and "1819". There is also a small "30" written at the bottom left.



Handwritten letter on aged paper. The text is written in cursive and includes the following details: "Messrs Reiffenburgh & Co", "Montreal", and a signature "BER". There is also a small "30" written at the bottom left.

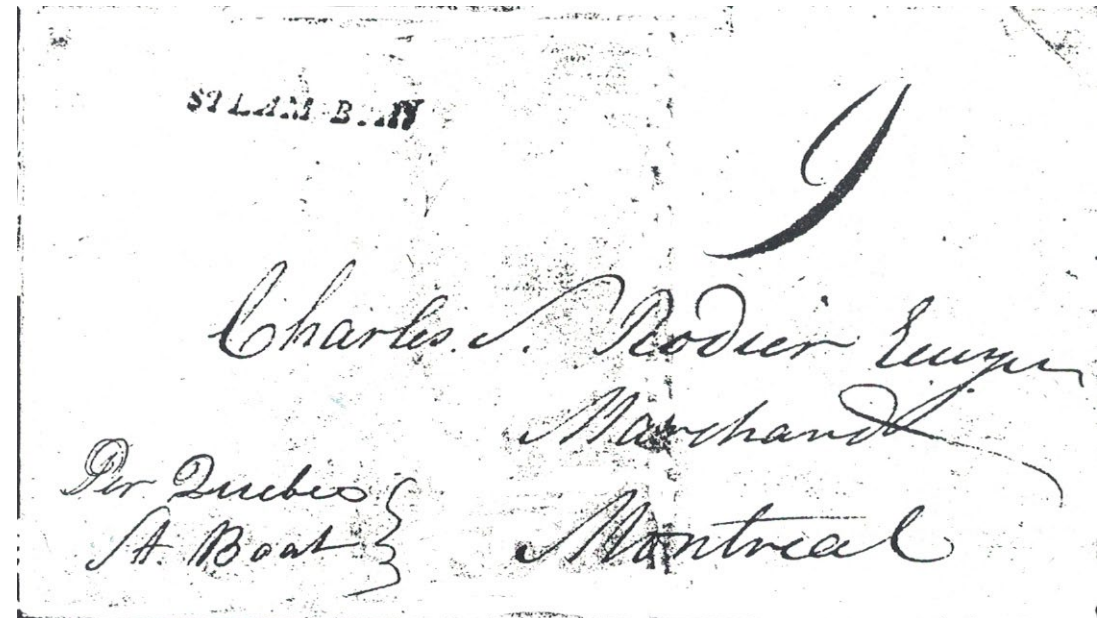
7B) Pli de 1824

Pli daté de Québec du 1^{er} octobre 1824 à destination de Montréal. On y trouve en bas à gauche une indication fort intéressante : « Per Quebec St. Boat ». Le « Quebec » était aussi un navire de la St. Lawrence Steamboat Co. (Molson).

Il effectua son premier voyage le 28 avril 1823. Comme la liste des passagers a été conservée pour 1824, on sait que le navire quitta Québec le 2 octobre 1824.

À cette époque Molson disposait d'au moins 5 navires qui faisaient le lien entre les deux villes : outre le « Quebec », il y avait encore le « Lady Sherbrooke », le « New Swiftsure », le « Malsham » et le tout nouveau « Chambly ».

Durant la saison de navigation un navire à vapeur de Molson partait donc pratiquement à tous les deux jours!



Collection Des Rivières

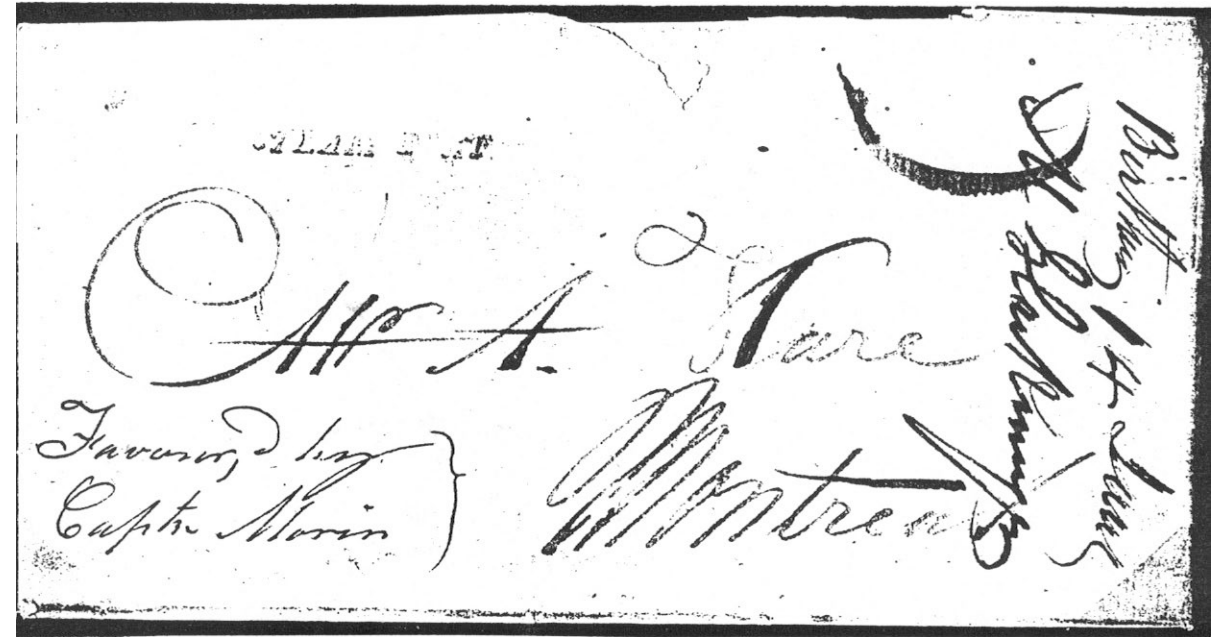
7C) Pli de 1826

La lettre est datée de Berthier du 14 juin 1826. Nous avons les listes de passagers, de même que les escales effectuées par les vapeurs de Molson pour l'année 1826.

Le « New Swifsure » partit de Québec le 14 juin et fit escale à Trois-Rivières et à Sorel avant d'atteindre Montréal. Le « Chambly » partit de Québec le 16 juin et fit escales à Trois-Rivières et à Berthier. Sept passagers débarquèrent à Berthier et, en plus de notre lettre, quatre montèrent à bord à destination de Montréal.

Cette lettre nous montre que la marque « steamboat » ne se trouvait pas au bureau de la compagnie au port de Québec mais qu'elle était soit sur le bateau même ou au bureau de réception des marchandises à Montréal.

Finalement la remarque « Favored by Capt. Morin » n'a aucun sens. La lettre est datée de Berthier et elle a été portée directement au bateau. Finalement une lettre portée « par faveur » n'aurait pas été tarifée! Il faut croire que le cpt. Morin s'est désisté à la dernière minute!



Collection Des Rivières

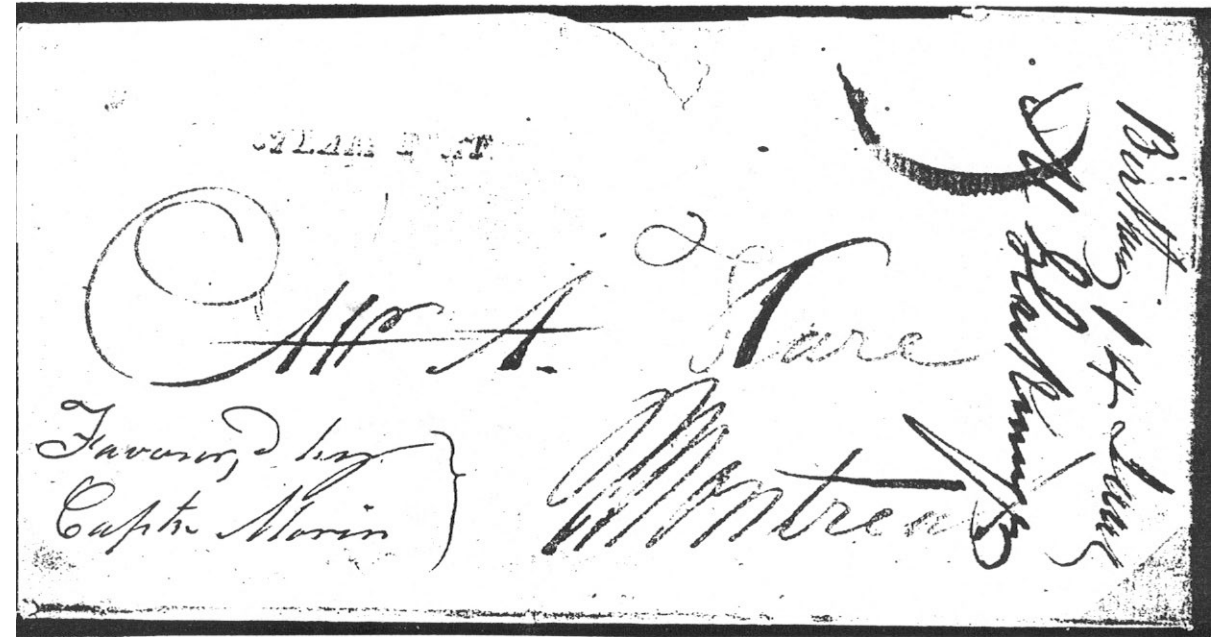
7D) Conclusion

Toutes les lettres provenant de Québec et portant la marque « steamboat » linéaire que nous avons vues sont chargées 9dcy, soit le tarif pour une feuille entre Québec et Montréal.

De plus elles ont toutes été transportées sur des navires de la St.Lawrence Steamboat (Molson).

On ne trouve jamais de marque de départ et tous les plis que nous avons vus sont chargés au destinataire. Il semble donc que les plis étaient placés dans un sac et apportés au bureau de poste de Montréal où on les chargeait au tarif normal.

Molson prenait probablement une commission auprès de l'expéditeur, ce qui expliquerait l'utilisation de la marque postale.



Collection Des Rivières

8- Conclusion générale

L'histoire postale des premiers navires à vapeur sur le St-Laurent est un domaine absolument fascinant qui en est pratiquement encore à ses balbutiements.

Les difficultés sont nombreuses: il est difficile de trouver les lettres, elles sont rares, celles qui sont marquées « steamboat » sont très chères et les lettres consignées sont difficiles à interpréter.

Cependant il s'agit d'une histoire au moins aussi intéressante que celle des débuts de l'aviation postale au Québec et tout est encore à baliser.

Le gros avantage que nous avons sur nos prédécesseurs est que nous disposons d'instruments de recherche fantastiques grâce au web et en particulier à la liste des passagers des navires de Molson.

