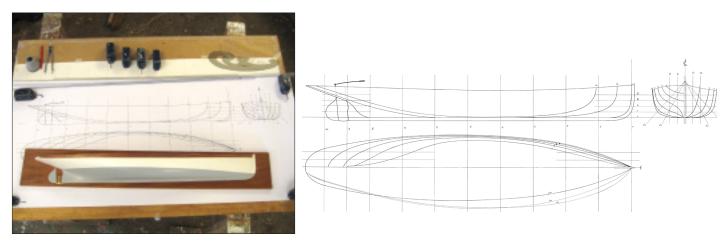


LA CHALOUPE À HÉLICE CORSAIRE EX DON JUAN ET D'AUTRES STEAM LAUNCHES D'ICI ET D'AILLEURS





Dossier établi par J-Ph. Mayerat, constructeur de bateaux à Rolle.

LA CHALOUPE À HÉLICE CORSAIRE EX DON JUAN ET D'AUTRES STEAM LAUNCHES D'ICI ET D'AILLEURS

Le Corsaire ex Don Juan

Cette embarcation a appartenu depuis 1949 à M. Marc Zurbuchen sous le nom de *Corsaire*.

Il l'avait acquise de M. Zurbrug qui l'avait baptisée *Tarzan* et avait rallongé une cabine précédemment existante.

Le service vaudois de la navigation n'a aucune trace de ce bateau avant son achat par Marc Zurbuchen.

Les archives de cette administration sont perdues.

La tradition orale voudrait que ce bateau soit arrivé en 1947 au port des Pierrettes avec le nom de *Don Juan* en lettres d'or sur une coque vernie. Il aurait appartenu préalablement à un Regamey, ramoneur à Morges.

D'après les dernières investigations de nos espions morgiens, les frères Regamey qui exerçaient les professions d'épicier et de fumiste auraient eu deux bateaux automobiles : L'Aiglon et Don Juan. Dans les années 40, ce dernier était amarré au quai en face du Restaurant du Léman, selon les souvenirs de M. Edouard Chattenoud qui se baignait dans le port et sautait à l'eau depuis la plage arrière du Don Juan.

La particularité de ce bateau est d'être le dernier exemplaire d'une famille de yachts représentatifs de la période de transition entre la propulsion à la vapeur et les premiers moteurs à combustion interne, période se situant entre 1880 et les premières années du 20^e siècle.

Ce bateau est arrivé à mon chantier en juin 2014 pour des travaux de carénage. Un rapide coup d'œil a permis de déceler l'état très critique de la superstructure et de la coque. Après maintes conjectures, M. Marc Zurbuchen ayant décidé de ne rien entreprendre sur cette coque qui l'a accompagné depuis 65 ans, propose de me la céder.

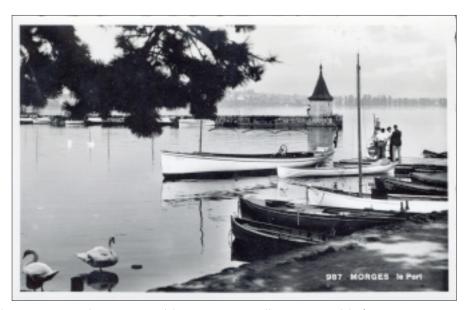


Le Corsaire à son arrivée à mon chantier.

ORIGINE DE L'EMBARCATION

L'ancienneté du bateau lui confère un intérêt évident, même si on ne peut encore déterminer quel chantier l'a construit ni quand il a été lancé. Cette recherche est en cours, sans garantie de résultat probant.

Salvatore Gervasi a collecté quantité de documents iconographiques concernant la ville de Morges. Parmi des centaines de vues de son port, on voit plusieurs bateaux du type concerné.



Stella dans le port de Morges. Ce bateau semble avoir une taille comparable à notre Corsaire (années 20-30 ?). Collection S. Gervasi.



Tout à droite de cette image, on distingue la voûte d'une embarcation qui pourrait bien être notre chaloupe. On aimerait bien en voir l'avant. Mais que cache cette bâche imposante aux inscriptions illisibles?

En train de gréer, le 15m O Sachem à Ed. Dufey (connu dans les annuaires depuis 1926), en arrière plan peut-être un 1 tonneau. Amarré à babord de la chaloupe, le canot de sauvetage Juste Lagier de la section de Morges construit en 1918, Au fond du port, de grands voiliers à coques vernies qui doivent être des 12 m SNS, série lancée en 1919. On doit être à la fin des années 1920. Coll S. Gervasi.



La même chaloupe à la bâche mystérieuse. Le 20 mètres carrés a laissé place à un 6m50 à cul rond de Guédon. La carte postale ne porte pas de date mais on est après 1915.





On distingue la chaloupe dont on a vu la poupe dans les documents précédents. La bâche a été retirée et dévoile la cheminée d'une machine à vapeur (ou peut-être d'un gros moteur?). C'est avec certitude le *Don Juan* futur *Corsaire*. Le bateau est amarré au quai à la bonne place, en face du Restaurant du Léman.

MESURES CONSERVATOIRES

Dans l'attente d'une reconstruction, peut-on ici parler de restauration, il m'a semblé important de documenter l'objet.

Un relevé de forme et de charpente a été effectué en janvier et février 2015 dans mon atelier. Toutes les parties du pont et de la superstructure (non d'origine) ayant été démontées.

Le bateau va être entreposé en l'état en attendant un projet de réhabilitation.

ETAT DES LIEUX:

De nombreuses pièces de charpente ont été remplacées il y a environ 30 ans soit:

La quille, l'étrave, le brion, le marsouin, l'allonge de voûte, les membrures sciées 4,5 et 6, toutes les varangues correspondant aux couples sciés, plusieurs membrures ployées. L'arrière, tronqué au droit du couple 9 et terminé par un tableau, a fait l'objet d'une tentative de reconstruction par l'adjonction d'une voûte se terminant par un tableau sans solution réelle de continuité avec la coque.



On voit bien les raponses de bordages à l'endroit où le bateau avait été raccourci.

La quille a été remplacée par une quille en lamellé-collé de chêne (décollée et déformée), semble t-il dans le même échantillonnage que la pièce d'origine.

Pas de râblure, couples entaillés dans la quille jusqu'à la râblure sauf dans les extrémités dès les couples N° 7, trop acculés.

Le marsouin a été reconstitué par un empilement de planches de bois dur collées à l'horizontale, sans respecter sa forme ancienne.

L'étrave a été remplacée sur la majeure partie de sa hauteur par une pièce ne respectant pas sa dimension ni son profil original. Le brion a été refait en deux pièces collées (décollées). Seule partie d'origine, le pied de l'étrave jusqu'à son raccord avec la quille. La tête de bordages a certainement été rabotée pour reconstituer une ligne de râblure nette.





Le pied de l'étrave d'origine et son assemblage curieux avec la quille.

Les couples sciés 4, 5 et 6 ont été remplacés par de nouvelles pièces en chêne métaillé et ne respectant pas l'échantillonnage d'origine, les varangues et les membrures ployées de même.

Certains bordages ont été partiellement remplacés ou réparés, galbords à l'avant et à l'arrière.

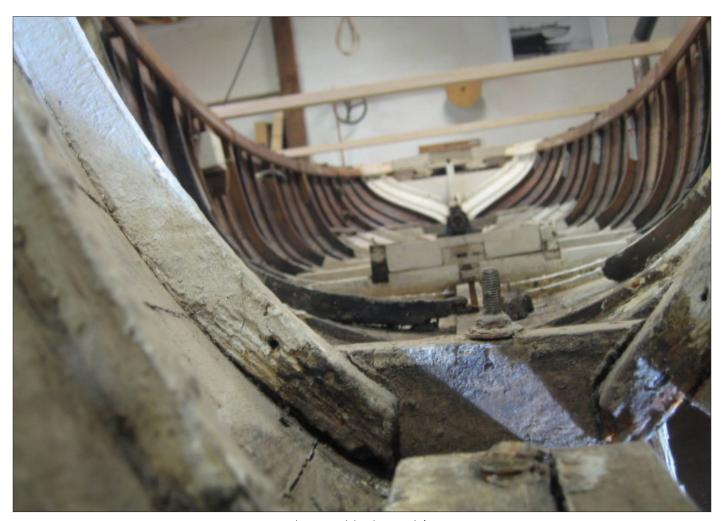
Les préceintes et les serres-bauquières ont été remplacées par de nouvelles pièces en mélèze, en forçant la tonture des extrémités vers le haut.

Le remplacement d'un grand nombre de parties rend la lecture de l'épave difficile.

PIÈCES D'ORIGINE

La plus grande partie du bordé est d'origine. Il est constitué de bordages en pitchpin de 16 mm. d'épaisseur. La coque est composée de 11 bordages d'une largeur maximale de 11 cm., des bordages perdus (adents) compensent la grande différence de largeur à border.

Ces bordages ont étés filipotés dans les œuvres mortes et mastiqués dans les œuvres vives, la coque est très déformée, de nombreux bordages sont fendus ou ont été percés de gros trous pour le passage de tuyaux d'échappements et autres. L'intérieur de la coque a été sablé causant une grande irrégularité de surface (veine dure – veine tendre).



Vue d'ensemble depuis l'étrave.

Les couples d'origine, sciés en chêne courbe, (N° 1,2,3,7,8,9) sont bien proportionnés, plus larges à leur pied qu'à leur tête. Le bordé est fixé par clouage en fer. Les membrures sont disjointes du bordé et très cuites.





Vues vers l'avant et vers l'arrière montrant les formes relativement plates des fonds de cette embarcation étroite, et la construction mixte couples sciés-intermédiaires ployés.

Les varangues d'origine liant les couples devaient avoir la même section que les membrures soit 30 mm. d'épaisseur et 48-45 mm. de haut.

Les membrures ployées sont en acacia d'un seul tenant d'un plat-bord à l'autre, passant, comme les couples sciés dans des entailles de la quille. Elles passent par-dessus la quille en avant du couple 2 et en arrière du couple 7.

Les rivets en cuivre liant ces membrures au bordé sont d'un diamètre de x mm.

Le dessus de la quille, (non originale mais remplacée selon le même principe d'assemblage avec les couples (dixit Zurbuchen fils), présente des entailles descendant jusqu'au galbord dans lesquelles passent les couples sciés et ployés. Cette particularité de construction dénote la grande ancienneté de cette chaloupe, mes confrères Sartorio, Durr, Marguerat, Tegwenn et Yann Maufret et moi-même n'ayant jamais rencontré de visu cette manière de faire décrite par Jules de Catus dans son ouvrage *Construction pratique des bateaux de plaisance et yachts* (Georg, Genève 1890).





On distingue bien les entailles de la quille dans les quelles les membrures passent d'un bord à l'autre.



Vue de la quille en lamellé. Un épaulement sous le galbord parait être une mauvaise interprétation a posteriori d'une râblure absente à la construction.

L'étambot est encore d'origine. Pièce de chêne cônique partant du pied de la quille (assemblage inconnu, tenon-mortaise, mi-bois ou queue d'aronde ?) pour atteindre le barrotage (disparu).

Cette pièce est pourrie à son ancien raccord avec l'allonge de voûte. Elle est actuellement échancrée entre le dessous de l'allonge de voûte et la partie renflée du passage du tube d'étambot.





Vue de l'étambot et de son échancrure au dessus de l'hélice.

PRINCIPES CONSTRUCTIFS ET ÉCHANTILLONNAGE

Cette chaloupe a été mise en chantier sur des membrures sciées, dites couples de levée, plutôt que sur gabarits. Les membrures intermédiaires ployées ont été mises en place dans un deuxième temps. Cette disposition se retrouve aujourd'hui sur des constructions des chantiers Trüb avant 1906 (La MG 2 de 1896) et sur des canots Ramseyer, années 1914 à 1930.

La charpente est légère et élégante, voire un peu sous dimensionnée (maille des membres ployés de 29 cm.).

On ne sait rien des pontages, voûtes et accastillage d'origine.

Les cabines successives qui ont équipé ce bateau n'avaient, semble t-il, rien d'origine.

Bordé: en pitchpin de 16mm. d'épaisseur.

Membrures chantournées: en chêne de 30 mm. d'épaisseur. Tour au pied 45-48 mm., en tête 33 mm.

Varanques: idem probablement.

Membrures ployées: en acacia de 25 par 17,5 à 18 mm. Maille de 28 cm.

<u>Quille en chêne remplacée par du lamellé collé:</u> largeur 55 mm., hauteur totale 125 mm., au dessus du bordé 20 mm.

Etambot: épaisseur 90 mm.

Préceintes d'origine: en chêne selon A. Zurbuchen.

RELEVÉ DU PLAN DE FORMES

Le bateau, sans cloison ni raidisseur a été ramené à 170 cm. de largeur (extérieur préceintes) par des spansets, et bloqué à cette dimension par des traverses. La coque a ainsi repris une forme harmonieuse et des joints de pièces de charpente ouverts se sont refermés naturellement.

Les 165 cm. de bau mentionnés par les différents permis de navigation ne sauraient être atteints sans déformer et casser le bateau.

La ligne de quille a été câlée à l'horizontale sur des chevalets, les extrémités ont été soutenues pour redresser la flexion de la quille sans y parvenir totalement.

La quille est considérée comme droite et les couples d'équerre par rapport à la quille.

Le relevé montre un espacement entre les couples sciés ayant servi de base à la construction, soit tracés par l'architecte, variant de 82, 5 cm. à 85 cm.

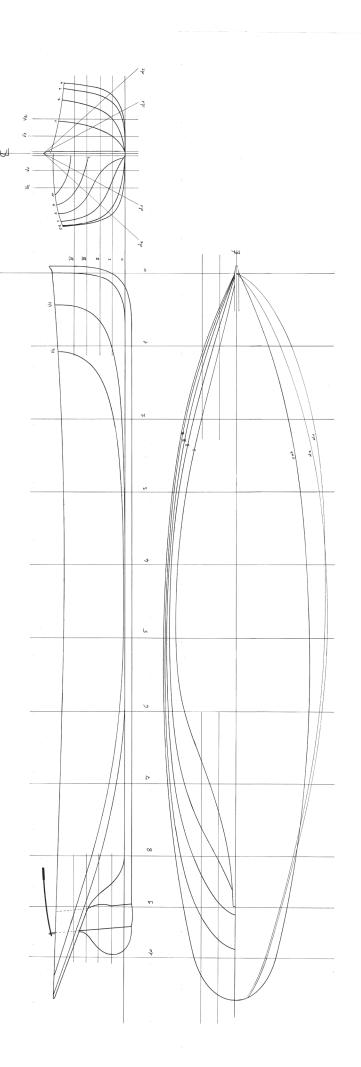
Le couple No 8 est à 676 cm. d'un point o que j'ai placé à 1cm. à l'avant de l'actuelle râblure d'étrave, pouvant correspondre à la râblure originale ayant servi de point d'origine.

Les couples N° 1 et N° 2 sont espacés de 85 cm. Le couple No 1 se trouve ainsi à 85 cm. du point o.

Le couple N° 8 étant donc à 676 cm. du point o donne une maille de 84,5 cm. entre chaque couple de levée.

C'est cette mesure que j'ai gardée comme équidistance pour le tracé, les variations étant négligeables du point de vue de la forme.

J'ai décidé délibérément de restituer la chaloupe à une longueur de 850 cm., longueur plausible avec une étrave de 9 cm. en avant du point o et un couronnement à 841 cm.



Plan de la chaloupe *Corsaire* ex *Dom Juan* relevé en janvier 2015 à Rolle. L'arrière à partir du couple 9 a été restitué.

Dimensions générales:

Longueur hors tout: 850 cm.

Bau: 170 cm. Creux: 67 cm. Le relevé a été effectué par la méthode dite de la règle bizaröide.

Les formes ont étés relevées sur l'arrière des couples avant et sur l'avant des couples arrière.

J'ai relevé babord et tribord pour équilibrer le tracé suite aux déformations de la coque. Les points relevés et tracés sur le plan des couples sont toujours au bord de la quille et au joint de chaque bordage.

Les couples ne sont pas rigoureusement verticaux et d'équerre par rapport à la quille.

La préceinte ayant été remplacée ainsi que la serre, il n'a pas pu être possible de relever le livet d'origine. Le relevé tient compte des têtes de membrures d'origine et le tracé montre un rajout de 20mm. pour comprendre l'épaisseur du plat-bord et son espacement du haut des membrures (5 mm. env.).

Le tracé en vraie grandeur a été fait pour les deux bords, le bordé de 16 mm. ajouté. Un tableau des cotes a été relevé pour chaque bord.

Le tracé au dixième a été le résultat des cotes moyennes relevées (en fait peu de différences, 4 à 7 mm., une fois 15 mm.).

Le tracé des verticales et des diagonales a pu restituer de façon très naturelle la voûte de la chaloupe, et la longueur extrapolée de 8m50 est tout à fait plausible.

TYPOLOGIE

Ce type d'embarcation de plaisance est apparu à la fin du 19 siècle sur le Léman. La plus ancienne mention attestée de ce type de bateau est la chaloupe *Lara* de 1889 (ou 83?) Ce genre de forme était connu en Angleterre et en Amérique, sous le nom de Steam launch ou de Fantail launch. La traduction la plus fidèle pourrait être : chaloupe à vapeur ou chaloupe automobile. Le terme anglais launch se rapproche de l'Italien lancia qui signifie également canot, chaloupe

Fantail launch signifie à la fois chaloupe à hélice ou chaloupe à queue en éventail, eu égard à sa poupe arrondie dite «à couronnement».

En français on nomme ce genre d'arrière «cul de poule».

Bateau lents (max 10 à 14 km. à l'heure environ) aux façons très pincées, ces coques étaient adaptées à la propulsion à la vapeur et aux premiers moteurs à combustion interne à faibles régimes.

Au début des années 1900, l'apparition de moteurs à haut régime a permis la construction de coques planantes aux formes résolument différentes de ces chaloupes à cul de poule.

Il est douteux que l'on ait construit encore des chaloupes de ce genre après 1910 sur le Léman.

Exception faite de la Compagnie des Mouettes Genevoises qui exploite des bateaux de cette forme mais de taille plus importante (14 mètres) pour le transport des passagers.



Les Mouettes, telles qu'on les voit sur cette vue ancienne, sillonnent encore aujourd'hui la rade de Genève.

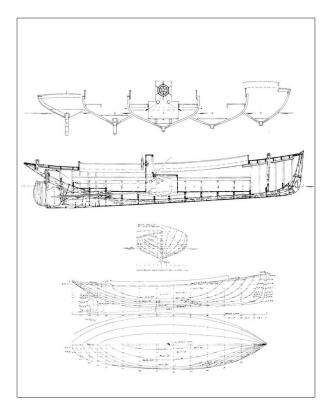
Cette forme de carène lente correspond très bien à une exploitation de type service portuaire ou traversée de la rade où la rapidité n'est pas le principal critère. La finesse de ces embarcations induit, par contre, une très faible consommation de carburant.

Ce genre de bateau n'a pas été créé sur le Léman mais se rencontre sur tous les plans d'eau européens et aux Etats-Unis, sans que j'aie pu déterminer une origine précise.

LES STEAM LAUNCHES AU TOURNANT DU 20^E SIÈCLE

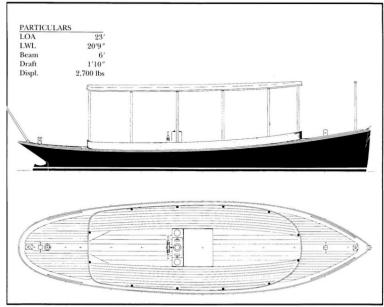
Une rapide recherche m'a permis de trouver des représentations de ce type de yachts dans les principaux pays d'Europe et aux Etats – Unis.

Dans ce pays, on trouve encore aujourd'hui des plans permettant de réaliser une telle embarcation.

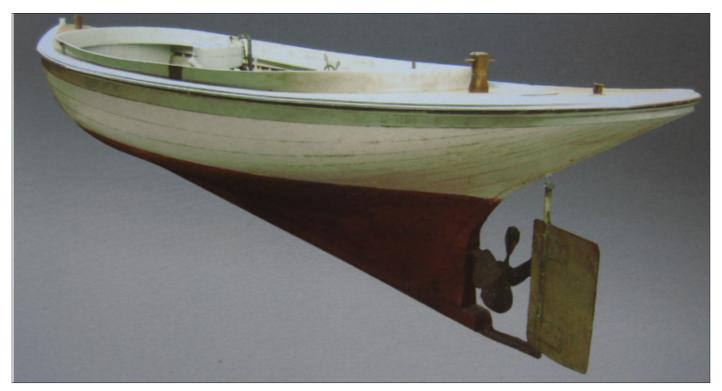


23' Fantail Launch

by Philip C. Bolger



Plans d'un Fantail Launch publié par le magazine Wooden Boat.

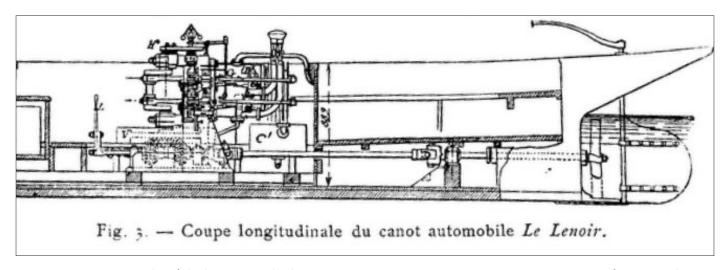


Fantail Launch de 8,40 m. par 2.10 m. construite en 1904 à Westport Island, dans le Maine. Malgré son allure de yacht de plaisance, cette chaloupe servit jusqu'à la fin des années 30 dans une scierie où elle remorquait les grumes arrivées par flottage.

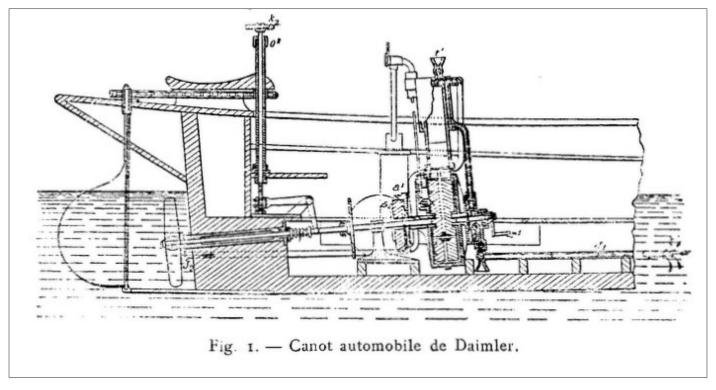
Dans «Le Yachting» paru en 1912, Fernand Forest, l'un des précurseurs de la motorisation des bateaux en France, évoque les débuts du yachting automobile et cite les premiers travaux du Français Lenoir sur la Seine autour de 1871.

Forest, lui-même constructeur de moteurs, pratique en 1884 des essais sur le bateau Vollapück, bientôt suivi par l'Allemand Daimler en 1886, et par Lenoir encore qui perfectionne le système de refroidissement des moteurs par eau et par air.

En accord avec les concessionnaires de son dernier brevet, ce dernier fait construire une coque de 7 m. de long par 1,65 m. de large par Luce à Argenteuil. Avec Wauthelet et Le Marchand, ces chantiers furent les premiers en France à se lancer dans l'automobilisme nautique.

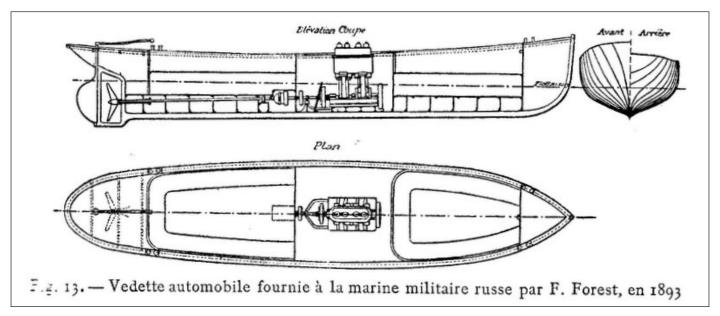


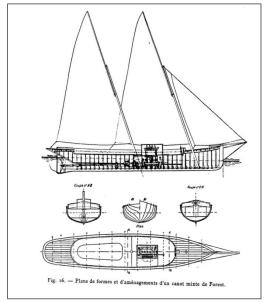
On constate, malgré l'absence de la partie avant, que nous sommes en présence d'une embarcation de type launch.

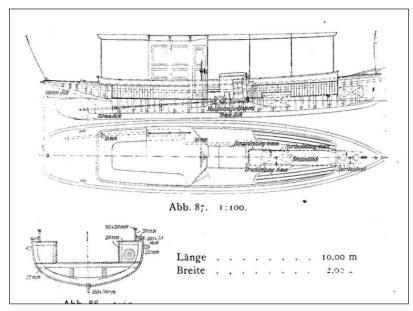


Comme le bateau de Daimler d'ailleurs.

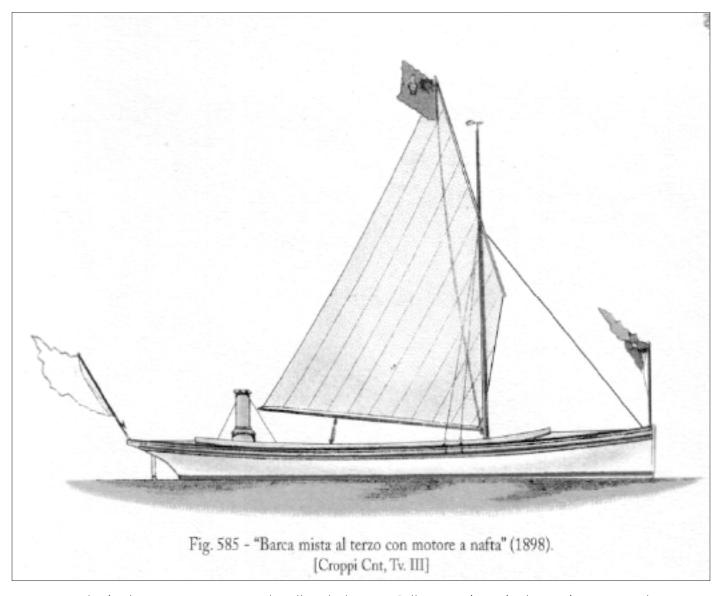
Forest donne dans son ouvrage deux dessins de ses launches:







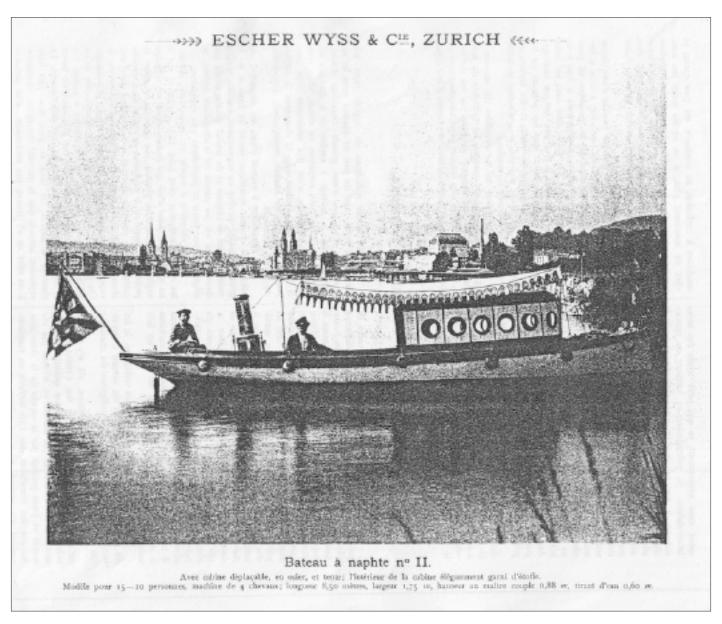
L'auteur allemand Brix présente dans son livre de construction navale publié pour la première fois en 1911, le dessin d'un launch à moteur de 10m par 2m de l'architecte Fr. Lürssen et d'un bateau à vapeur comparable, quoique plus large.



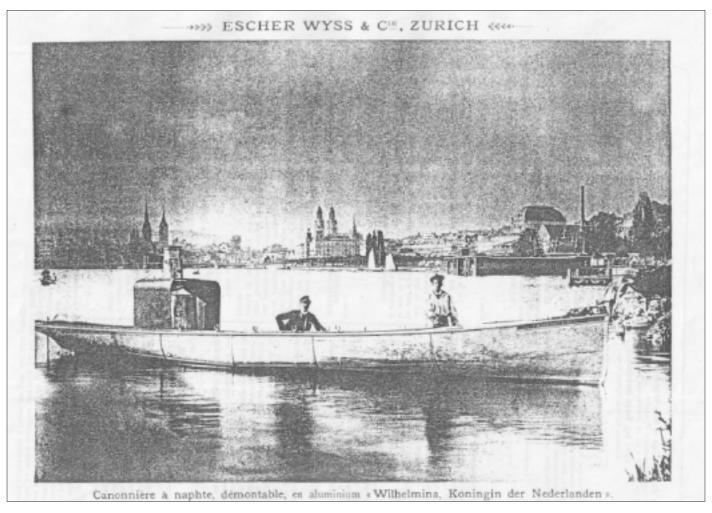
En Italie également on rencontre de telles chaloupes. Celle-ci est équipée d'un gréement auxiliaire et d'une machine à vapeur de naphte.

La maison Escher Wyss &Cie, à Zürich, était spécialisée dans la fabrication de bateaux et de machines à vapeur. Dans l'illustration ci-dessus, c'est une machine à vapeur de naphte qui est représentée, autre spécialité de l'entreprise zürichoise qui exportait sa production dans toute l'Europe, jusqu'en Egypte et à Saint-Petersburg.

Le principe de fonctionnement de cet appareil était le suivant: on chauffait du naphte dans une chaudière pour le vaporiser, et la pression de cette vapeur actionnait les cylindres de la machine. Le condensat retournait directement au réservoir qui alimentait également le brûleur. La machine marchait donc en circuit fermé, lubrifiée également au moyen du même naphte.



Cette chaloupe à naphte de 8,50 m par 1,75 m. était équipée d'une cabine déplaçable en osier, élégamment garnie d'étoffes. La machine développait 4 CV.



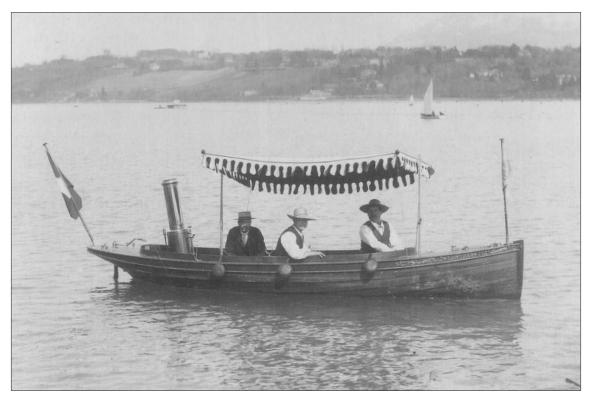
Escher Wys était aussi pionniers dans la construction de bateaux en aluminium, comme cette canonnière démontable à l'usage des troupes hollandaises.



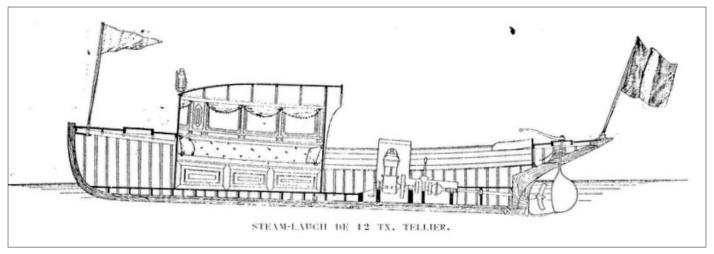
La même embarcation démontée. Chaque élément ne pesait pas plus de 70 kilos.



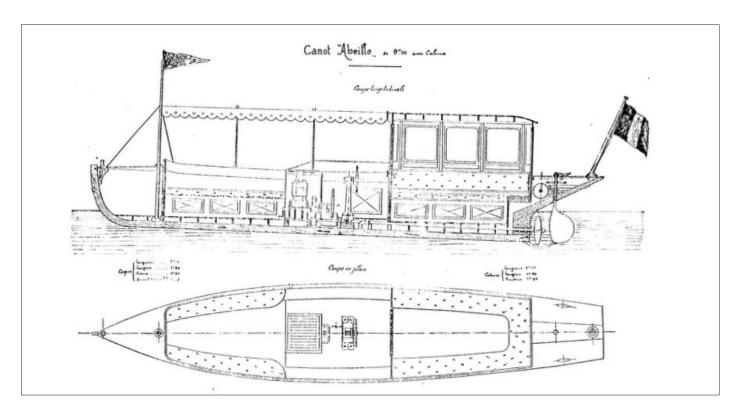
Escher Wyss livra plusieurs bateaux sur le Léman qui ne sont pas répertoriés dans les listes de la SNG: Le Torpilleur, Ready, La Champagne, Jane, Nautilus, Samovar, Scapin et Gallia.



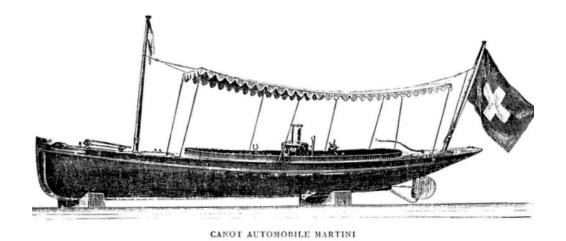
Samovar, à D.F.P Barton, de Genève, dont on voit bien, à l'arrière, la machine à vapeur de naphte de 2 Cv. (Naef 2006)



Le numéro de janvier 1901 du magazine français «Yachting Gazette» fait un large écho au Salon de l'automobile, du cycle et des sports au Grand Palais des Arts. On nous décrit plusieurs modèles exposés: Des canots du Chantier Tellier dont un «steam launch» de de 10 m. sur 2 m. avec un creux de 1,10 m. Notez qu'on a conservé l'appellation « steam launch » pour un bateau propulsé par un moteur à 4 cylindres Phoenix de 12 chevaux. «... La cabine est en teck et acajou avec des panneaux en érable verni, l'intérieur en est ravissant, tout orné de moulures de teck et de glaces biseautées s'ouvrant à volonté, avec un plafond blanc et or et des stores de soie...».



La Maison Dalifol et Cie présente le canot à moteur Abeille, brevet de Mesmay. Ce bateau mesure 9 mètres de long et permet grâce à son moteur à l'essence de pétrole de 4 ou 8 chevaux, d'atteindre la vitesse de 13 à 15 kilomètres à l'heure. La manœuvre en est simple et pratique grâce à son hélice à pas réversible. La Maison F. Martini & Cie de Frauenfeld, Suisse présente également une embarcation.



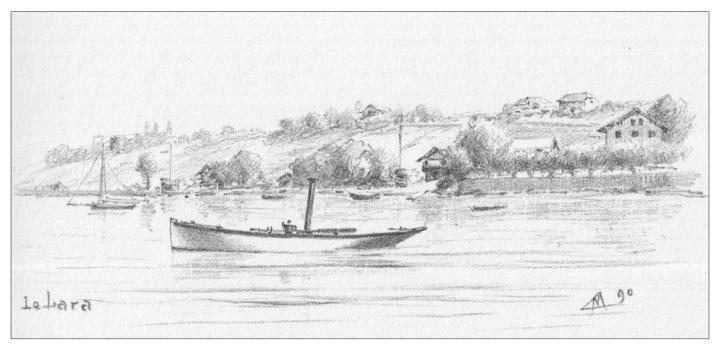
La coque de ce bateau de 8, 30 mètres par 1, 60 m. est en acajou de belle qualité, l'étrave et les membrures sont en chêne. « ...L'embarcation est munie d'un moteur à essence de pétrole de 2 ½ chx à un cylindre, avec appareil d'inflammation magnéto électrique. Un engrenage breveté, caché dans le volant, permet d'obtenir la marche avant et la marche arrière.



Une chaloupe inconnue aux dimensions comparables à Corsaire ex Don Juan. Coll D. Zuchuat.

SUR LE LÉMAN

A Genève plusieurs chantiers construisaient également ce genre de bateau à vapeur et à moteur. Des illustrations de ce type de yacht figurent dans le fonds Jaques Naef, au Musée du Léman, et dans les ouvrages de cet auteur.



Lara croquée par Charles Metzler en 1890. Cette chaloupe à vapeur construite par Garnier en 1889 (quoiqu'elle figure dans les annuaires de la SNG depuis 1883, mais est-ce la même ?) mesurait 8 m par 1,65 m pour un creux de 0,75 m. Elle était la propriété de D. Reverdin à la Belotte, et sa machine développait 2 CV indiqués. (Yachting 1890, A. Guex et le Cercle de la Voile de la Société Nautique de Genève)

Les annuaires de la Société Nautique de Genève donnent également de nombreux renseignements qu'il faut parfois prendre avec quelques pincettes.

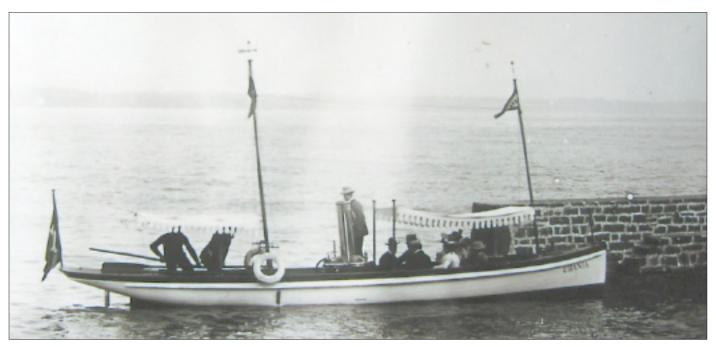
Je n'ai considéré que les yachts motorisés jusqu'à 12 mètres de long et à moteur lent pour cette compilation.

Entre 1895 et 1906, années où les annuaires sont les plus complets, on peut répertorier **trente neuf** de ces chaloupes à hélice de 7 à 12 mètres de longueur.

Quinze sont équipées de machines à vapeur Trois à vapeur de naphte Vingt et une ont des moteurs à explosion, à pétrole ou à essence. On en équipe des bateaux à partir de 1893. (Voir tableau en annexe).



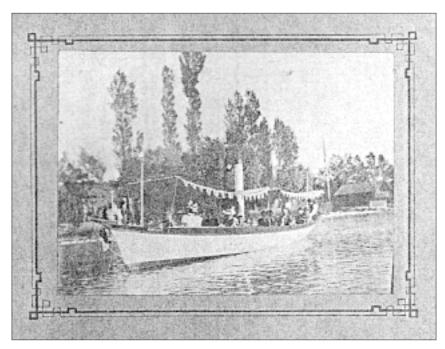
Cacique, construite en 1895 par E. Garnier pour M Dominicé, était équipée d'un moteur à benzine Daimler de 6 CV indiqués. Longueur 10 m., largeur 1,83 m. , creux 0.90 m. Elle était mouillée au Creux de Genthod. (Fonds J. Naef, Musée du Léman, Nyon, annuaire SNG 1895)



Urania, chaloupe d'une longueur qu'on peut estimer à une douzaine de mètres, était propriété de Gustave Addor, futur Président de la Confédération. On la voit en 1899, appareillant pour une ballade familiale à la vapeur. (Fonds J. Naef, Musée du Léman, Nyon)

On constate que les chantiers genevois Garnier, Trüb, Seguin, Thomas, Picker, Pouly ont construit vingt quatre de ces bateaux.

Eugène Garnier détenant la palme avec onze constructions. Ce chantier de la Rue Butini, aux Pâquis, fondé en 1865 travailla jusqu'en 1896 environ.



Smilax, le propre bateau de E. Garnier.

Les quinze autres ont été livrés par les établissements zürichois Treichler et Escher Wyss, les chantiers anglais Thornycroft, parisiens Schindler et lyonnais Charmot.

Neuf chaloupes ont des dimensions proches de *Corsaire* ex *Don Juan* soit entre 835 et 850 cm. par 160 à 180 cm.

Trois d'entre elles ont un bau légèrement supérieur (172cm.) et sortent des chantiers Treichler et Thomas

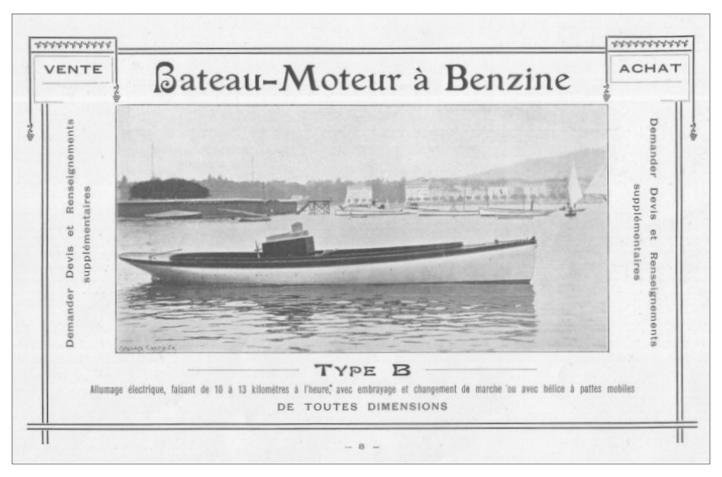
Seul le Triton construit par Trüb en 1889 a les dimensions restituées de notre *Corsaire* ex *Don Juan*, soit 8, 50 m. par 1, 70 m.



Un bac à pétrole de Trüb (dernière de couverture de son catalogue 1903).

Louis Ernest Trüb était un constructeur de bateaux talentueux et entreprenant. Son activité s'étend entre 1889 et 1906, année de son décès prématuré à l'âge de 41 ans. L'un des meilleurs ouvrir du «père Garnier», il avait pris des brevets de mécanique et organisé le premier service de bacs à hélice à pétrole à travers la rade en 1894. Cette société de transport fusionna en 1897 avec une compagnie de bateaux à vapeur concurrente formant ainsi la Société des Mouettes Genevoises, encore en activité de nos jours.

Il construisait indifféremment liquettes, yoles d'aviron, canots, chaloupes à voile ou à hélice. Il avait même participé au développement de l'aéronautique en construisant un planeur pour F. Ferber en



Page du catalogue du chantier Trüb présentant tout sa production autour de 1903. Il montre également des bateaux du même style et de plus grande dimension.

Le seul bateau encore en vie de ce chantier est la Mouette MG 2, de 1896, hélas retirée du service.

Le baron de Catus, architecte naval établi à Genève, collaborait principalement avec ce constructeur et fut l'auteur de nombreux voiliers construits par Trüb. La seule mention de la participation de cet architecte à la conception d'un bateau à moteur concerne Frou-Frou, lancé par Trüb en 1893.



M. DROUET, 15, rue Bellefond, Paris

Publicité du chantier dans le magazine français Yachting Gazette de 1905. Un steam launch est au premier plan de l'illustration.

Sources et bibliographie

Musée du Léman, fonds Jaques Naef.

Yachts et canots à vapeur et à moteur sur le Léman 1863-1966. Jaques Naef, Slatkine Genève 2006)

Yachts à vapeurs du Léman. Jaques Naef, 1983

Charles Meltzer, Yachting 1890. A. Guex et le Cercle de la Voile de la Société Nautique de Genève.

Annuaires de la Société Nautique de Genève

Le Yachting, Sport-Bibliothèque, Clerc-Rampal et Fernand Forest, Pierre Lafitte & Cie, Paris 1912

La Suisse sportive, magazine

Yachting Gazette, magazine 1901

Catalogue Escher Wyss& Cie, Zürich 1897

Brix-Bootsbau, Wilhelm Ernst&Sohn Berlin 1919.

Remerciements

Marc Zurbuchen, Jaques Naef, Didier Zuchuat, Pierre Edgar Crocci, Daniel Charles, François Casalis.

Dossier établi par J-Ph. Mayerat, constructeur de bateaux à Rolle Septembre 2019 www.mayerat.com

Liste des yachts à hélice comparables au Corsaire ex Dom Juan tirée des annuaires de la SNG de 1895 à 1906.

Bateau	Propriétaire	Moteur	structeur		Longu. L	_	Creux	Tonnage	TonnageCv. Indiqués
Babouin	G.Brocher	Pétrole Grob	Trüb	1894	8		0,78	2T	2 Cv
Bohémienne	Pell.	Pétrole Grob	Trüb	1894	8 1,70		0,78	2T	2 Cv
Cacique	R. Dominicé	Benz Daim.	Garnier	1895	10 1,89		66'0	4T	6 Cv
Caprice		Vapeur	Garnier	1889	101		08'0	3 T	3 Cv
Casse-Museau	Ch. Bartholoni		Paris?	خ	11,20 1,95		1,20		5 Cv
Colibri	W. Marcet	aim.	Garnier	1895	101		06'0	4 T	6 Cv
Diolin	A.Cahorn	Benz. Daim.	Garnier	1895	8 1,70		0,75	1,75 T	2 Cv
Eclaireur	Ph. Fauquez	Benz. Daim.	Treichler	1893	8,45 1,72		0,85	2 T	3 Cv
Eclipse	H. Charton		Treichler	1893	7.91		08'0	1,5 T	2 Cv
Ecureuil	R. Martin		Séguin	1896	8		0,82		2 Cv
Etincelle	M. Marcet		Séguin	1896	8		0,82		2 Cv
Favorita	C.W Staehelin		Eycher Wyss	1894	7,90 1,75		0,88	3 T	4 Cv
Frou-Frou	Ch. Keller	Pétrole Grob	Trüb	1893	9 1		0,72	2 T	2 Cv
Froufrou	L. Dulac	Vapeur	Treichler	1893	10 2,20		09'0	2 T	2 Cv
Gallia	L-O Martel	Vapeur	Thornicroft	1884	9,452	2,10	1,18	2 T	6 Cv
Guêpe (Vif-Argent)	A. Brémond	Benz. Daim.	Treichler	1892					
Héron	J-F Revillod	Benz. Daim.	Pouly	1897	9 1,70	,70	09'0		4 Cv
Hirondelle	W. Crémieux	Benz. Daim.	Treichler	1893	7,90	1,60		1,5 T	2 Cv
Janie	Brémond-Séguin	Benz. Daim.	Thomas	1895	8,50				3 Cv
Lara	E. Reverdin	Vapeur		1889-83	8 1		0,75	2 T	2 Cv
La Brise	A. Broillet	Benz. Broillet	Garnier	1888	8 1		0,65	1,5 T	2,5 Cv
Lakmé	Brémond-Séguin	Benz. Daim.	Thomas	1895	8,50 1	1,72	0,82	3 T	3 Cv
Magda	M. Michaud	Benz.Daim.	Garnier	1895	101				6 Cv
M'Amour	L.Trüb	Benz. Trüb	L.Trüb	1906	101	,50 ??			6 Cv
Marly	G. Brocher	Vapeur	Trüb	1897	11	2.1	1,20		
Merry Maid		Naphte	Treichler	1894	8,35 1,76	,76	0,87	3 T	4 Cv
Mickerly	R. Blavignac	Vapeur	Charmot	5	10,602	2,25			7 Cv
Mosquito	F. De Lapalud	Benz. Daim.		1893	7,90 1	1,60	0,80	1 T	5 Cv
Mouche	A. Bartholoni	Vapeur	Schindler	خ	8,501	1,80		1,5 T	2 Cv.
Moucheron	E. Dupont	Vapeur	Garnier	1895	8 1,70	,70	0,80	1,75 T	2 Cv
Mouette	J. Thibaud-Lyand	Vapeur	Trüb	1892	8,50 ????	?????		1,5 T	2 Cv
Phalène	M.Jaquet	Benz. Daim.	Séguin	1899	8 1	1,60	0,82	1,5 T	2,6 Cv
Sans Gêne	J.Martin-AJ Miche	Benz.Kühn	Garnier	1894	8,30 1,60		0,75	1,5 T	2 Cv
Senta	M.Pictet de Rochemont	Benz. Daim.	Treichler	1893	7,95		0,80	1,5 T	2 Cv
Smilax	E. Garnier		Garnier	1896	122		0,75		4 Cv
Squirrel	Ph. Duval-Hartmann	Benz. Daim.	Séguin	1896	8 1,60		0,82	1,5 T	2 Cv
Sylvia	Y. Mirabaud		Escher Wyss1	1896	8,50 1,80		0,88	3 T	4 cv
Triton	W. Marcet		Trüb	1889	8,50	,70	06'0	1,5 T	
Yseult	M.Pictet de Rochemont	Benz. Daim.	Treichler	1893	7,96	09,	0,80	1,5 T	2 Cv