

fallait remonter, et sur laquelle on pouvait naviguer avec des barques de 50 tonneaux. Malgré cette commodité d'un roulage et d'une navigation naturelle, il jugea qu'un canal serait encore préférable; et sans écouter les plaisanteries des autres jeunes lords d'Angleterre qui le traitaient de fou, et qui l'engageaient à venir à Londres partager leur vie joyeuse et dissipée, il se fit aider des conseils d'un simple mécanicien nommé Brindley et construisit son canal avec ses propres revenus.

« Il commença par élever sur l'Irwell un pont-aqueduc en maçonnerie de trois arches, dont les dimensions furent telles en largeur et en hauteur, que les barques pouvaient passer par dessous à pleines voiles. Ce merveilleux ouvrage fut commencé et achevé dans l'espace de dix mois; et, à sa suite, se prolongea le canal d'un seul niveau, jusqu'à Manchester, sur une longueur de 35 milles anglais, ou 56, 315 mètres.

« Du côté des mines, ce canal se termine par le grand bassin de Worsley-Mill, pouvant contenir et servir de port à un grand nombre de bateaux. Après que la partie à ciel ouvert eût été achevée, le duc aurait fort bien pu exploiter ses mines comme on le fait dans nos pays. Il aurait, pour cela, creusé des puits de distance en distance, et les charbons extraits par des chevaux ou des machines, auraient été transportés sur des tombereaux ou des wagons de chemins de fer, jusqu'aux bateaux stationnant dans le bassin de Worsley-Mill.

« Il jugea cependant ce mode d'extraction trop arriéré et trop barbare et il alla chercher directement ses charbons avec des bateaux naviguant dans des galeries souterraines ».

Le mémoire contient la description de ce beau travail, et, selon M. Héron de Ville-Fosse dans sa *Richesse minérale*, le