

On a remarqué que sous le premier acte passé pour l'amélioration du Clyde (c'est-à-dire pour la construction de l'écluse et chaussée suivant le plan de Smeaton) il ne devait pas être prélevé de droits avant que tous les travaux ne fussent terminés. Ces travaux exigeaient des déboursés considérables avant de retirer un seul denier de revenu, et plaçaient l'entreprise sur le même pied qu'un chemin de fer. Le second acte, cependant, qui autorise l'imposition de droits sur les navires, créa un fonds immédiat et la cause première du succès financier des améliorations du Clyde est due au système d'enlever et de creuser graduellement le chenal à mesure que les revenus augmenteraient.

Les revenus de la commission du Clyde pour l'année expirée le 1er juillet, furent :

Pour droits de tonnage	£50,772	4	3	
Do. quaiage	11,582	1	4	
Do. d'abri.....	8,798	0	6	
Do. de grue	923	11	2	
Do. pesage	1,943	10	11	
				£74,019 8 2
Et de diverses sources.....				12,560 17 9

Faisant un total de..... £86,580 5 11

Le revenu progressif en chiffre rond depuis 1850, a été

En 1850	£64,243
1851	68,873
1852	76,077
1853	77,919
1854	86,580

Les recettes brutes depuis 1842 ont été de £774,703, les dépenses dans la même période ont été de £1,422,438, dont suivent les items :

Intérêts sur prêts.....	£270,823
Terrain pour agrandissement du havre.....	349,655
Do. élargissement de la rivière	100,708
Construction des travaux dans le havre.....	222,517
Do. do. la rivière	33,895
Creusage dans la rivière et le havre.....	126,012

La dette de £219,119 qu'elle était en 1842 fut portée à £911,480 en 1854, l'intérêt étant de £29,742. L'excédant du revenu de

1851 était de	£17,574
1852 do	19,065
1853 do	19,899
1854 do	21,623

J'ai ainsi fait un long extrait de l'histoire des améliorations du Clyde, parce qu'il y a une analogie évidente dans la position et l'action de Glasgow et de Montréal. M. Walker, ingénieur civil, faisant rapport aux syndics du Clyde, en 1852, dit : "M. Ormiston prétend que beaucoup des vaisseaux qui partent de Glasgow prennent à Glasgow une charge d'environ quinze pieds six pouces et arrêtent à Greenock ou jettent l'ancre *at the Tail of the Bank* où ils complètent leur charge jusqu'à 18 pieds et rarement, si jamais, au-dessus de 19."

Que les vaisseaux plus légers (excepté ceux d'une bien grande dimension) ont presque tous abandonné Greenock et Port Glasgow et sont montés jusqu'à Glasgow, et que, bien que Greenock ait moins de vaisseaux, le tonnage en est plus grand. Des vaisseaux tirant 22 pieds d'eau sont assez communs, et il n'est pas extraordinaire d'en voir tirant deux pieds de plus." "Ceci, observe-t-il, fait voir que tous les vaisseaux qui le peuvent montent à Glasgow, et que l'on