

mais d'une année à l'autre ils voient qu'avec la réalisation de la somme entière des affaires anticipées, non seulement leurs recettes liquides ne vont pas augmentantes, mais que tout à la fois leurs fonds s'en vont s'affaiblissant, ou leur propriété est écrasée sous le poids d'une dette flottante ou consolidée; et que de même les dépenses d'opération sur la route ont augmenté plus rapidement que l'accroissement proportionnel des affaires."

En dépit de tels avertissements que ceux-ci, les tentations du commerce apparemment inépuisable de l'ouest, ont paru trop fortes pour y pouvoir résister, et le trafic de parcours entier a été, et continuera probablement à être l'objet de la convoitise et trop souvent chèrement payé. Ce n'est pas qu'il forme le principal commerce d'aucune des routes, car dans toutes le trafic de localité l'emporte sur lui en quantité. Ce n'est pas qu'il soit le plus rémunérateur, car le trafic de localité est universellement reconnu comme le mieux payant. Ceci est clairement admis par Mr. Shanly dans son rapport (Appendice p. 82), et cependant le plus fort argument en faveur du commerce de parcours entier est qu'il peut être transporté à beaucoup meilleur marché que celui de localité le premier à un peu plus que la simple dépense du charroi, pendant que le dernier doit avoir à subir tous les frais de station tout le long de la route. Qu'il puisse être transporté probablement à un taux plus bas; cela ne fait pas doute; mais il n'est pas du tout si clair que la proportion entre les taux a été touchée du doigt, ou que $\frac{1}{100}$ d'un centin par tonneau par mille de Détroit à Portland puisse rétribuer aussi bien que $\frac{2}{100}$ d'un centin de Toronto à Montréal. A part de cela, on paraît oublier que, si le trafic de localité emporte des frais qui lui sont particuliers, celui de parcours entier a aussi ses propres dépenses, dont est exempt ce trafic de localité. Le premier s'offre tout spontanément, le dernier se fait rechercher, subventionner et coquetter par la ligne au moyen d'un dispendieux stratagème pour l'y amener. Nous nous sommes efforcés de mettre la main sur quelques-unes des dépenses que la soif du commerce étranger a causé au Grand Tronc pendant l'année écoulée.

Il n'était pas du tout besoin du chemin de Détroit et Port Huron pour le commerce du Canada, et on ne l'a acquis que comme un alimentateur, du sein duquel le commerce de l'ouest devait couler dans la route canadienne. Pour cet embranchement on a payé une rente, ou plutôt on en a encouru une de..... \$169,321.71

La dépense de son opération a été de..... 161,046.26

Ses recettes..... 85,672.87

Perte dans le service..... 75,373.39

Traverse de Sarnia..... 14,631.39

90,004.78

Coût total de la route du Détroit..... 259,326.49

Agences américaines..... 42,512.59

Payé, vapeurs de Boston..... 60,757.99

362,597.07