

Ce navire a probablement été retardé de neuf à dix jours à cause de la grève des débardeurs.

Voyage n° 10, le vapeur *Leader* part le 5 octobre, ayant à son bord 242 têtes de bétail; recettes \$4,760. Total des recettes brutes, \$40,920.23; dépenses, \$38,281.66; surplus, \$2,638.57. Ce voyage se fit à destination de Glasgow.

Vous avez là les renseignements concernant les divers voyages fait de Montréal et de Québec dont il a été question hier.

*M. Stewart:*

Q. Est-ce que tous les vaisseaux partis de Québec avaient une cargaison de grain?—R. Je le crois. Ils portaient tous de 200,000 boisseaux à 220,000 ou 225,000 boisseaux de grain.

Q. Voici où je veux en venir. Pouvez-vous nous dire d'après les chiffres que vous avez en main, si une cargaison de bétail et de grain est plus profitable, ou paie mieux les dépenses qu'une cargaison de bétail et d'autres produits?—R. Laissez-moi vous dire ceci. Prenons les recettes brutes d'un vapeur de 8,400 tonnes, transportant une cargaison entière de grain et 233 têtes de bétail, ou pratiquement une cargaison complète de bétail. Voici quelles seraient les recettes brutes: grain, \$20,925; bétail, 233 têtes à \$20 la tête, soit \$4,600; total des recettes brutes, \$25,585. Les dépenses se chiffrent à environ \$35,000.

M. DOHERTY: Les résultats ne seraient pas plus satisfaisants que cela.

Le TÉMOIN: Le déficit serait d'environ \$10,000 sur une telle cargaison.

M. DOHERTY: Absolument, à moins que nous trouvions une grosse cargaison pour le voyage du retour, ce qui est fort douteux.

Le TÉMOIN: Tout dépend de la possibilité de trouver une cargaison pour le retour. Il est évident qu'avec des cargaisons complètes pour le voyage à destination de l'est, et des cargaisons de 20 ou 25 p. 100 ou peut-être de pas plus de 10 p. 100 au retour, vous ne pouvez arriver autrement qu'avec un déficit. Les profits dépendent en grande partie du volume de la cargaison au retour, et ce principe s'applique non seulement à la navigation mais à toutes les formes de transport. Il suit de là que le Gouvernement, aussi bien que le chemin de fer et la compagnie de navigation, devrait nous aider par tous les moyens possibles à trouver une cargaison pour le voyage de retour. C'est là ce qui fait défaut, et ces chiffres démontrent qu'il nous faudrait transporter de plus fortes cargaisons au retour pour faire disparaître les déficits.

*Sir Henry Drayton:*

Q. Transportez-vous du charbon en revenant?—R. Je ne le crois pas. Il s'en transporte très peu. Nous l'avons fait une ou deux fois, mais cela ne nous a pas rapporté grand'chose. Les taux sur le charbon sont très peu élevés, et je doute fort que le charbon gallois puisse faire concurrence au charbon ordinaire ici.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'on en transportera une bonne quantité ici cette année.

*Sir Henry Drayton:*

Q. Quelles sont vos chances d'obtenir de grosses cargaisons?—R. A destination de l'ouest?

Q. Oui?—R. Je suppose qu'il faudrait que ce soit des produits manufacturés.

M. DOHERTY: Les chances d'améliorations prochaines en ce sens ne sont pas trop brillantes.

Sir HENRY DRAYTON: Il faut quantité d'articles manufacturés pour remplir un navire.

[Sir Henry Thornton.]