

APPENDICE No 5

des profits de \$5,000,000. C'est tout ce qui en est. La chose est simple. De sorte que notre problème consiste à développer nos affaires sur nos lignes les plus importantes, afin de pouvoir faire face aux dépenses entraînées par la grande longueur de nos voies. Du moment que nos recettes brutes touchent un certain point, nous pouvons faire de l'argent.

Le PRÉSIDENT: Si vous réduisiez vos dépenses, le résultat serait le même?

Sir HENRY THORNTON: On ne peut pas réduire les dépenses plus bas qu'une certaine limite. Sans doute, les dépenses subissent des fluctuations plus ou moins grandes avec le volume des affaires, mais il arrive éventuellement un point qu'on ne peut dépasser. Par exemple, il faut avoir un contremaître de cantonniers ainsi qu'un homme le long de la voie. Il est impossible de retrancher tous les employés. Si vous avez une gare il y faut un agent ou un commis qui s'occupe des affaires de la compagnie, que vous fassiez des affaires pour \$100 ou pour \$5,000, mais il arrive un point au-dessous duquel on ne peut se débarrasser des dépenses. Notre problème principal et unique, c'est celui relatif aux recettes brutes. C'est pratiquement tout ce qui en est.

M. MILNE: Je suis quelque peu intéressé au développement du wagon automoteur. Si je comprends bien, vous avez un service de génie et de recherches.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MILNE: Est-ce que ces services essaient d'établir des modèles de wagons?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. MILNE: Il me semble que dans une organisation telle que celle-ci vous devez avoir un certain nombre d'ingénieurs et qu'un très grand nombre d'entre eux seraient capables d'établir des modèles de ce genre. Un homme pratique aurait une meilleure occasion d'établir quelque chose plutôt qu'attendre le bon vouloir des ingénieurs de locomotives.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons cru qu'il était préférable de travailler en collaboration avec les fabricants de locomotives qui ont des experts très compétents pour ce travail et qui essaient de concevoir un wagon satisfaisant. Nous avons pensé qu'il serait plus satisfaisant de travailler avec eux, au lieu d'essayer nous-mêmes de concevoir quelque chose, parce que c'est une partie très technique.

Le PRÉSIDENT: Et on peut dire la même chose quelquefois de la construction des locomotives.

Sir HENRY THORNTON: Quand il s'agit de la construction des locomotives, nous nous sentons sur un terrain familier. Nous connaissons les locomotives à vapeur depuis bien des années. Mais quand il s'agit d'établir le plan d'un wagon automoteur, c'est une autre affaire. Nous pourrions naturellement engager des experts et faire des expériences, mais je crois qu'il est préférable de travailler en collaboration avec les fabricants, et ceux-ci nous viennent en aide.

M. MILNE: Vous devez avoir des cerveaux créateurs dans vos usines?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que nous ayons dans nos usines un homme compétent pour établir le plan d'un moteur à essence.

M. MILNE: Le moteur est établi. Il ne s'agit que de l'appliquer à une voiture pouvant circuler sur des rails.

Sir HENRY THORNTON: Nos efforts jusqu'ici ont consisté à collaborer avec les fabricants et à les notifier afin de voir si tous ensemble nous ne pouvons pas produire quelque chose de satisfaisant.

M. MILNE: La raison pour laquelle je fais cette suggestion, c'est que bien souvent nous constatons qu'un homme doué du génie inventif s'occupe d'une certaine invention, mais qu'il n'est pas pratique, c'est-à-dire qu'il a le génie de