

Nou, il consiste uniquement à faire payer la partie occupée par la poste au même prix que toute autre partie du train de la même capacité.

797. Pourrez-vous donner une raison pour laquelle le chemin du Nord devrait moins recevoir, par mille, que le Grand-Tronc pour service journalier.

Si le chemin du Nord transporte le même poids et le même volume, à la même vitesse que le Grand Tronc, il devrait être payé comme le Grand Tronc. Vu que, poids pour poids, les frais des deux compagnies sont identiques.

PAR M. WICKSTEED :—

798. Vous dites que votre mode de calcul ne s'applique qu'au cas où il y a profit. Quel est le montant de ce profit nécessaire pour rendre votre formule applicable ?

Je ne peux répondre qu'approximativement à cette question. J'ai indiqué les profits du Central de New-York comme pouvant servir de base ; sans tenir compte de la dépréciation actuel du papier des Etats-Unis.

799. Connaissez-vous la proportion des recettes brutes aux frais d'exploitation, sur le Central de New-York ?

Je ne m'en souviens pas à présent, mais il serait facile de s'en assurer.

800. D'après l'ouvrage de M. Holby, dans la nouvelle édition de l'Encyclopédie Britannique, pour qu'une ligne paie l'intérêt du capital, il faut que les recettes soient plus que doubles des frais d'exploitation, c'est-à-dire que le profit doit-être de 50 à 60 par cent. Êtes-vous de cet avis ?

C'est ainsi qu'on résout généralement la question en chiffres ronds, mais l'exactitude de ce calcul dépend de la manière dont on a réglé les frais de construction. Les chiffres suivants basés sur les rapports du Central de New-York, sont une vérification du calcul dans lequel je prends les recettes des trains comme élément. Le résultat est 9.91 centins par mille de parcours pour le tiers d'un char à bagages.

Les calculs suivants ont été faits sur la valeur du compartiment de la poste du Central de New-York en vue de vérifier mon mode de calcul dans son application à un chemin de fer donnant des profits.

Ces statistiques ont trait aux opérations de la ligne en 1861.

Le nombre de milles parcourus par les chars de voyageurs = 5,389,141 ÷ (divisé par) le nombre de milles parcourus par le train de voyageurs = 1,753,215 = 3.07 nombre moyen de chars de voyageurs dans chaque train.

Le nombre de milles parcourus par les chars-poste, à bagages et express = 2,452,304 ÷ le parcours du train, comme ci-dessus = 1.39 chars par train. Donc :—

Chars de voyageurs.....	3.07
Chars-poste, à bagages et express	1.39

Moyenne de nombre de chars par train = 4.46

Le nombre de voyageurs transportés sur un parcours d'un mille = 119,028,024 ÷ le parcours du train, comme ci-dessus = 67.88 voyageurs par chaque train = 22½ voyageurs par char.

Les recettes totales provenant des voyageurs \$2,389,724.12 ÷ le parcours du train = \$1.3630 par mille de parcours.

Les recettes totales provenant des malles \$95,777.50 ÷ parcours du train = 5.462 centins par mille de parcours.

Les recettes totales provenant de sources diverses \$263,995 ÷ le parcours du train = 15.057 centins par mille de parcours.

Le poids moyen du train de voyageurs est fixé à 100 tonneaux, y compris la locomotive et le tender ; ce dernier est évalué (y compris l'eau et le bois) à environ 43 tonneaux.

Le poids du train peut être calculé comme suit :

3.07 chars de voyageurs	@ 32,333 =	99,262 lbs.
1.39 chars à bagage, express, etc.	@ 25,000 =	34,750 "

134,012 lbs.

A quoi il faut ajouter le poids de la locomotive et du tender
et la charge comme ci-dessus.....

85,988 "

Poids total du train 220,000 lbs. = 110 ton's.