

"freeze". With the removal of the "freeze", our rates will also increase by the amount of the subsidy. With total removal, in the case of the rate to Calgary, it will mean an increase of 26c per hundredweight and to Winnipeg, an increase of 20c per hundredweight. These are but two examples. The present rate to Winnipeg is \$2.85; this would increase to \$3.05. The present rate to Calgary is \$4.46. This rate would become \$4.72 with the removal of the "bridge subsidy". These two examples are rates applicable via D.A.R. Truro and Connections.

TWO LINE HAUL

Our industry in Hantsport is at a disadvantage in that the basis for rates is higher on traffic moving via two rail lines than on a single line; that is, we have to route D.A.R. to Truro, thence C.N.R. The alternative to shipping via this route is to ship via Digby, a "breakbulk" route. This has, in the past, proven entirely unsatisfactory for several reasons. It has resulted in complaints from customers because of damage, mixing of goods, shortages and different cars arriving at the destination than are shown on the shipping confirmation. It does not appear that the proposed new ferry service across the Bay of Fundy will help us because it is to be a "roll on, roll off" operation. We, of course, have no idea what the cost of this service will be. However, from the information at our disposal due to the "bulky" nature of our products, we do not foresee any great benefits.

We are, therefore, forced to ship via Truro at higher rates. Examples of higher freight rates via two lines for equal miles hauled are illustrated on the attached statement.

We feel that the rates from Hantsport (D.A.R.) should be reduced either by arrangement with the C.P.R. or by the Government allowing the difference. If the Hantsport rates were reduced to the Halifax level, we estimate that this would mean a saving of approximately \$17,000.00 annually under present conditions. It is reasonable to assume that if the C.N.R. were serving Hantsport, these differentials would not exist.

IN-BOUND RATES

We feel that the Government should take a close look at the possibility of providing transportation assistance for goods brought into the Atlantic provinces to be used in the manufacture of our products.

In order to turn the natural resources of the province into a finished product, certain ingredients must be brought in at considera-

teront du montant de la subvention. Sans subvention, le taux jusqu'à Calgary augmenterait de 26c. le cwt, et celui de Winnipeg de 20c. le cwt, pour ne citer que deux exemples. Actuellement le taux pour Winnipeg est de \$2.85, qui monterait à \$3.05. Pour Calgary, le taux de \$4.46 deviendrait \$4.72 si la subvention temporaire était supprimée. Ces deux exemples sont les taux applicables via la gare de Truro et ses embranchements.

TRANSPORT SUR DEUX LIGNES

Notre usine de Hantsport est désavantagée du fait que les taux sont plus élevés quand il faut passer par deux lignes de chemins de fer; or, nous devons expédier via Truro (C.P.) et de là par le Canadien National. Nous pouvons néanmoins expédier via Digby, qui est une gare de triage, ce qui s'est révélé désavantageux pour plusieurs raisons. Cela a donné lieu à des plaintes de nos clients, en raison des dégâts aux marchandises, des erreurs de livraison, des pertes et à l'arrivée à destination de wagons différents de ceux qui figurent au connaissement. Il ne semble pas que le traversier proposé pour la baie de Fundy nous aiderait, car il ne fonctionnera que par intermittences. Évidemment, nous ignorons totalement ce que ce service coûtera. Toutefois, d'après nos renseignements, nous ne comptons pas qu'il puisse nous être profitable, en raison de l'encombrement de nos marchandises.

Nous sommes donc contraints d'expédier via Truro, au taux plus élevé. A titre d'exemple de la cherté du tarif-marchandises sur deux lignes et à distance égale, voir l'annexe ci-jointe.

Nous croyons que nos taux à partir de Hantsport (D.A.R.) devraient être réduits soit par une entente avec le Canadien Pacifique soit par l'aide d'une subvention du gouvernement. Si les taux de Hantsport étaient égaux à ceux d'Halifax, cela nous vaudrait une économie annuelle de quelque \$17,000.00, aux conditions actuelles. Nous croyons aussi que si le Canadien National desservait Hantsport, ces différences de tarifs n'existeraient pas.

TAUX D'ENTRÉE

Selon nous, le gouvernement devrait étudier de près la possibilité de verser de l'aide pour les transports de marchandises à destination des provinces de l'Atlantique devant servir à nos fabrications.

La transformation de nos matières premières en produits finis exige certaines ingrédients qu'il faut amener ici à gros prix. A