

autant de fret de retour qu'il en fut apporté. Le marché de Boston peut maintenant fournir une somme d'affaires auxquelles les directeurs ne sont pas d'humeur à renoncer, mais nous ne pouvons croire qu'au taux actuel elles valent la peine qu'on y tienne. Un pareil commerce avec Portland fait avec soin peut devenir rémunérateur, et le besoin qui s'en fait sentir à ce port là est, suivant le rapport de M. Shanly (Appendice page 86), la cause de grande difficulté pour l'avenir du chemin. Tout en admettant pleinement cela, nous ne saurions concevoir une ligne de conduite plus désastreuse que celle de passer outre à Portland, et de transporter le trafic droit à Boston. Si on désire encourager un trafic à Portland, c'est paraître à peine conséquent que de le transporter au même taux à Boston. Le plus fort marché sera toujours préféré de l'acheteur et du vendeur, comme de l'expéditeur et de l'armateur à la fois, à moins qu'il n'y ait quelque avantage à recueillir en gagnant le plus faible. On ne désire pas que le Grand Tronc s'impose de sacrifice pour favoriser Portland, mais qu'il le laisse tout simplement bénéficier de ses avantages naturels comme terminus du chemin, en s'abstenant de faire un sacrifice pour transporter le fret au-delà de ses limites à Boston. Son havre en est un excellent, et libre de toutes taxes, et les facilités d'expédition, selon le témoignage de M. Allan, (Qu. 166-7), sont bonnes même à présent et seraient susceptibles d'une facile extension. S'il était permis au commerce de prendre son cours naturel, nous croyons, et l'expérience de l'hiver le prouve, que des vaisseaux en suffisante quantité fréquenteraient le port pour emporter tout le fret qui pourrait venir par le chemin. Il résulterait cet autre avantage de cet ordre de choses, que tandis que le fret pour l'ouest a à Boston plusieurs lignes rivales qui se le disputent, et dont une bien faible portion tombe au lot du Grand Tronc, la compagnie prendrait tout ce qui serait arrivé à Portland, et ce port continuerait de maintenir sur cette prospérité de commerce la même supériorité qu'il montre maintenant sur Boston à l'égard du fret de retour. Si on prétend que, dans ce cas, les autres routes abaisseraient leurs taux, et tarifieraient les affaires de Portland à leur profit, nous croyons qu'il serait prudent pour la compagnie d'abandonner la lutte, plutôt que de faire le charroi à perte certaine, et de reporter toute son attention au trafic déjà si considérable de localité, lequel, nous en sommes convaincus, est susceptible d'un développement d'une beaucoup plus grande étendue.

Pendant que nous sommes sur le sujet, nous ne pouvons résister au besoin de citer un passage d'un habile rapport des commissaires de chemins de fer de l'Etat de New York en 1855, lequel met tellement en relief l'histoire de la carrière du Grand Tronc, qu'on peut à peine se persuader que ce soit là une simple description générale, au lieu d'en être une qui a pour base un cas particulier.

“ Dans le désir bien naturel de s'assurer de la construction de l'œuvre, on a présenté des estimations qui affaiblissaient le coût et exagéraient les profits en perspective.

“ Ces estimations inadéquates exigent un plus prochain recours aux emprunts, et les premiers bons étant épuisés avant l'achèvement de l'œuvre, l'émission d'une seconde série devient nécessaire, pendant que l'équipement est laissé soit en tout ou en partie à la merci d'une dette flottante, à un plège de revenu, ou à quelque autre stratagème financier.