

Si nous ne les prenons que pour la moitié de la longueur, la longueur effective de la route devient 834, et le nombre de milles pour un engin, et de chars pour un mille, est de 4 et 3.3, ce qui est de beaucoup plus en accord avec l'équipement du Grand Tronc. D'un autre côté, il n'y a pas de doute qu'un chemin avec une double voie peut faire un usage bien plus effectif de son fonds de matériel roulant, que celle qui est faite par la compagnie du Grand Tronc, et la plus grande somme de service fait par un char sur la route, peut être en grande mesure attribuée à cette cause.

Il faut aussi se bien garder dans l'esprit (‡) que le New York Central est une route de passagers dans une bien plus grande étendue que l'une ou l'autre du Pennsylvania Central ou du Grand Tronc, et comme la moyenne du voyage de fret par engin est répartie sur tous les engins, qu'ils soient de passagers ou de fret, les rapports ne nous mettant pas à même de distinguer entre eux, la comparaison à cet égard avec les deux autres chemins ne rend pas pleine justice à la capacité de charroi du New York Central.

On peut supposer que cette infériorité dans la somme de service fait par les chars du Grand Tronc est due au fait qu'ils vont en grande mesure vers l'ouest presque vides, à cause d'une insuffisance de fret de retour, une circonstance sur laquelle ont fréquemment appuyé les premiers rapports faits à la compagnie, aussi bien que le témoignage qu'on nous a mis sous les yeux. Mais le Grand Tronc peut sous ce rapport soutenir favorablement la comparaison avec d'autres chemins de fer américains. Sur le New York Central la proportion du fret de l'est et de celui de l'ouest est de 730,258 à 297,928, ou 100:41; et sur le Pennsylvania Central elle est de 480,141 à 274,213, ou 100:57. Le Grand Tronc ne publie pas de relevés de son fret d'en bas ni d'en haut; mais nous en avons obtenu un compte-rendu de M. Hardman (Qu. 223), lequel donne 413,074 à 209,897, ou 100:51. Il n'y a guère de doute que cette proportion donne une idée exagérée du fret d'en haut, puisqu'en moyenne le charroi s'en fait sur de plus courtes distances; mais la même remarque peut s'appliquer aux deux autres chemins, et c'est un trait des plus favorables dans le trafic du Grand Tronc, que dans cette particularité très importante il soutienne si bien la comparaison avec ses puissants rivaux. Il est vrai que nous ne pouvons plus considérer que 10 tonneaux soit la moyenne d'une charge de char. La plus haute moyenne de charge qu'ils peuvent prendre pour les deux directions sera

Sur le New York Central	7.05 tonneaux.
Sur le Pennsylvania Central	7.85 "
Sur le Grand Tronc.....	7.55 "

Mais si nous rectifions le voyage quotidien d'un char chargé, tel que donné ci-dessus, bien que la quantité de milles soit plus forte, la position relative des trois chemins en sera à peine altérée. La distance parcourue par jour d'un char ayant la plus haute moyenne de charge que puissent permettre les affaires de la ligne, sera

Sur le New York Central.....	35½
Sur le Pennsylvania Central	34
Sur le Grand Tronc.....	16