

M. Stewart:

Q. En ce qui a trait à ces frais de chargement; je crois qu'il s'opère un double chargement à Montréal. Il faut charger le bétail dans les wagons, décharger ceux-ci aux quais, et recharger le bétail dans les paquebots?—R. Cela comprend tout ce qui a trait au chargement. A Cardiff et aux ports du Royaume-Uni, il faut environ une journée afin de désinfecter et de nettoyer un paquebot après son arrivée, par conséquent, il faut donc attendre que la cargaison soit déchargée. C'est un autre \$400. Puis, il faut que nous transportions du fourrage pour le bétail. Il s'élève à environ 10,000 pieds cubes. Cela signifie qu'il y a ce volume disponible pour la cargaison non inutilisée, et pour lequel il n'y a pas de frais. Si nous ne nous servions pas de cet espace à cette fin, nous pourrions l'utiliser pour une autre cargaison, de sorte que nous devons tenir compte de cette perte, ce qui fait \$700 par traversée. C'est un point intéressant. Si nous ne transportions pas de bétail sur ces paquebots, nous pourrions employer cet espace pour un trafic plus rémunérateur, trafic qui nous paierait plus que le transport du bétail. Par conséquent, nous sommes justifiés d'imputer contre les frais du transport du bétail, la perte de revenus que nous aurions éprouvée si nous avions transporté des denrées plus profitables. Cela se chiffre à \$1,485 de pertes nettes par cargaison.

M. Harris:

Q. Est-ce que le transport du bois de charpente est plus rémunérateur?—R. Le taux moyen que nous obtiendrions serait de \$8.00 la tonne pour une cargaison générale, par comparaison avec les revenus tirés du bétail, qui sont considérablement moins élevés.

Le président:

Q. Vous n'avez pas de difficulté, n'est-ce pas à transporter des denrées plus profitables?—R. Non. J'étais moi-même sceptique à ce sujet. Lorsque j'ai examiné ce point, j'ai d'abord cru qu'il ne serait pas juste d'inclure cet item précisément comme il y apparaît, mais en approfondissant la question, j'ai constaté que sans aucun doute le même espace aurait été occupé par une cargaison qui nous aurait payés à raison de \$8 par tonne, et aurait été plus profitable parce qu'elle aurait supprimé le fourrage, les bouviers et les soins, durant la traversée. Ce sont là des dépenses réellement considérables dans le transport du bétail. Quand un paquebot est chargé d'une cargaison générale, il n'y a pas à s'en occuper avant d'être arrivé à destination; mais quand on transporte du bétail, il faut s'en occuper continuellement durant toute la traversée. Il faut le nettoyer et le nourrir, et si quelques bestiaux sont malades il faut les soigner.

Sir Henry Drayton:

Q. Quels sont les frais généraux qu'entraîne le chargement et le déchargement d'une cargaison générale par comparaison avec une cargaison de bestiaux?—R. Ils sont quelque peu plus élevés, parce que le bétail se meut de lui-même.

Q. Est-ce que cet état accuse un crédit de ce chef?—R. Nous avons estimé cet avantage à \$875.

Le président:

Q. Pourquoi ne transportez-vous pas la charge la plus rémunératrice?—R. Voici quelle est la réponse. Si vous vous occupez de transport, vous ne pouvez pas refuser de transporter certaines denrées. Autrement dit, une compagnie de transport, que ce soit une compagnie de navigation ou une compagnie de chemin de fer, ne peut pas entièrement choisir le trafic le plus rémunérateur. En accomplissant un service général de transport, et bien, que dans certaines limites, vous puissiez choisir ce qui vous semble le plus profitable, il faut que vous preniez plus ou moins ce qui se présente.

[Sir Henry Thornton.]