

APPENDICE No 6

Surintendance, néant
Mécaniciens	790 87
Employés de trains	863 15
Combustible	2,232 30
Autres fournitures	595 28
Dépenses de la rotonde	442 20
Travaux aux parcs	1,326 62
Accidents, etc.	131 81
Dégâts	245 12
Eventualités	1,458 43

Quant à l'item de la machinerie d'atelier, \$854.65, il me semble qu'on n'aurait pas dû l'introduire au tableau. Cette machinerie d'atelier existerait, que le train fût immobile ou en mouvement, et je me demande si le service de la mécanique du Canadien-National impliquait la machinerie d'atelier dans le cas des locomotives de route. Au sommet de tout cela, on trouve un item de \$1,458.43 pour dépenses casuelles. On a expliqué cet item en faisant intervenir le travail des bureaux occasionné par la manutention du train. S'il ne s'agissait que d'un train unique, on pourrait faire figurer cet item supplémentaire, mais advenant un nombre considérable de trains, cette rubrique prend des proportions. En adoptant ces chiffres, on a imaginé un parcours de 4,252 milles. Dans les déclarations faites par les témoins du Canadien-National, on a prétendu qu'on avait atteint les moyennes en tenant compte du retour à vide des wagons, considération qui entre pour 50 p. 100 du coût total du train. Dans ce cas particulier on a fait intervenir l'ensemble des frais de retour. Il me semble qu'on aurait dû soustraire de cette distance en milles une partie pour le moins de cette moyenne. Ainsi, prenons les voyages de retour, s'il est bien vrai que wagons et locomotives doivent nécessairement rallier leur base, il n'en reste pas moins que d'ordinaire les trains de retour sont chargés au maximum des possibilités des locomotives. Les chemins de fer ne laissent pas partir de trains qu'ils ne soient chargés à la pleine capacité des locomotives. Ce qu'a dévoilé hier M. Lanigan a été la coutume générale. S'il faut ramener les locomotives aux têtes de lignes, au terminus de service, il importe de dépêcher les locomotives avec la cambuse. Ce doit être une économie que de mettre en ligne un train à tonnage complet et l'opération doit occasionner une économie, c'est pourquoi je ne trouve pas juste de faire entrer au tableau le plein montant de la distance parcourue pour le retour.

M. Logan:

Q. La rampe de retour entre-t-elle dans ce calcul?—R. La rampe de retour? Le parcours se fait presque entier sur une pente descendante, pas tout le long mais je puis dire que la rampe douce va de l'ouest à l'est. L'item des réparations aux locomotives arriverait à \$34,333 par cent mille milles. Certaines compagnies prétendent que après 100,000 milles une locomotive doit aller aux réparations générales. On peut réduire ce chiffre quelque peu mais il est possible que le chiffre de 100,000 milles soit exact. Cette donnée provient du tableau des réparations aux locomotives. Ce tableau a servi de base à ce travail, et il s'ensuit qu'après 200,000 milles on a affaire à une locomotive à peu près renouvelée.

M. Garland:

Q. Voulez-vous dire que c'est la base des chiffres du C.-N.?—R. Oui.

M. Kennedy:

Q. Quelle est la durée usuelle d'une locomotive?—R. Cela dépend d'ordinaire du trafic. On rencontre sur le Pacifique-Canadien des locomotives de trente et quarante ans. Mais une locomotive de cet âge a depuis longtemps

[M. G. R. Pratt.]