

toutes les grandes lignes de chemin de fer l'ont envisagé comme la principale source de leur profit. La conséquence a été un esprit de compétition qui a réduit les taux au dernier degré qui puisse donner un profit quelconque, si même en certains cas il n'a pas tombé même au-dessous. Pendant qu'on a maintenu les taux pour le trafic de localité, ceux du commerce de l'ouest ont été réduits d'une manière à élever des doutes raisonnables sur ce sujet, et peu de questions d'intérêt commercial ont naguère été débattues plus à fond, que celle de la disproportion entre les taux pour trafic de localité et ceux de parcours entier. Pendant que, d'un côté, il s'est agi de savoir si les compagnies de chemin de fer ont suivi une ligne de conduite sage dans leurs intérêts ; de l'autre le public en général s'est mis de la controverse, et a élevé la question de savoir s'il était juste envers lui que les taux de localité fussent autant disproportionnés avec ceux du trafic de parcours entier, et si, pendant les mois de la plus grande activité, les moyens les plus à la disposition des chemins n'ont pas été trop exclusivement mis au service du fret éloigné pour le favoriser. On soutient que le trafic de parcours entier est réellement transporté à perte, pour laquelle on trouve compensation dans les prix surrétrogratoires (*extra charges*) imposés sur les affaires de localité, lesquelles sont comparativement affranchies de la compétition.

Il est si évident que le fret qui parcourt toute la ligne, peut être transporté à quelque chose de plus que les frais de l'envoi, quand le trafic de localité doit supporter les dépenses de station et du corps d'officiers le long de la ligne, et des retards fréquents et de la perte de pouvoir moteur, suite nécessaire de la manière rompue dont se font les affaires, que l'on croit que le cri populaire pour un tarif *pro ratâ* n'est pas maintenant appuyé par les gens d'intelligence ; et la persistance uniforme de tous les chemins dans la même ligne de conduite doit nous induire à croire que commercialement on ne l'a pas trouvée désastreuse. Pourtant il est clair que sur presque toutes les routes on a atteint la limite au-delà de laquelle une augmentation d'affaires de parcours entier ne serait tout simplement qu'une augmentation de perte. Si c'est là la position de toutes les principales lignes, et que chacune soit obligée de fixer son taux-maximum, d'aucun des centres de l'ouest aux bords de la mer, à celui fixé par les autres, il suit que la question de savoir si elle charrie à perte ou non doit dépendre des différences de bien peu de chose qui se trouvent dans les avantages de chaque ligne.

Maintenant, de tous les grands marchés de l'ouest, la distance à Portland est plus grande par le Grand Tronc que par d'autres lignes à Boston, New York ou Philadelphie ; le climat fait que la dépense d'entretien se fait plus lourdement sentir ; et quelqu'en puisse être la cause, il n'y a pas de doute que la moyenne de la charge qui peut être prise est moins forte que celle de la plupart des autres routes. Sur le New York Central, un convoi très ordinaire est un train de 30 chars chargés, pendant que, sur le Grand Tronc, même dans la belle saison, on ne dépasse pas la limite de 20, et dans certaines sections on n'excède même pas celle de 15. Nous ne pouvons donc pas croire que, pendant que les taux de parcours entier de Chicago à New York et Boston donnent à peine un profit, le Grand Tronc puisse être à même de charroyer au même taux de Chicago à Portland,