

D'après le livre bleu soumis au parlement en 1863 et contenant des documents relatifs au Grand Tronc (page 48) le poids moyen du compartiment de la poste est de 10,682 lbs., c'est-à-dire, que le poids est équivalent aux .0789 du poids de tout le train.

Je n'ai aucunes données pour déterminer les recettes des trains mixtes, mais je crois qu'on peut supposer, en toute sûreté, qu'elles se rapprochent plus de celles des trains de voyageurs.

J'ai déjà indiqué la composition et le poids des trains mixtes ; le poids du compartiment de la poste demeurant le même serait alors les .0413 du poids de tout le train.

D'après ces chiffres le tarif du service postal par les trains de voyageurs serait de 15.78 centins par mille ou \$98.78 par mille et par année pour un seul service, aller et retour.

Par les trains mixtes les chiffres analogues seraient : 6.47 centins et \$40.53.

Les calculs ci-dessus sont faits dans la supposition que le département des postes sera traité comme tout autre client de la compagnie.

646. Mais il faudra déduire de cette évaluation le montant indiqué dans votre réponse à la question 643 ?

Je suis porté à croire qu'on devrait faire une réduction sur le montant ci-dessus ainsi que celui obtenu par ma seconde série de calculs ; mais non pas sur le montant obtenu par ma première série de calculs qui supposent une grande augmentation de parcours, et par suite une augmentation de capital pour l'achat du matériel nécessaire au trafic, de plus les frais qu'on ne peut attribuer directement au service postal ne sont pas compris dans le calcul des frais d'exploitation.

PAR M. SWINYARD :—

647. N'avez-vous pas dit que vous aviez été employé puis directeur du chemin de fer du Nord pendant environ trois ans ? Vous avez, par conséquent, une certaine expérience ?

Oui.

648. Avant d'être directeur du chemin du Nord aviez-vous été employé sur une autre ligne, et, dans ce cas, en quelle qualité ?

J'ai été ingénieur-adjoint sur le chemin du Nord pendant sa construction ; antérieurement à cette époque, je n'ai été employé sur aucun chemin de fer.

649. A quelle date avez-vous pris la direction du chemin du Nord ?

Lors de son ouverture ; je ne me rappelle pas exactement la date.

650. La ligne était-elle ouverte sur tout son parcours, ou seulement sur une partie ?

651. La ligne a-t-elle été entièrement ouverte avant que vous quittiez le service de la compagnie ?

Oui.

652. Je suppose que, de votre temps, on expédiait sur la ligne des trains de marchandises et de voyageurs, et que vous transportiez aussi du bétail ?

Dès l'ouverture de la ligne, on expédiait des trains de marchandises et de voyageurs, mais je ne me rappelle pas qu'on ait jamais eu des trains entiers de bétail ; il y a eu, sans doute, occasionnellement, dans les trains ordinaires de marchandises, des chars transportant du bétail.

653. Dans vos arrangements pour le transport des marchandises, vous suiviez, je suppose, une classification et un tarif ?

Oui.

654. Votre expérience comme directeur de chemin de fer vous a-t-elle appris que cette classification soit nécessaire ?

Oui.

655. Pourquoi ?

Parce que le transport des diverses marchandises entraîne plus ou moins de risques, et plus ou moins de frais de manèment.

656. Certaines marchandises ne demandent-elles pas plus d'espace que d'autres ?

Cela dépend de la manière dont on évalue le tonneau : soit d'après le poids, soit d'après le volume.

657. Comme directeur du chemin du Nord, avez-vous jamais suivi ce second système ?