

806. Dans quel calcul proposez-vous de déduire 25 pour cent en raison de la *continuité* et pour d'autres considérations ?

Dans ma seconde série de calculs, qui est basée sur les recettes réelles du Grand Tronc.

807. Si, comme le dit M. Brydges, les frais d'exploitation d'un train se montent à 86 centins par mille et les recettes à \$1.12, et si on déduit 25 pour cent pour la continuité du service, quel profit restera à la compagnie ?

Si les recettes étaient de 1.12 par mille de parcours, et le tarif du service postal de 10 centins par mille, les recettes ne seraient affectées que de 2½ centins par mille de parcours.

808. Quels sont les frais de bureau et autres, que vous avez mentionnés, pour 10 tonneaux de marchandises étrangères à la maille ?

Ces frais sont en minimum lorsque le fret à parcours total est en quantité suffisante pour employer tout le personnel de service aux deux extrémités de la ligne ; mais le service des stations intermédiaires occasionne certains frais, tels que : la fourniture d'eau et de bois, l'aiguillage, l'évitement, etc., auxquels le fret à parcours total doit participer dans une certaine proportion.

809. Mais, dans les trains-poste, ce minimum de frais n'est-il pas plus que balancé par les frais d'éclairage, de chauffage et d'installation générale des chars-poste, et les trains-poste des frais de l'approvisionnement de bois et d'eau et de l'aiguillage ?

Oui, je pense la poste doit payer sa part de tous les frais, sauf de ceux que j'ai spécialement énumérés. Pour le chauffage, l'échange, etc, du char-poste, les frais seraient les mêmes que pour le fret à parcours total.

810. Quelle proportion établissez-vous, dans les trains de voyageurs, entre le poids du matériel et le poids payant transport ?

Sur le Grand Occidental, le premier de ces poids est de 195,425 lbs.—Le second de 21,349 lbs. non compris la locomotive et le tender. Mais dans ce calcul, je n'accorde que 50 lbs. de bagage à chaque voyageur, et il paraît qu'actuellement on leur accorde 100 lbs. Sur le Grand Tronc, le poids du matériel de chaque train et de 110,000 lbs., mais je n'ai pas déterminé le poids payant transport.

811. Quelle est la proportion de ces poids dans les trains de voyageurs ?

Sur le Grand Occidental elle est de 317,189 : 165,722 lbs., non compris la locomotive et le *tender*.

812. D'après vous, les trains mixtes sont-ils plus avantageux, bien que plus coûteux, que les trains de marchandises ?

A vitesse égale, il y a, dans les frais, la différence provenant du service des voyageurs. Il y a plus d'avantages, selon moi, à faire transporter les marchandises par des trains à vitesse ordinaire.

813. En ce qui concerne la vitesse les ingénieurs s'accordent, je crois, à dire qu'elle doit entrer en ligne de compte pour un chiffre plus élevé sur les lignes accidentées (*rough*) que sur les lignes bien unies, et que le chiffre en question doit être proportionnel au carré de la vitesse. Est-ce là votre opinion ?

En ma qualité d'ingénieur et, comme ayant spécialement étudié cette question, je ne saurais admettre un principe uniforme pour tous les chemins de fer. Un chiffre qui semblerait exagéré pour une ligne peut-être trop faible pour une autre. Les pentes, les courbes, et les accidents de terrain doivent beaucoup influencer ces calculs et contribuent généralement à augmenter les frais, et, par suite, à élever le tarif.

PAR M. BRYDGES :—

814. Savez-vous que les arbitres ont toujours accordé aux chemins de fer Anglais plus que les arbitres du département des postes ?

On me l'a dit ; mais il y a si longtemps que j'ai lu les documents relatifs à cette question que je ne saurais rien affirmer à cet égard.

815. Alors, il est à présumer que les arbitres désintéressés ne partagent pas les opinions de ceux de la poste ?

Probablement.

816. Laquelle de vos trois méthodes de calcul relatives au Grand Tronc a été adoptée dans le rapport du maître-général des postes en 1863, et l'arrêt en conseil subséquent ?

Aucune des trois, que je sache.

A. BRUNEL: