

sont de plus de 800 tonneaux par jour, la dépense totale en droits, en voitures et pour le moteur, est de moins de 1 *penny* par tonneau par mille (6,5 centimes par kilomètre), moins que les seuls droits à payer sur un canal pour la même quantité de commerce, quoique les bénéfices soient les mêmes dans les deux cas. Et à moins que ce ne soit dans un pays extrêmement favorable pour y construire un canal à peu de frais, un chemin en fer offrira toujours le moyen de transport le plus économique quand le commerce journalier sera au-dessous de 15 à 1600 tonneaux.

Et si l'on veut se rappeler que sur une route en fer les marchandises peuvent être transportées au moins deux fois plus vite que sur un canal, et sans augmentation de frais de transport, on ne pourra guère s'empêcher de penser avec nous qu'on ne doive que bien rarement regarder comme préférable l'ouverture d'un canal à la construction d'un chemin en fer. Si l'on avait appliqué aux canaux des modes d'évaluations semblables aux nôtres, les exemples d'entreprises sans avantages, pour ne pas dire ruineuses, n'auraient pas été si communs.

Ayant fait voir les dépenses relatives des différents moyens de transport pour les marchandises, et l'étendue de commerce à laquelle chaque mode