est de même sous le rapport des dépenses encourues, des profits réalisés, du nombre d'employés auxquels un travail rémunérateur a été fourni, de l'influence exercée sur les destinées de certains individus, sur des localités et des nations, et du rôle qu'il est appelé à jouer dans l'économie future du monde, il n'y a certainement aucun autre facteur de la prospérité universelle et du progrès qui pourra rivaliser avec ce dernier. Il n'y a certainement aucun doute que les chemins de fer ont surtout eu pour objet l'harmonie des nations en ce qui concerne la question sociale." Les chemins de fer sont les grands niveleurs du monde. Leur but tend constamment dans la même direction—répartir les salaires ou le prix du travail d'une manière égale, et réduire le prix des nécessités de la vie. Il est facile à comprendre qu'un tel but ne peut être atteint qu'au bénéfice général de la race humaine, c'est ce facteur qui a, il y a comparativement peu d'années, révolutionné l'ancienne économie des choses à travers l'univers. Le chemin de fer a été le puissant agent qui a permis aux fermiers de l'ouest des États-Unis et du Canada de prospérer et de multiplier en exportant leurs produits dans les pays les plus peuplés de l'Europe. Il a permis au tenancier Indien qui est à proximité des facilités de transport, d'obtenir le double pour ses récoltes de ce qui pourrait être donné à un autre tenancier, dans un district éloigné. Il a fourni au paysan Russe un intérêt direct et important sur les demandes et besoins de l'ouest de l'Europe. Il a forcé le fermier anglais à discontinuer presque entièrement la culture des céréales et a amené les intérêts agricoles de la Grande-Bretagne sur le bord de la banqueroute. Ici, au Canada, il a conduit les populations sur des lignes autres que les rivières, cours d'eau et lacs naturels, étendant en cela, au delà de tout calcul, la surface des fermes productives. Les fortes dépenses de ce pays ont été diminuées et le pays sortit de l'oppression, par le moyen des chemins de fer, qui ont contribué puissamment à augmenter des facilités de transport que le Canada possédait déjà dans ses communications par voie d'eau.

316. Pendant que Ruskin décrit poétiquement les passagers comme des âmes se précipitant sur les bords de leurs propres tombes, l'homme de chemin de fer pratique constate qu'à toutes les heures du jour et de la nuit, durant chaque saison de l'année, durant des tempêtes de neige et d'épais brouillards, ce mouvement des passagers se poursuit ; qu'il ne s'arrête jamais entièrement ; que cette action uniforme dépend de toute éventualité concevable, de la discipline et de la vigilance de milliers d'employés, de la condition de l'atmosphère, la chaleur d'un essieu, de la force d'un clou ou de l'honnêteté d'un machiniste ; que la vaste machine est en mouvement constant et que le dérangement d'une seule des parties, lors de son passage sur une hauteur, peut à chaque moment produire l'un de ces mouvements inégaux connus sous le nom d'accidents, et que, cependant, malgré toutes ces combinaisons de possibilités, à la fin de l'année, sur les centaines de millions de passagers qui ont été transportés, bien moins proportionnellement, ont perdu leur vie par suite d'accidents que par suite de meurtres commis de sang froid.

317. Sur chaque million de passagers transportés par les chemins de fer du Canada il y en a eu 0.81 de tués en 1893. Il y a eu 4.4 meurtres pour chaque million de la population durant la même année.

La poésie et la vie pratique envisagent bien des choses sous différents points de vue. Evidemment, les chemins de fer sont l'une d'elles ;