

la condition de ce fonds est un élément essentiel pour décider de l'exactitude du compte de revenu. Et nous ignorons s'il nous serait possible d'obtenir des données, dans le temps actuel, pour avoir un terme de comparaison entre la condition du fonds de matériel du commencement et de la fin de la période de temps qui fait le sujet de nos considérations ; mais dans l'année il s'est évidemment fait une sérieuse détérioration. Des 203 engins que la compagnie avait en octobre 1859, selon l'état B des relevés du département des locomotives, accompagnant le rapport de M. Blackwell, on en représente 158 comme étant dans des bonnes ou passables conditions, et 45 comme exigeant ou subissant des réparations ; tandis que des 212 dont (exclusivement à ceux de la ligne du Détroit) consistait son fonds en décembre dernier, M. Shanly (Qu. 34) n'en rapporte que 155 en état de service et 57 comme exigeant ou subissant des réparations. L'accroissement des engins hors de service de 23 par cent à 27 par cent n'est pas très-fort ; mais si la constatation de chars est mise en face de la réponse de M. Shanly sur la même chose, et comparée avec l'appréciation intervenue entre elles en date du 10 de novembre, annexée au rapport de M. Shanly (Appendice XIV, p. 102), il paraîtrait que le nombre de chars hors de service et de réparation s'était augmenté de 4 pour cent en octobre 1859, de 8 pour cent en novembre 1860, et de 10 par cent en décembre 1860, bien qu'une forte augmentation de nouveau fonds dans l'intervalle, au montant de 533 chars, aurait dû renverser la proportion, et bien que la détérioration véritablement sérieuse, suite inévitable de la dureté de l'hiver, n'eût pas encore commencé à se faire sentir à la date du dernier rapport.

Le montant payé annuellement en à compte du bail d'affermage de l'Atlantique et du St. Laurent a, jusqu'à présent, été tenu comme compte ouvert au grand livre, et a toujours été compris parmi les comptes ouverts, qui dans leur totalité forment le compte capital. Nous ne pouvons pas croire que cette méthode d'imputer la rente payable donne une vue réelle de la position financière de la compagnie. Mais en même temps que nous objectons au système adopté par la compagnie, nous différons également de celui proposé par les auditeurs de la compagnie, qui voudraient l'imputer au compte de revenu. Il est vrai que la rente devrait être payée à même le revenu, et si celui-ci se montre insuffisant, la rente, si payée du tout, doit l'être à même le capital ; mais nous croyons que la valeur de ces comptes à tous deux se trouverait détruite si on mêlait à aucun des deux la somme annuelle pour une section de la route. Le côté débit du compte capital devrait représenter le coût auquel le chemin a été acquis, pendant que le côté de crédit fait voir le capital prélevé pour sa construction. Le compte de revenu devrait faire voir les recettes de l'année d'un côté, et de l'autre, les frais d'administration, d'opération et d'entretien de la route. La rente payable, pour une portion d'icelle, ne tombe sous l'une ni l'autre catégorie. C'est une imputation du même caractère que les dividendes (si aucuns) sur le capital d'action, et que l'intérêt sur le capital débenture. Les sommes ainsi payables annuellement par la compagnie en considération de ses propriétés sur la route ont divers ordres de priorité, et si les profits nets ne la mettent pas à même de faire face à ses engagements, les créanciers ont divers moyens de remédiation contre le tout ou des portions