

devant la Interstate Commerce Commission et divers autres corps législatifs à Washington, relativement à l'ajustement que nous avons conclu en définitive avec le gouvernement américain, et qui, en passant, nous a été très satisfaisant. Nous nous en sommes tirés très avantageusement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous employez des avocats étrangers dans ces cas?

Sir HENRY DRAYTON: Je pense que le Grand-Tronc a prétendu qu'il lui revenait \$7,000,000, combien a-t-il reçu?

Le major BELL: \$5,000,000, je pense.

Sir HENRY THORNTON: Nous nous en sommes extrêmement bien tirés; nous avons fait un règlement très satisfaisant.

M. COOPER: Nous avons obtenu tout ce que nous réclamions, sauf \$250,000.

Sir HENRY THORNTON: Et je crois que nous avons été l'un des rares chemins de fer en exploitation aux Etats-Unis, à nous en tirer à aussi bon compte.

M. JONES: Sous quelle rubrique sont placés les autres \$100,000?

Sir HENRY THORNTON: \$100,000 étaient dus à l'augmentation que M. Henry vient d'expliquer. \$5,000 pour services relatifs au D. W. & P.; \$8,200 ont été crédités en 1922, couvrant une réclamation contre la United States Railroad Administration, pour travail exécuté pendant le contrôle fédéral. Il y avait un compte de \$12,000 pour un bureau légal à Buffalo, à propos du procès de la Niagara Arch Bridge Company. Je suppose que le solde consistait en une augmentation générale des dépenses légales, dues à des litiges plus actifs. Cependant, la plus grosse somme payée en une fois a été les \$100,000 que je viens de mentionner.

Le major BELL: Peut-être y a-t-il d'autres dépenses légales cette année à cause de la fusion. Il y avait un grand nombre de points qui ont dû être réglés relativement aux compagnies subsidiaires, et leur relation avec la compagnie originale, qui vont disparaître maintenant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, cela nous amène presque à la fin des frais d'exploitation du chemin de fer.

M. JELLIFF: Je remarque aussi une augmentation considérable à l'article Pension.

Sir HENRY THORNTON: Il s'est produit une augmentation de \$183,500. \$54,000 de cette augmentation représentent des pensions accumulées payées aux ex-employés à qui on les avait précédemment refusées par suite de l'implication des employés de trains dans la grève de 1919, et à qui les privilèges afférant aux pensions ont été remis en 1923. L'autre relèvement est dû à l'augmentation dans le nombre des pensions et aussi à ce que l'échelle des salaires, ayant servi de base pour les calculs, était plus élevée que l'échelle des salaires payés en 1922.

M. STEWART: A l'article 455; il y a un petit article relatif à l'assurance. Quelle assurance est-ce?

Sir HENRY THORNTON: Il y a eu une augmentation de \$3,118.

Le major BELL: Cela représente—nous avons acquis le commerce d'assurance nous-même et nous faisons toutes les assurances, transigées en très grande partie par les compagnies étrangères. Il faudrait tenir compte des quelques frais supplémentaires de la cession à la compagnie de chemin de fer, c'est-à-dire, les frais directs, par comparaison avec ce qu'ils étaient auparavant. Ces frais se trouvaient dissimulés dans les primes auparavant.

Sir HENRY DRAYTON: Ce n'est guère exact. Votre situation est la suivante: Vos comptes paraissent comme si les assurances que vous effectuez vous-mêmes coûtent davantage que celles transigées en premier lieu, mais il n'en est pas ainsi. La situation réelle, c'est que dans le passé, vous n'aviez aucune assurance sur