

- Service de publicité, 149.  
 Horaires, 151.  
 Trafic touristique, recette approximative, \$250,000,000, 152.  
 Régimes de pensions, observations, 155, 158.  
 Les pensions sont parfois augmentées sous l'empire de l'article 122 de la loi des chemins de fer, 159, 267.  
 Maintenant administrateur de la *Montreal Trust Company*, mais ne l'était pas au moment de l'achat de la maison de Montréal, 163. (Voir rectification à la page 251.)  
 M. J. Gill Gardner et la gratification proposée de \$100,000, 165.  
 Achat de la maison de Montréal, tous les contrats présentés au Comité, 165.  
 Maison de Montréal, un passif plutôt qu'un actif pour le témoin, 173.  
 Maison de Montréal, meubles, 174.  
 A toujours été franc avec le Comité, 176.  
 Le National-Canadien a le droit d'acheter la maison de Montréal à l'expiration du bail à la valeur amortie, 177.  
 Espérait à un moment pouvoir lui-même acheter la maison de Montréal, 177.  
 Payait pour la maison de Montréal un loyer mensuel de \$500 puis de \$600 avant l'achat par la compagnie, 178.  
 M. Fred Beardmore et non M. Albert Beardmore était le propriétaire de la maison de Montréal, 179.  
 Montant, en dollars, des achats effectués par le National-Canadien de 1923 à 1931, 181.  
 Les achats de nouveau matériel approuvés par le conseil d'administration, généralement au début de l'année, 182.  
 Raisons des forts achats de matériel en 1929, 184.  
 Hôtel Nova Scotian à Halifax, 191.  
 Frais d'exploitation de tous les hôtels en 1930, et 1931, 191.  
 Tête de ligne de Montréal, exposé préparé pour M. Bell, député (St-Antoine), 192.  
 Opérations du National-Canadien en territoire américain en 1931, 192.  
 Opérations du Vermont-Central, dépense et recette, 194.  
 Offres d'achat du *Grand Trunk Western* par des compagnies de transport des Etats-Unis, 195.  
 Les lignes du Vermont-Central et du Grand-Tronc ne devraient pas être vendues à moins d'en obtenir un bon prix, 196.  
 Ligne de Portland, Maine, tableau pas aussi encourageant, 197.  
 Ports maritimes au regard des ports de la Nouvelle-Angleterre, 197.  
 Beaucoup plus profitable d'expédier le blé à Portland qu'à Halifax, 197.  
 Emoluments et honoraires d'avocats, 1929, 1930 et 1931, et observations, 199.  
 Hôtel de la Jamaïque, extraits des procès-verbaux du comité exécutif, 206, 211.  
 Hôtel de la Jamaïque, copie de l'arrêté du conseil s'y rapportant, 208.  
 Hôtel de la Jamaïque, copie du second hypothèque, 209.  
 Hôtel de la Jamaïque, observations s'y rattachant, 212.  
 Le projet de l'hôtel de la Jamaïque n'a pas réussi à cause de la crise, 217.  
 A offert à l'hôtel de la Jamaïque appui moral, publicité dans les trains, mais pas d'appui financier, 218.  
 Administrateur de la *Montreal Trust Company* au moment de l'achat de la maison de Montréal, 251.  
 S'est retiré de la réunion du conseil d'administration quand on a discuté la question de la maison de Montréal, 254.  
 Améliorations au Château Laurier, copie de la lettre du 2 janvier 1931 adressée à l'honorable Dr Manion, acceptant la responsabilité, 255.  
 Comparaison du nombre de tonnes de marchandises et du nombre de voyageurs transportés en 1925 et 1929, 265.  
 Hôtel Nova Scotian, à Halifax, pas de terrain acheté sauf pour la tête de ligne, 265.  
 Pensions accordées à un taux excédant le taux stipulé au plan, 268.  
 Recette nette approximative pour 1932 et observations s'y rapportant, 279.  
 Budget de l'année courante, 282.  
 Entretien différé, 285.  
 Si la recette brute atteignait de nouveau \$300,000,000, on réaliserait un profit net de \$75,000,000, 286.  
 Coopération avec les paquebots du Pacifique-Canadien, 286.  
 Pas d'octroi au Pacifique-Canadien pour les navires faisant escale à Halifax, 287.  
 Mise en commun des recettes des chemins de fer et suppression de la concurrence, 289, 323.  
 Bureaux de billets, 290.  
 Une économie de \$50,000,000 résulterait de la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, 292.  
 Tête de ligne de Toronto, dernier versement, 297.  
 Tête de ligne de Montréal, travaux abandonnés, 298.  
 Américains employés à Winnipeg dans les usines du National-Canadien, 300.