

Lettre au président, du 14 mai 1932, indiquant la méthode de contrôle des dépenses au National-Canadien, 437.

Les recommandations du comité des finances relatives aux dépenses doivent être unanimes, 441.

#### THORNTON, SIR HENRY W., PRÉSIDENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

Les employés supérieurs paient leurs repas, leurs places dans les wagons-salons, leurs couchettes et leurs frais d'hôtel, 10, 16.

Le service de vérification examine les comptes des employés supérieurs, 10, 16.

Les employés supérieurs jouissent, en certains cas, de la gratuité pour les télégrammes mais non pour les messageries, 12.

Cotisations des employés supérieurs aux clubs, 12.

Les employés supérieurs sont loyaux et honorables, 15, 110.

Une grande proportion de la voie fut construite en vue du développement du pays, 18.

Le problème des pensions est très compliqué. Promet de fournir au Comité un mémoire explicatif, 29.

Concurrence automobile, 58, 69.

Le transport à petite distance le moins rémunérateur, 59.

Le transport par camions est profitable jusqu'à 150 milles, 60.

Les chemins de fer ont été trop indifférents en face de la concurrence automobile, 60.

En hiver le chemin de fer est le mode de transport le plus efficace, 65.

Base pour établir les tarifs de marchandises, 66.

Les recettes de tous les trains de voyageurs sont connues, 66.

Le transport par chemin de fer ne saurait être entièrement supprimé, 67.

Locomotives électriques Diesel, 67, 296.

Le transport automobile par les chemins de fer est à l'étude, 69.

On pourrait louer des véhicules moteurs et faire un essai, 69.

Les chemins de fer ne peuvent faire concurrence aux automobiles à moins d'offrir un service égal à des tarifs égaux, 71.

Les tarifs de marchandises canadiens sont les plus bas de l'univers, 75.

Si les tarifs de voyageurs et de marchandises depuis 1923 avaient été sur la même base qu'aux Etats-Unis, on aurait pu rencontrer tous les versements d'intérêt et accumuler un surplus de vingt millions, 75.

Les comptes sont préparés d'une manière honnête, 76.

Acquisition du chemin de fer de Gaspé, 77.

On a demandé au National-Canadien de faire l'acquisition du *Pacific Great Eastern* en Colombie-Britannique, 78.

Concurrence pour la négociation des emprunts, 83.

Les obligations du National-Canadien devraient se vendre à un prix aussi élevé que celles de l'Etat, 83.

Les administrateurs touchent \$2,000 plus \$15 par jour pour leurs dépenses et les membres du comité exécutif reçoivent en outre un tantième de \$40 par assemblée, 100.

Compensation des administrateurs réduite de 10 p. 100, 100.

Réduction de 17.8 p. 100 dans les recettes et les dépenses pour les trois premiers mois de 1932 alors que les recettes et les dépenses des chemins de fer américains de première classe ont fléchi de 22.8 et 22.2 respectivement, 103.

Maison de Montréal, proposition des administrateurs, 104.

Gratification de \$100,000 non acceptée, 106, 165, 173.

Croit que l'esprit public est faussé sur les comptes de dépenses des employés supérieurs et les cotisation aux clubs, 109.

Maison de Montréal, copie du bail, 111.

Le conseil d'administration se réunit une fois par mois et le comité exécutif une fois par semaine, 117.

Le présent conseil d'administration a rempli ses fonctions avec une diligence extraordinaire, 117.

Le conseil d'administration est bien compétent pour régir les affaires de la compagnie, 118.

Serait enchanté si la compagnie ne possédait pas d'hôtels, 129.

Hôtel de Vancouver, 129.

Contrat du 23 septembre 1929 avec le National-Canadien, 132.

Contrat du 25 octobre 1929 avec Sa Majesté le Roi, représentée par le ministre des Finances, 134.

Nombre d'employés du National-Canadien et salaires, 1927 à 1931, 143.

Pas d'augmentation du tarif des marchandises au cours de 1931, 144.

Montant des salaires payés en 1930 et 1931 et répartition entre (a) le compte de capital et (b) le compte d'exploitation, 144.

Coût, tirage, recette de la revue du National-Canadien en 1931, 147.

Publicité en 1930, 1931 et 1932; détail des frais et observations, 148.

Budget de publicité de 1930, \$2,106,730, 148.