

pour cent, il peut nous être permis de soupçonner que le montant porté en compte pour pareil service contre la compagnie elle-même, quand personne n'avait d'intérêt personnel à y résister, a bien pu être également exagéré.

2. Dans d'autres cas, le combustible et les réserves, et quelquefois les rails même, sont inclus dans le trafic général, et les ordres de payer (*cheques*) passent entre les divers départements, comme si le charroi avait été fait pour des individus sans liaisons avec la compagnie. Ceci nous paraît répréhensible de deux manières. Si les marchandises sont portées au prix ordinaire, cela donne lieu à un profit factice, et même si ce n'était pas le cas, comme on nous dit que ce ne l'est pas pour le combustible, à tout événement, les comptes de trafic, envisagés comme rapports statistiques, sont enflés outre mesure. Le trafic de cette espèce, durant les deux années et demie qui font le sujet de nos considérations, s'est élevé à \$181,376.97, étant environ de trois par cent de tout le trafic dont le relevé est fait pour cette période de temps. Si ce montant tout entier avait été imputé aux divers services pour lesquels le fret avait été transporté, cela n'eût fait aucune différence dans la balance du compte de revenu ; encore qu'il faille déduire \$181,376.97 du côté de crédit comme n'étant pas de vrai trafic, un pareil montant aurait dû être crédité à pouvoir locomoteur et frais de marchandises du côté de débit. La somme entière n'a cependant pas été portée en compte, \$109,347.78 demeurant non distribuées dans un compte dans la feuille de balance générale appelé "comptes flottants de départements." Les auditeurs de la compagnie recommandent d'imputer ce montant contre revenu, mais il est clair qu'il ne devrait pas comme tout être traité de la sorte, vu que les entrées font voir qu'une grande portion attendait d'être distribuée parmi les comptes de capital. Nous avons constaté que la somme imputable à revenu, d'après les certificats des ingénieurs, est de \$46,930.86, du restant \$46,966.88 sont imputables à compte de capital, \$4,338.50 à réserves, et le reste, \$11,111.54, est encore non distribué.

La rente de la ligne de Détroit paraît au côté de débit du compte de de revenu, du 30 juin, 1860. Nous ne pouvons comprendre d'après quel principe la compagnie, qui a toujours imputé la rente de l'Atlantique et du St. Laurent à capital, adopterait une méthode différente dans le cas d'une stricte analogie de la rente de Détroit et de Port Huron. Nous croyons, pour les raisons données plus haut, que les deux méthodes sont vicieuses. Encore moins pouvons-nous comprendre comment les auditeurs dussent recommander que, après que la balance avait été tirée, le 30 juin, \$86,836.44 fussent à cet effet imputées à revenu, en voyant qu'elle avait déjà été portée en compte avant cette date. Ils trouvent la somme en question du crédit de la feuille de balance comme due à la compagnie du Détroit. Elle consiste en deux items \$81,721, étant la rente d'une demi-année qui est portée en compte pour la demi-année finissant au 30 juin, et \$5,114.73 portée en compte dans la demi-année précédente. Ce dernier montant est une moitié des revenus bruts jusqu'à cette date, qui, en vertu du premier arrangement, était payable à la compagnie du Détroit, mais comme cet