

# Canadian National Railways

1923-1971

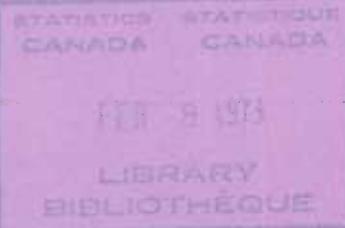
DISCONTINUED WITH THIS  
ISSUE  
DISCONTINUÉ AVEC CE  
NUMÉRO

# Les chemins de fer nationaux du Canada

1923-1971

**DOES NOT CIRCULATE**

**NE PAS PRÊTER**





STATISTICS CANADA — STATISTIQUE CANADA

Transportation and Public Utilities Division — Division des transports et des services d'utilité publique  
Transportation Section — Section des transports

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

---

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

1923-1971

*Published by Authority of*  
*The Minister of Industry, Trade and Commerce*

---

*Publication autorisée par*  
*le ministre de l'Industrie et du Commerce*

February - 1973 - Février  
8709-516

Price—Prix: 50 cents

Statistics Canada should be credited when republishing all or any part of this document

Reproduction autorisée sous réserve d'Indication de la source: Statistique Canada

Information Canada  
Ottawa

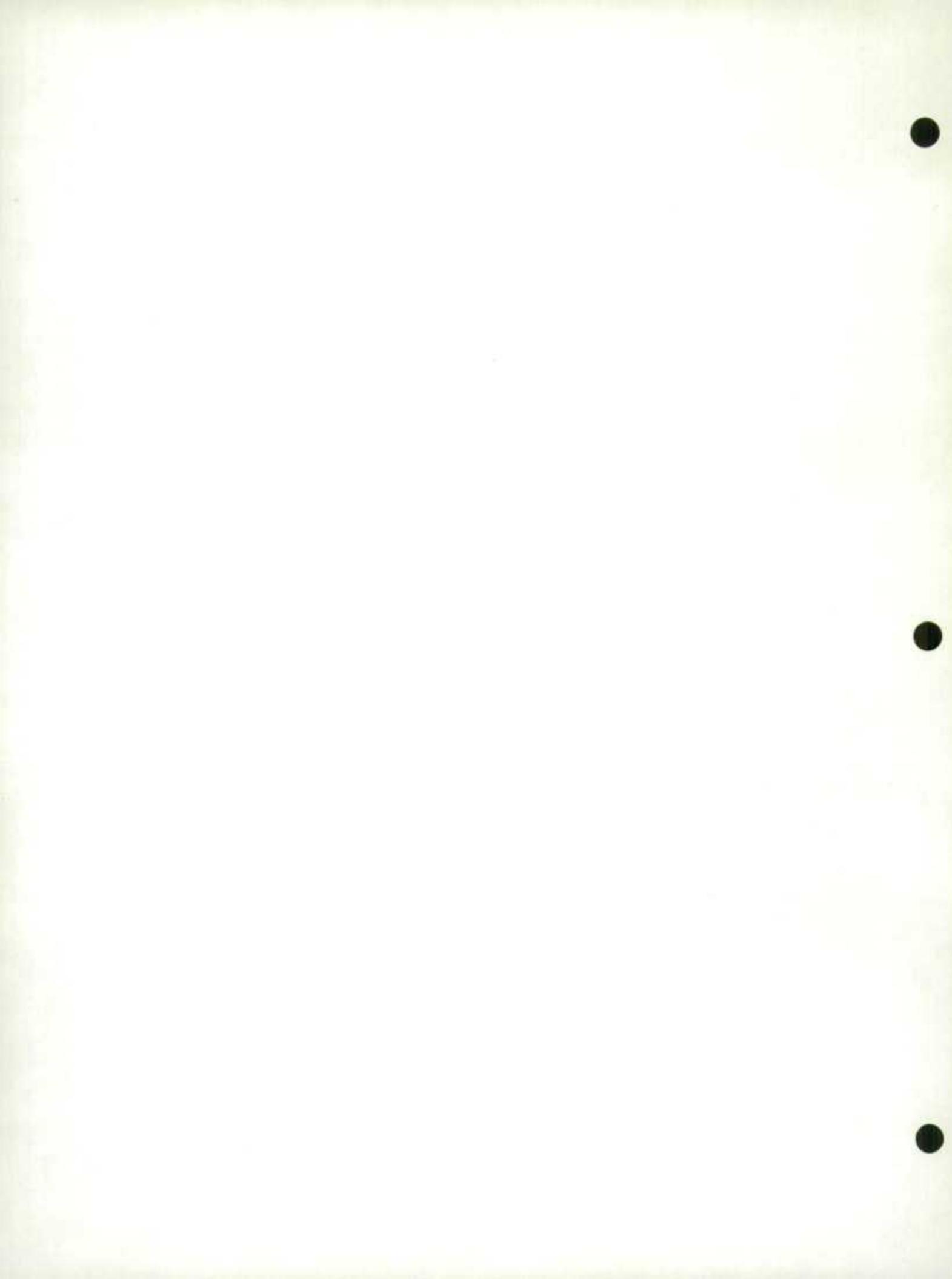


## TABLE OF CONTENTS

	Page
Introduction . . . . .	5
Table	
1. Income Account . . . . .	12
2. Capital Structure . . . . .	16
3. Receipts . . . . .	18
4. Expenditures . . . . .	20
5. Operating Statistics . . . . .	22
Notes . . . . .	26

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction . . . . .	5
Tableau	
1. Compte de revenu . . . . .	12
2. Structure financière . . . . .	16
3. Recettes . . . . .	18
4. Dépenses . . . . .	20
5. Statistique d'exploitation . . . . .	24
Renvois . . . . .	27



## INTRODUCTION

The current report continues the series in which statistics of the Canadian National Railways are presented on a System basis. The report gives data for the 49 years 1923 through 1971 and includes the lines which were amalgamated and operated as one System from January 1, 1923.

The Canadian Lines of the Canadian National Railways include the railways formerly operated as the Canadian Northern System, the Grand Trunk Railway of Canada, the Grand Trunk Pacific, and the Canadian Government Railways, the last consisting of the Intercolonial, Prince Edward Island, National Transcontinental, several small lines in the Eastern provinces and Newfoundland Railway, which was added April 1, 1949. Effective January 1, 1950, the Canadian National was entrusted with the management and operation of the Temiscouata Railway which had been purchased by His Majesty in right of Canada (P.C. 5,186 October 14, 1949). On November 30, 1951 the properties of the Quebec Railway, Light and Power Company were acquired to integrate rail operations between Quebec City and Nairn's Falls on the north shore of the St. Lawrence River. On January 1, 1953, the Canadian National acquired the National Harbours Board Terminal Railway facilities in the Greater Vancouver area and effective November 1, 1952, leased with the option to purchase the Second Narrows Bridge (excluding the highways thereon) from the Burrard Inlet Tunnel & Bridge Company. During 1956 and 1957 the Canadian National purchased all the shares of capital stock of the Buffalo and Lake Huron Railway Company. Effective 1957 the assets and liabilities of this company were consolidated with the System accounts. During 1958 all shares of the Yukon Telephone Co. were purchased by the Canadian National and assets and liabilities consolidated with System accounts. During 1960 and 1961 shares of Yellowknife Telephone Co. were purchased and the assets and liabilities consolidated with System accounts effective 1961. Canadian National's highway operations throughout 1971 owned 11 subsidiary trucking companies.

The United States lines include the lines known as the Canadian National Lines in New England, the Grand Trunk Western and the Duluth, Winnipeg and Pacific. Control of the Central Vermont Railway, which had been operated by a receiver from 1927 to January 1930, was purchased by the Canadian National Railway and, from February 1, 1930, has been included as one of the United States lines. The New London Northern Railroad Company was acquired on Dec. 19, 1951 in order to affect a saving in rentals and taxes to which the Central Vermont Railway was obligated by virtue of a 99-year lease.

Le présent bulletin entre dans le cadre des publications qui présentent la statistique des Chemins de fer Nationaux du Canada en tant que réseau. Il fournit des données sur la période de 49 ans de 1923 à 1971 et inclut les lignes fusionnées et exploitées comme un réseau à compter du 1er janvier 1923.

Les lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux comprennent les chemins de fer autrefois exploités dans le réseau du Canadien-Nord, ainsi que le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et les chemins de fer du Gouvernement du Canada: l'Intercolonial, le *Prince Edward Island*, le Transcontinental-National et plusieurs petites lignes du *Eastern provinces and Newfoundland Railway*, ajoutées au réseau le 1er avril 1949. Le 1er janvier 1950, on a confié aux Chemins de fer Nationaux du Canada l'administration et l'exploitation du *Temiscouata Railway*, acheté par Sa Majesté le Roi du chef du Canada (C.P. 5186, 14 octobre 1949). Le 30 novembre 1951, les propriétés du *Quebec Railway, Light and Power Company* ont été achetées dans le but d'intégrer les opérations ferroviaires entre la ville de Québec et Nairn's Falls sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent. Le 1er janvier 1953, les Chemins de fer Nationaux ont acheté les installations du *National Harbours Board Terminal Railway* dans Vancouver métropolitain et le 1er novembre 1952, ils ont loué avec option d'achat le *Second Narrows Bridge* (routes non comprises) du *Burrard Inlet Tunnel & Bridge Company*. En 1956 et 1957, les Chemins de fer Nationaux ont acheté tout le capital-actions du *Buffalo and Lake Huron Railway Company*. À compter de 1957, tout l'actif et le passif de cette société a été intégré à la comptabilité du réseau. En 1958, les Chemins de fer Nationaux ont acheté les actions de la *Yukon Telephone Co.* et repris l'actif et le passif de cette société dans la comptabilité de son réseau. En 1960 et en 1961, ils ont acheté les actions de la *Yellowknife Telephone Co.*, dont ils ont repris l'actif et le passif dans la comptabilité de son réseau en 1961. Du début à la fin de l'année 1971, les Chemins de fer Nationaux possédaient onze filiales de camionnage.

Les lignes des Chemins de fer Nationaux aux États-Unis sont les lignes dites *Canadian National Lines* en *New England*, le *Grand Trunk Western* et le *Duluth, Winnipeg and Pacific*. La direction du *Central Vermont Railway*, confiée à un administrateur de 1927 à janvier 1930, a été achetée par les Chemins de fer Nationaux du Canada qui l'ajoutèrent à leurs lignes américaines le 1er février 1930. On a acheté le *New London Northern Railway Company* le 19 décembre 1951 afin de réduire le loyer et les taxes du *Central Vermont Railroad Company*, soumis à un bail de 99 ans.

Early in 1958 the Hudson Bay Railway and the Northwest Communication System (both formerly operated for the Government by the Canadian National) were entrusted to the Canadian National System on a basis similar to that of other Canadian Government railways. From 1923 to 1926 the accounts of the Hudson Bay Railway were included with those of the Canadian National and adjustments for the transfer to the Government of Canada were made in the 1926 accounts. The profit or loss of all ancillary operations is included in the income accounts, but the data of Air Canada is not included in these statements. Investment in capital stock of Air Canada, all of which is owned by the railway, is included in column 4, Table 4. Financing of this investment is included in Table 3.

The Maritime Freight Rates Act, effective July 1, 1927, provided that the Canadian National Railways east of Levis and Diamond (designated as the Eastern Lines) should reduce the freight rates on local and certain other traffic by 20 %. This freight rate reduction was extended to embrace Newfoundland under the terms of Union. Other railways operating in this eastern territory were allowed to reduce their rates by the same percentage and all railways were authorized to bill the Government of Canada for the difference between the normal and the reduced tolls. All the railways have treated such items as revenue earned and they are so treated in this report. Eastern lines deficits since July 1, 1927, have been paid by the Government of Canada and the amounts have not been added to the debt of the Canadian National System. The amount of the government contribution to meet the deficits of the Eastern Lines is not included in the loans and advances as given in Table 2, but the amounts so contributed are included in Table 3. The "Duff Report" (1931-2) recommended that the deficits of the System each year be met by special appropriations of the Government of Canada and consequently deficits for 1932 and subsequent years are also excluded from Table 2 and are included in Table 3 for the respective years. Effective July 1, 1957, the subsidies payable under the Maritime Freight Rates Act were increased by legislation from 20% to 30% for movements from the Maritimes to other Canadian points west of Levis and Diamond Junction, Quebec.

Table 1 presents the operating results of the Canadian lines, the United States lines and the System, presented on a basis as similar as possible for the 49-year period, 1923 to 1971. In accordance with the Uniform Classification of Accounts, adopted by the two major Canadian Railways January 1, 1956, tax accruals and rents are included in operating expenses from that time forward. The second part of Table 1 conforms with the changes affected by the Canadian National Capital Revision Act, Chapter 22 of the 1937 Statutes. Under this Act the Canadian National Railways Securities Trust was created as a medium for

Au début de 1958, le *Hudson Bay Railway* et le *Northwest Communication System* (autrefois exploités pour le gouvernement par les Chemins de fer Nationaux) ont été confiés aux Chemins de fer Nationaux sur une base semblable aux autres chemins de fer du Gouvernement du Canada. De 1923 à 1926, on a ajouté le *Hudson Bay Railway* à la comptabilité des Chemins de fer Nationaux et en 1926, la comptabilité a été redressée de manière à tenir compte du transfert au gouvernement du Canada. Le compte de revenu comprend les profits et pertes de toutes les opérations auxiliaires, à l'exclusion toutefois des données sur Air Canada. Les investissements dans le capital-actions d'Air Canada, qui appartient intégralement aux Chemins de fer Nationaux, sont inclus dans la colonne 4 du Tableau 4. Le Tableau 3 contient le financement de ces investissements.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, entrée en vigueur le 1er juillet 1927, stipulait que les chemins de fer du Canadien National à l'est de Lévis et Diamond (dites lignes de l'Est) devaient réduire de 20 % les tarifs-marchandises sur le trafic local et sur d'autres genres de trafic. Par extension, cette réduction s'est appliquée également à Terre-Neuve après son entrée dans la Confédération. On permit aux autres chemins de fer en exploitation dans la même région de réduire leurs tarifs du même taux. Le Gouvernement du Canada s'engageait à rembourser la différence entre le tarif normal et le tarif réduit à tous les chemins de fer. Ce remboursement est inscrit à titre de recettes dans tous les comptes ferroviaires ainsi que dans le présent bulletin. Le déficit des lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927 a été assumé par le Gouvernement du Canada et n'est pas inclus dans la dette des Chemins de fer Nationaux du Canada. Les emprunts et avances du Tableau 2 ne comprennent pas les subventions du gouvernement fédéral à titre des déficits des lignes de l'Est; ces montants figurent toutefois au Tableau 3. Le rapport "Duff" (1931-1932) recommandait que le Gouvernement du Canada supporte les déficits annuels du réseau par des crédits spéciaux; en conséquence, à partir de 1932, les déficits de chaque année figurent au Tableau 3 et non au Tableau 2. Le 1er juillet 1957, les subventions payables en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont passées de 20 % à 30 % pour les déplacements des Maritimes à d'autres endroits à l'ouest de Lévis et de Diamond Junction (Québec).

Le Tableau 1 montre les résultats d'exploitation des lignes canadiennes, des lignes américaines et du réseau, présentés sur une base aussi semblable que possible à celle de la période de 49 ans allant de 1923 à 1971. Conformément à la Classification uniforme des comptes adoptée le 1er janvier 1956 par les deux plus importantes sociétés ferroviaires du Canada, les provisions pour impôts et loyers sont comptées dans les dépenses d'exploitation à partir de la date précitée. La deuxième partie du Tableau 1 est révisée selon les changements apportés par la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, Chapitre 22 des Statuts de 1937. Selon cette loi,

maintaining in perpetuity the government's claims against the railways for loans made, amounting to \$643,860,558, and accrued and unpaid interest of \$574,781,637. This total of \$1,218,642,195 includes \$43,949,039 interest the railway had disputed and had not included in its accounts, but does not include any interest on the deficits which the government had paid for the Eastern Lines since July 1, 1927, and for the entire system since January 1, 1932. Since this interest on government loans has been cancelled it has been omitted from this table for each year. "Net corporate income before deducting interest," shown in reports previous to 1937, was replaced in 1937 with "Income available for fixed charges" and changed effective in the 1966 report to "Net income before fixed charges." The fixed charges include, in addition to interest on funded debt held by the public, (1) rent for leased roads, (2) interest on unfunded debt, (3) amortization of discount, and (4) interest on Government loans. Deducting these fixed charges leaves "Net income or deficit", shown in reports previous to 1937 as "Net income or deficit excluding government interest." Interest on government loans in the fixed charges is interest on temporary loans for redemption of funded debt pending refunding and, from 1937, interest on loans for capital purposes made since January 1, 1932, but no interest on these latter loans has been included in fixed charges for 1932 to 1936 inclusive.

The Capital Revision Act, 1937, which is explained more fully under Table 2, eliminated the profit and loss balance as at January 1, 1937, profit and loss balances from 1937 to 1951 are also eliminated by (1) The Government contributing cash for cash deficits, (2) Crediting to "Government of Canada proprietor's equity" the amount of cash surpluses and (3) Crediting or charging to "Government of Canada proprietor's equity" capital gains or losses which do not involve the payment of cash at the time the items are accounted for. Cash surpluses and deficits are shown in the last column of Table 1; for the years 1923-36 they had been met by loans by the government, by direct payment as stated above, and by reduction of working capital.

Changes in the Income Tax Act made the Canadian National Railways (along with other government-owned enterprises) subject to the Act for the first time in 1952; however, no Canadian income tax was payable by the company on earnings for 1952 or subsequent years.

Under terms of the Capital Revision Act, 1952, which is explained in greater detail under Table 2, earnings available after income tax must be paid to the

le Trust des titres des Chemins de fer Nationaux a été créé afin d'assumer à perpétuité la dette des Chemins de fer Nationaux envers le gouvernement pour la somme de \$643,860,558, qui comprend un intérêt impayé cumulatif de \$574,781,637, soit \$1,218,642,195 en tout. Ce total comprend l'intérêt de \$43,949,039 contesté par la société et exclu de ses comptes mais ne comprend pas les déficits payés par le gouvernement pour les lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927 et pour l'ensemble du réseau depuis le 1er janvier 1932. Puisqu'on a annulé l'intérêt des prêts gouvernementaux, on l'a omis du présent tableau pour chaque année. La rubrique "revenu net de la société avant les intérêts" dans les tableaux d'avant 1937 a été remplacée en 1937 par la rubrique "revenu disponible pour les charges fixes" et dans le rapport de 1966, par la rubrique "revenu net avant les charges fixes". Les charges fixes comprennent, en plus de l'intérêt sur la dette fondée envers le public, (1) le loyer des chemins loués, (2) l'intérêt de la dette non fondée, (3) l'amortissement de l'escompte et (4) l'intérêt des prêts gouvernementaux. Après déduction de ces charges fixes, on obtient le "revenu ou déficit net", figurant dans les bulletins d'avant 1937 comme "revenu ou déficit net sans l'intérêt gouvernemental". L'intérêt des prêts gouvernementaux dans les charges fixes comprend l'intérêt des prêts temporaires pour le rachat de la dette fondée en attendant son règlement ainsi que, depuis 1937, l'intérêt des prêts conclus le 1er janvier 1932 pour le capital. Aucun intérêt de ces derniers prêts n'a été compté dans les charges fixes de 1932 à 1936 inclusivement.

La Loi sur la révision du capital (1937), détaillée au Tableau 2, a exclu le solde des profits et pertes au 1er janvier 1937. D'autres facteurs ont aussi contribué à faire disparaître ce solde de 1937 à 1951, à savoir: (1) les subventions gouvernementales en espèces en vue de combler les déficits de caisse, (2) le transfert de l'excédent en espèces au poste "actif des propriétaires du gouvernement du Canada" et (3) le rapport ou l'imputation des gains ou pertes de capital n'exigeant pas un paiement en espèces au moment de la prise en compte à l'"actif des propriétaires du gouvernement du Canada". La dernière colonne du Tableau 1 montre l'excédent et le déficit de caisse. De 1923 à 1936, ces postes ont été redressés par des prêts du gouvernement, des paiements directs, comme il a été dit ci-dessus, et par une diminution du capital de roulement.

À cause de certaines modifications de la Loi sur l'impôt sur le revenu, les Chemins de fer Nationaux, du Canada (comme d'autres entreprises publiques) ont été soumis à cette loi à partir de 1952. Toutefois les Chemins de fer Nationaux n'ont pas eu à payer d'impôt sur les revenus de 1952 et des années suivantes au Gouvernement du Canada.

Selon les dispositions de la Loi sur la révision du capital (1952), détaillée au Tableau 2, les recettes après déduction de l'impôt sur le revenu sont payables au

federal government as dividends on the company's 4% preferred stock. These dividends are non-cumulative.

Table 2 shows for each year 1922 through 1971 (1) Shareholders' capital, (2) Funded debt held by public, and (3) Government loans and appropriations. The share capital consisted of \$165,627,739 stock of the Grand Trunk Railway held by the Government of Canada and \$100,000,600 of the Canadian Northern Railway stock similarly held. There was also outstanding on December 31, 1922, \$4,591,975 stock of constituent lines held by the public; this figure at December 31, 1971, was \$4,345,185. In the 1923-45 report the table showed the adjustments of the capital liabilities of the System made effective January 1, 1937, under the Capital Revision Act. This Act provided for cancellation of capital stocks and certain indebtedness of the Canadian National Railway System to His Majesty and for adjustment of the accounts of the System. The previously outstanding capital stock of the Canadian National Railway Company (formerly Grand Trunk Railway Company of Canada) was surrendered by the government and cancelled. \$82,000,600 of the outstanding stock of the Canadian Northern Railway Company was also surrendered by the Federal Government and cancelled. The remainder of the outstanding stock of the Canadian Northern Company, amounting to \$18,000,000, was transferred from the Government to the Canadian National Railway Company in exchange for one million no par value shares of the latter company, being its entire issued capital stock. Government loans for deficits and interest accruals were eliminated from the System balance sheet. Government loans to and including the 1931 requirements were transferred by the Government to The Canadian National Securities Trust in exchange for the Capital Stock of the Trust, at an initial stated value equal to the loans for "Capital purposes". The new capital stock of the Canadian National Railway Company, the capital stock of the Trust and the investment by the Crown in Canadian Government Railways were transferred to a shareholders' account styled "Government of Canada proprietor's equity." Adjustment of the balance sheet accounts of the System was made as at January 1, 1937. The effect on the balance sheet of the System is shown on page 3 of the report for 1923-41.

The 1923-52 report contains details concerning the Canadian National Railways Capital Revision Act, 1952. Major changes resulting from the Act were:

1. \$736,385,405 of interest bearing debt to the Federal Government was exchanged for Canadian National Railway Company 4% non-cumulative preferred stock.

gouvernement fédéral sous forme de dividendes sur les actions privilégiées à 4 % de la société. Ces dividendes ne sont pas cumulatifs.

Le Tableau 2 montre pour chaque année, de 1922 à 1971; (1) le capital des actionnaires, (2) la dette fondée auprès du public et (3) les prêts et crédits du gouvernement. Les actions de capital comprenaient \$165,627,739 en actions du Grand-Tronc appartenant au gouvernement du Canada et \$100,000,600 en actions du Canadien-Nord appartenant également au gouvernement. Au 31 décembre 1922, \$4,591,975 en actions des lignes du réseau appartenant au public étaient également en circulation. Au 31 décembre 1971, cela représentait \$4,345,185. Dans le bulletin de 1923-45, le tableau faisait ressortir les ajustements apportés au passif de capital du réseau à partir du 1er janvier 1937, en vertu de la Loi sur la révision du capital. Cette loi prévoyait l'annulation du capital-actions, établissait une certaine dette des Chemins de fer Nationaux envers Sa Majesté et la rectification des comptes du réseau. Le capital-actions des Chemins de fer Nationaux (auparavant le Grand-Tronc) autrefois en circulation a été remis par le gouvernement et annulé. De même, \$82,000,600 des actions en circulation du Canadien-Nord furent remises par le gouvernement fédéral et annulées. Le reste du capital-actions du Canadien-Nord (\$18,000,000) a été transféré du gouvernement aux Chemins de fer Nationaux du Canada moyennant un million d'actions sans valeur nominale de la société, ce qui représentait la totalité du capital-actions émis par les Chemins de fer Nationaux. Des prêts gouvernementaux pour les déficits et des augmentations d'intérêt furent alors rayés du bilan du réseau. Les prêts gouvernementaux jusqu'à 1931 inclusivement ont été transférés par le gouvernement au Trust des titres des Chemins de fer Nationaux en échange du capital-actions du Trust, à une valeur initiale déclarée égale aux prêts à des fins de capital. Le nouveau capital-actions des Chemins de fer Nationaux, le capital-actions du Trust et les investissements de la Couronne dans les chemins de fer du Gouvernement du Canada ont été transférés à un compte des actionnaires intitulé "actif des propriétaires du gouvernement du Canada". Le 1er janvier 1937, on a rectifié les comptes du bilan du réseau. Les résultats de cette rectification sur le compte du bilan du réseau sont expliqués à la page 3 du bulletin de 1923-41.

Le bulletin de 1923-52 détaille la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada. Les principaux changements résultant de la Loi sont:

1. \$736,385,405 d'intérêt payable au gouvernement du Canada ont été échangés contre des actions privilégiées non cumulatives à 4 % des Chemins de fer Nationaux.

2. Outstanding loans from the Federal Government to the amount of \$100 million were converted into a 3 5/8% 20-year debenture which is to mature on January 1, 1972. This debenture was non-interest bearing until January 1, 1962. The interest free feature (as extended by Financing and Guarantee Acts) expired on December 31, 1965. The interest free feature has been extended by Financing and Guarantee Acts to December 31, 1971.
3. Capital stock of the Canadian National Securities Trust in the amount of \$378,518,135 was transferred to the Canadian National Railway Company in exchange for a like amount of the company's capital stock.
4. The Federal Government undertook to purchase 4% preferred stock in amounts equal to 3% of the annual gross revenues in each of the years 1952 to 1960. This provision (as extended by Financing and Guarantee Acts) expired on December 31, 1965. This provision has been extended by Financing and Guarantee Acts to December 31, 1971.

Effect of the Act on the capitalization of the System is shown in tabular form on pages 4 and 5 of the 1923-52 report.

The government has carried loans to the railway in two accounts, (1) non-active assets and (2) active assets, and when computing the net debt of Canada has deducted the second account, but not the first from the gross debt. The Government loans in this table have been segregated into these two accounts. The difference in the fiscal years of the railway and the Government, however, prevents checking these loans against the published "Public accounts" except where no transactions occurred during the first three months of the calendar years. If it is desired to combine the capital debts of the Canadian National Railways System with those of the Government of Canada, only the funded debt of the System in the hands of the public should be added to the federal debt.

The Grand Trunk Western has assumed certain contingent liabilities, in conjunction with other tenant companies, guaranteeing the payment of interest and principal of bonds of the Detroit and Toledo Shore Line, The Belt Ry. Co. of Chicago and Chicago and Western Indiana railways. It is not anticipated any of these will become actual liabilities.

In August 1971 the Canadian National Railway Company exchanged all the shares of capital stock of its three U.S. subsidiary operating companies for all the issued capital stock of Grand Trunk Corporation, a newly incorporated Delaware corporation. The Grand Trunk Corporation thus became a holding company, for the Grand Trunk Western Railroad Company, Central Vermont Railway, Inc., and Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.

2. Des prêts en circulation du gouvernement fédéral pour un montant de cent millions de dollars ont été convertis en dette obligataire de 3-5/8 % d'une durée de 20 ans, avec échéance au 1er janvier 1972; jusqu'au 1er janvier 1962, cette dette obligataire ne portait aucun intérêt. Cette absence d'intérêts a été prorogée par les lois sur les finances et la garantie jusqu'au 31 décembre 1965, puis à nouveau jusqu'au 31 décembre 1971.
3. Le capital-actions du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux au montant de \$378,518,135 a été transféré aux Chemins de fer Nationaux en contrepartie d'un montant équivalent en capital-actions de la société.
4. Le gouvernement fédéral a acheté des actions privilégiées à 4 % pour une valeur égale à 3 % des recettes brutes annuelles de chacune des années de 1952 à 1960. Cette disposition prorogée par les lois sur les finances et la garantie prenait fin au 31 décembre 1965, mais les lois sur le financement et la garantie l'ont prorogée jusqu'au 31 décembre 1971.

Les tableaux des pages 4 et 5 du bulletin de 1923-52 font ressortir les effets de la Loi sur les opérations de capitalisation du réseau.

Les prêts consentis aux chemins de fer par l'État ont porté sur deux comptes: (1) celui des actifs imprédictifs et (2) celui des actifs productifs. Pour établir la dette nette du Canada, on a fait abstraction du second montant mais le premier reste inclus dans la dette brute. Dans ce tableau, les prêts gouvernementaux sont répartis entre les deux comptes en question. Toutefois, comme l'année financière des chemins de fer diffère de celle du gouvernement, il n'est pas possible de vérifier ces prêts avec ce qui figure dans les "comptes publics", sauf lorsqu'aucune transaction n'a eu lieu au cours des trois premiers mois de l'année civile. Pour réunir les dettes de capital des Chemins de fer Nationaux et celles du Gouvernement du Canada, il ne faut ajouter à la dette fédérale que la dette fondée du réseau détenue par le public.

Le *Grand Trunk Western* a assumé, conjointement avec d'autres sociétés-locataires, certaines responsabilités en garantissant le paiement de l'intérêt et du principal des obligations de la *Detroit and Toledo Shore Line*, de la *Belt Ry. Co. of Chicago* et de la *Chicago and Western Indiana Railways*. Rien ne permet de penser que ses engagements se transforment en passif réel.

En août 1971, la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada a échangé toutes les actions que détenaient ses trois filiales américaines contre le capital-actions de la *Grand Trunk Corporation*, société nouvellement constituée ayant son siège au Delaware. Celle-ci est ainsi devenue le holding de la *Grand Trunk Western Railroad Company*, du *Central Vermont Railway Inc.* et de la *Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company*.

Table 2 does not include subsidies granted by the Federal, Provincial and Municipal governments to the privately operated lines which later became part of the Canadian Government Railways and other constituent lines of the Canadian National Railways. Excluding grants to the Grand Trunk Pacific Development Company for the Prince Rupert dry dock and shipyard, payments of wages for unemployment relief labour during 1936, and subscriptions for stock, the grants were as follows:

	Cash subsidies	Land grants
	\$	acres
Federal . . . . .	49,261,220	5,728,192 <sup>1</sup>
Loan to Grand Trunk . . . . .	15,142,633 <sup>2</sup>	
	64,403,853	
Provincial . . . . .	16,698,208	1,815,141
Municipal . . . . .	7,393,867	-
<b>Totals . . . . .</b>	<b>88,495,928</b>	<b>7,543,333</b>

<sup>1</sup> See Public Accounts, for year ended March 31, 1952, Part 1, Page 120 for detail.

<sup>2</sup> No interest was paid on this loan made prior to Confederation and it has been included with cash grants by Statistics Canada. It was cancelled by the Canadian National Capital Revision Act 1937 as a Canadian National Railway Liability.

Table 3 shows for each year, 1923-1971, the cash received from Funded debt held by public. Government loans and appropriations, as reflected in Table 2, also the Government contributions for deficits comprising the deficit of the Eastern Lines from July 1, 1927, and the remainder of the System from January 1, 1932. Loans and debentures treated as active assets in Public Accounts totalling \$1,078,194,889 are as follows:

#### Government of Canada Loans and Debentures

1971  
\$

Capital Revision Act:	
January 1, 1972 debenture . . . . .	100,000,000
Canadian Government Railways:	
Advances for working capital . . . . .	16,983,762
Financing and Guarantee Acts:	
Temporary loans . . . . .	241,667,627
Refunding Act, 1955:	
Loans for debt redemption . . . . .	719,543,500
<b>Total . . . . .</b>	<b>1,078,194,889</b>

Table 4 gives for each year, 1923-71, the expenditures for capital purposes and on deficit account.

Le Tableau 2 ne comprend pas les subventions des administrations fédérale, provinciales et municipales aux lignes privées intégrées par la suite aux chemins de fer du Gouvernement du Canada ou aux Chemins de fer Nationaux. Si l'on exclut les subventions au *Grand Trunk Pacific Development Company* pour la cale sèche et le chantier de construction de Prince Rupert, projet de travail pour assister les chômeurs en 1936 et la souscription aux actions, les subventions ont été les suivantes:

	Subventions	Concessions de terrains
	\$	acres
Fédéral . . . . .	49,261,220	5,728,191 <sup>1</sup>
Prêt au Grand-Tronc . . . . .	15,142,633 <sup>2</sup>	
	64,403,853	
Provincial . . . . .	16,698,208	1,815,141
Municipal . . . . .	7,393,867	-
<b>Total . . . . .</b>	<b>88,495,928</b>	<b>7,543,333</b>

<sup>1</sup> Pour plus de détails, voir les Comptes publics pour l'année terminée le 31 mars 1952, Partie 1, page 120.

<sup>2</sup> Aucun intérêt n'a été payé sur ce prêt consenti avant la Confédération; la Statistique Canada l'a inclus au poste des subventions. Il a été annulé en vertu de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada (1937) comme passif de ces derniers.

Le Tableau 3 montre pour chaque année de 1923 à 1971 l'argent provenant de la dette fondée détenue par le public, des prêts et crédits du gouvernement (détailé au Tableau 2) et des subventions du gouvernement pour les déficits des lignes de l'Est à partir du 1er juillet 1927 et du reste du réseau à partir du 1er janvier 1932. Les prêts et obligations considérés comme actifs productifs dans les Comptes publics se chiffrent à \$1,078,194,889 et se divisent comme suit:

#### Prêts et obligations du Gouvernement du Canada

1971  
\$

Loi sur la révision du capital:	
Obligation du 1er janvier 1972 . . . . .	100,000,000
Chemins de fer du Gouvernement du Canada:	
Avance au capital de roulement . . . . .	16,983,762
Lois sur le financement et la garantie:	
Prêts temporaires . . . . .	241,667,627
Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations:	
Prêts pour le rachat de la dette . . . . .	719,543,500
<b>Total . . . . .</b>	<b>1,078,194,889</b>

Le Tableau 4 présente pour chaque année de 1923 à 1971 les dépenses de nature capitale et au compte du déficit.

**Table 5** shows the principal operating statistics of the combined Canadian National Railways in Canada and the United States, Central Vermont statistics being included in this table as from January 1, 1930, and not February 1, as in the other tables. The average miles operated and number of employees are monthly averages. The total payroll covers all employees and includes payroll charged to (1) operating expenses as labour, (2) stores department, which is charged to operation or to capital account as part of the cost of materials, (3) joint facilities for the years 1923-30; this item is included in operating expense labour thereafter, and (4) capital account. The breakdown of the total pay roll for 1971 is as follows:

	\$
Pay roll charged to operating expenses	662,087,482
Stores, tie, timber and fuel departments, capital and other items . . . . .	53,452,856
<b>Total payroll</b> (includes railway, ex- press and telegraph and excludes hotels and subsidiary companies employees) . . . . .	<b>715,540,338</b>

Le **Tableau 5** détaille les principales statistiques d'exploitation des lignes canadiennes et américaines combinées des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il est à spécifier que les statistiques du *Central Vermont Railway* sont incluses dans le présent tableau à partir du 1er janvier 1930 et non du 1er février comme dans les autres tableaux. Le nombre moyen de milles exploités et le nombre d'employés sont des moyennes mensuelles. La rémunération totale comprend tous les salariés et inclut la rémunération imputable (1) aux dépenses d'exploitation au titre de la main-d'œuvre, (2) au service des magasins, dont les charges sont comptabilisées au titre de l'exploitation ou des dépenses de nature capitale comme faisant partie du coût des matériaux, (3) aux installations communes pour les années 1923-30; après cette date, ce poste est comptabilisé au titre de la main-d'œuvre d'exploitation, (4) au compte de capital. Voici le détail de la rémunération totale pour 1971:

	\$
Rémunération imputable aux dépenses d'ex- ploitation . . . . .	662,087,482
Services des magasins, des traverses, du bois d'œuvre et du carburant, compte de capi- tal et autres postes . . . . .	53,452,856
<b>Rémunération totale</b> (y compris le che- min de fer, les messageries et les télé- graphes et non compris les hôtels et employés des filiales) . . . . .	<b>715,540,338</b>

TABLE 1. Income Account<sup>1</sup>

No.	Year — Année	Rail revenues <sup>2</sup>		
		Recettes ferroviaires <sup>2</sup>		
		Canadian lines — Lignes canadiennes	United States lines, etc — Lignes américaines etc	Total
dollars				
1	1923 .....	218,613,309	38,348,281	256,961,590
2	1924 .....	205,232,981	34,363,689	239,596,670
3	1925 .....	212,659,602	36,752,282	249,411,884
4	1926 .....	230,342,249	40,639,974	270,982,223
5	1927 .....	233,735,751	41,143,367	274,879,118
6	1928 .....	260,418,924	44,172,344	304,591,268
7	1929 .....	248,222,476	42,274,504	290,496,980
8	1930 .....	213,446,581	36,922,417	250,368,998
9	1931 .....	171,675,446	28,829,716	200,505,162
10	1932 .....	139,948,317	21,155,277	161,103,594
11	1933 .....	126,701,228	21,818,514	148,519,742
12	1934 .....	140,824,361	24,078,141	164,902,502
13	1935 .....	144,596,516	28,587,986	173,184,502
14	1936 .....	154,178,174	32,432,315	186,610,489
15	1937 .....	165,082,489	33,314,120	198,396,609
16	1938 .....	156,585,255	25,656,468	182,241,723
17	1939 .....	173,059,119	30,761,067	203,820,186
18	1940 .....	212,300,711	35,226,514	247,527,225
19	1941 .....	261,826,874	42,549,904	304,376,778
20	1942 .....	332,199,961	43,454,583	375,654,544
21	1943 .....	391,084,435	49,531,519	440,615,954
22	1944 .....	391,585,902	49,561,608	441,147,510
23	1945 .....	383,899,990	49,873,404	433,773,394
24	1946 .....	351,701,203	48,884,823	400,586,026
25	1947 .....	377,305,095	60,892,885	438,197,980
26	1948 .....	422,544,983	68,724,967	491,269,950
27	1949 .....	438,407,729 <sup>3</sup>	62,315,657	500,723,386
28	1950 .....	478,872,047 <sup>3</sup>	74,959,534	553,831,581
29	1951 .....	547,435,721 <sup>3</sup>	77,398,399	624,834,120
30	1952 .....	599,103,665 <sup>3</sup>	76,115,750	675,219,415
31	1953 .....	616,015,772 <sup>3</sup>	80,606,679	696,622,451
32	1954 .....	565,551,866 <sup>3</sup>	75,085,414	640,637,280
33	1955 .....	601,922,937 <sup>3</sup>	81,165,857	683,088,794
34	1956 .....	680,392,388	94,408,259 <sup>3</sup>	774,800,647
35	1957 .....	662,717,454	90,448,510 <sup>3</sup>	753,165,964
36	1958 .....	621,405,655	83,541,755 <sup>3</sup>	704,947,410
37	1959 .....	652,075,027	88,090,014 <sup>3</sup>	740,165,041
38	1960 .....	610,638,184	82,502,922 <sup>3</sup>	693,141,106
39	1961 .....	629,861,134	80,444,039 <sup>3</sup>	710,305,173
40	1962 .....	650,248,220	88,076,534 <sup>3</sup>	738,324,754
41	1963 .....	670,116,344	92,233,990 <sup>3</sup>	762,350,334
42	1964 .....	726,011,103	96,472,576 <sup>3</sup>	822,483,679
43	1965 .....	764,961,530	105,288,822 <sup>3</sup>	870,250,352
44	1966 .....	842,117,663	111,101,808 <sup>3</sup>	953,219,471
45	1967 .....	879,762,100	116,005,569 <sup>3</sup>	995,767,669
46	1968 .....	896,671,350	119,773,938 <sup>3</sup>	1,016,445,288
47	1969 .....	951,000,537	123,880,155 <sup>3</sup>	1,074,880,692
48	1970 .....	989,993,382	119,145,964 <sup>3</sup>	1,109,139,346
49	1971 .....	1,068,611,921	142,939,430 <sup>3</sup>	1,211,551,351

See notes on page 26.

TABLEAU 1. Compte de revenu<sup>1</sup>

Rail expenses <sup>2</sup> Dépenses ferroviaires <sup>2</sup>			Net rail revenues <sup>2</sup> Recettes ferroviaires nettes <sup>2</sup>			N°
Canadian lines Lignes canadiennes	United States lines, etc. Lignes américaines, etc.	Total	Canadian lines Lignes canadiennes	United States lines, etc. Lignes américaines, etc.	Total	
dollars						
206,069,866	29,768,180	235,838,046	12,543,443	8,580,101	21,123,544	1
192,738,522	28,883,527	221,622,049	12,494,459	5,480,162	17,974,621	2
187,956,847	28,333,587	216,290,434	24,702,755	8,418,695	33,121,450	3
194,029,900	29,531,362	223,561,262	36,312,349	11,108,612	47,420,961	4
202,776,373	30,528,894	233,305,267	30,959,378	10,614,473	41,573,851	5
217,780,174	31,951,522	249,731,696	42,638,750	12,220,822	54,859,572	6
217,223,887	31,408,388	248,632,275	30,998,589	10,866,116	41,864,705	7
196,502,058	31,785,965	228,288,023	16,944,523	5,136,452	22,080,975	8
171,673,133	27,639,862	199,312,995	2,313	1,189,854	1,192,167	9
134,300,983	20,907,178	155,208,161	5,647,334	248,099	5,895,433	10
122,572,230	20,240,329	142,812,559	4,128,998	1,578,185	5,707,183	11
130,296,563	21,639,516	151,936,079	10,527,798	2,438,625	12,966,423	12
135,094,079	23,832,170	158,926,249	9,502,437	4,755,816	14,258,253	13
145,081,184	26,396,506	171,477,690	9,096,990	6,035,809	15,132,799	14
153,711,912	27,076,945	180,788,857	11,370,576	6,237,175	17,607,751	15
152,087,431	24,087,881	176,175,312	4,497,824	1,568,587	6,066,411	16
157,549,268	25,416,500	182,965,768	15,509,851	5,344,567	20,854,418	17
175,718,566	26,801,247	202,519,813	36,582,145	8,425,267	45,007,412	18
207,443,080	30,325,357	237,768,437	54,383,794	12,224,547	66,608,341	19
256,774,568	32,224,107	288,998,675	75,425,393	11,230,476	86,655,869	20
288,335,053	36,140,616	324,475,669	102,749,382	13,390,903	116,140,285	21
323,335,615	39,211,428	362,547,043	68,250,287	10,350,180	78,600,467	22
313,682,519	41,611,530	355,294,049	70,217,471	8,261,874	78,479,345	23
310,311,372	46,925,346	357,236,718	41,389,831	1,959,477	43,349,308	24
346,901,766	50,220,841	397,122,607	30,403,329	10,672,044	41,075,373	25
408,021,044	56,718,926	464,739,970	14,523,939	12,006,041	26,529,980	26
424,762,819 <sup>3</sup>	53,738,841	478,501,660	13,644,910 <sup>3</sup>	8,576,816	22,221,726	27
436,022,347 <sup>3</sup>	57,974,732	493,997,079	42,849,700 <sup>3</sup>	16,984,802	59,834,502	28
516,622,759 <sup>3</sup>	63,527,462	580,150,221	30,812,962 <sup>3</sup>	13,870,937	44,683,899	29
570,094,909 <sup>3</sup>	64,758,006	634,852,915	29,008,756 <sup>3</sup>	11,357,744	40,366,500	30
593,864,147 <sup>3</sup>	65,184,939	659,049,086	22,151,625 <sup>3</sup>	15,421,740	37,573,365	31
562,688,494 <sup>3</sup>	63,776,880	626,465,374	2,863,372 <sup>3</sup>	11,308,534	14,171,906	32
565,680,703 <sup>3</sup>	63,332,422	629,013,125	36,242,234 <sup>3</sup>	17,833,435	54,075,669	33
632,310,771	95,698,066 <sup>3</sup>	728,008,837	48,081,617	Dr. 1,289,807 <sup>3</sup>	46,791,810	34
650,334,483	104,879,895 <sup>3</sup>	755,214,378	12,382,971	Dr. 14,431,385 <sup>3</sup>	Dr. 2,048,414	35
633,486,603	85,725,262 <sup>3</sup>	719,211,865	Dr. 12,080,948	Dr. 2,183,507 <sup>3</sup>	Dr. 14,264,455	36
646,065,068	95,787,192 <sup>3</sup>	741,852,260	6,009,959	Dr. 7,697,178 <sup>3</sup>	Dr. 1,687,219	37
614,689,517	91,128,793 <sup>3</sup>	705,818,310	Dr. 4,051,333	Dr. 8,625,871 <sup>3</sup>	Dr. 12,677,204	38
633,825,231	88,322,352 <sup>3</sup>	722,147,583	Dr. 3,964,097	Dr. 7,878,313 <sup>3</sup>	Dr. 11,842,410	39
645,961,978	92,920,702 <sup>3</sup>	738,882,680	4,286,242	Dr. 4,844,168	Dr. 557,926	40
658,806,798	94,022,984 <sup>3</sup>	752,829,782	11,309,546	Dr. 1,788,994	9,520,552	41
708,794,183	102,677,065 <sup>3</sup>	811,471,248	17,216,920	Dr. 6,204,489	11,012,431	42
745,366,961	110,321,010 <sup>3</sup>	855,687,971	19,594,569	Dr. 5,032,188	14,562,381	43
806,502,270	117,299,453 <sup>3</sup>	923,801,723	35,615,393	Dr. 6,197,645	29,417,748	44
858,851,559	127,547,887 <sup>3</sup>	986,399,446	20,910,541	Dr. 11,542,318	9,368,223	45
859,492,081	130,422,642 <sup>3</sup>	989,914,723	37,179,269	Dr. 10,648,704	26,530,565	46
902,987,238	141,921,433 <sup>3</sup>	1,044,908,671	48,013,299	Dr. 18,041,278	29,972,021	47
929,246,179	150,349,329 <sup>3</sup>	1,079,595,508	60,747,203	Dr. 31,203,365	29,543,838	48
1,018,159,416	157,141,232 <sup>3</sup>	1,175,300,648	50,452,505	Dr. 14,201,802	36,250,703	49

TABLE 1. Income Account<sup>1</sup> — Concluded

No.	Year Année	Net income before fixed charges — Recettes nettes avant les charges fixes	Fixed charges — Charges fixes		
			Rent for leased roads — Loyer des voies	Interest paid Government of Canada	Interest on funded and unfunded debt
				Intérêt payé au gouvernement du Canada	Intérêt sur dette fondée et non-fondée
dollars					
1	1923	15,248,264	1,387,907	—	35,280,916
2	1924	16,919,824	1,452,709	—	38,738,819
3	1925	32,343,023	1,276,120	—	40,547,261
4	1926	43,505,500	1,284,639	—	39,328,460
5	1927	38,389,220	1,274,017	—	40,827,549
6	1928	48,289,321	1,299,813	—	43,809,018
7	1929	36,604,368	1,213,641	—	48,205,311
8	1930	19,971,106	1,292,014	—	53,574,243
9	1931	Dr. 1,738,089	1,328,622	—	56,950,118
10	1932	Dr. 1,316,739	1,350,197	—	57,432,468
11	1933	Dr. 1,111,028	1,351,788	—	56,687,399
12	1934	8,715,785	1,372,037	—	56,022,804
13	1935	8,014,635	1,372,713	783,671	53,650,917
14	1936	8,975,091	1,372,229	527,682	49,391,425
15	1937	11,241,763	1,505,689	1,744,551	49,081,448
16	1938	Dr. 1,019,255	1,474,676	926,125	49,992,116
17	1939	15,248,900	1,459,908	916,165	49,997,713
18	1940	37,920,718	1,467,327	1,737,964	48,998,914
19	1941	58,601,315	1,499,377	5,646,762	44,843,429
20	1942	78,952,433	1,483,345	14,032,635	35,141,575
21	1943	87,859,084	1,246,514	18,664,848	31,217,709
22	1944	73,473,733	1,163,904	19,933,702	28,440,583
23	1945	73,521,185	1,109,930	20,306,358	26,409,299
24	1946	37,239,784	975,746	21,322,583	23,849,611
25	1947	29,330,757	748,014	20,002,435	24,117,773
26	1948	12,502,931	720,599	21,627,033	23,485,531
27	1949	6,152,649	699,844	21,798,284	24,636,646
28	1950	44,084,904	696,285	21,658,849	24,335,440
29	1951	31,722,489	551,554	23,347,412	23,703,990
30	1952	25,702,660	478,483	2,314,215	22,118,711
31	1953	29,238,623	477,732	6,512,146	21,898,115
32	1954	7,574,821	477,731	5,376,087	26,113,883
33	1955	43,478,955	477,032	651,180	31,016,979
34	1956	57,623,710	476,054	3,786,009	26,784,853
35	1957	6,913,660	161,898	11,049,277	25,074,272
36	1958	Dr. 4,779,895	133,667	11,097,583	34,218,081
37	1959	8,416,237	133,619	12,533,180	38,964,445
38	1960	1,504,828	133,721	6,538,714	60,596,967
39	1961	5,539,970	133,470	1,480,367	69,339,026
40	1962	23,308,683	131,866	3,770,596	68,092,973
41	1963	36,622,626	135,672	12,392,708	61,602,001
42	1964	37,886,007	133,672	11,555,440	60,927,270
43	1965	43,547,754	133,624	11,916,757	60,442,853
44	1966	62,535,164	134,872	16,247,529	59,317,397
45	1967	40,268,311	132,883	23,009,337	55,279,789
46	1968	61,412,780	137,791	35,924,348	52,496,783
47	1969	73,320,769	183,931	45,284,202	50,417,091
48	1970	68,386,948	597,624	48,566,801	48,589,961
49	1971	70,013,912	856,813	42,740,982	47,030,552

See notes on page 26.

TABLEAU 1. Compte de revenu<sup>1</sup> — fin

Fixed charges — Charges fixes		Net income or deficit <sup>4,5</sup>	Profit and loss net debit <sup>6</sup> or credit	Capital losses, etc. not required in cash <sup>5</sup>	Cash deficit <sup>5</sup> or surplus (cr)	Déficit <sup>5</sup> ou excédent (cr) en espèces	N°
Amortization of discount on funded debt	Total						
Amortissement de l'escompte sur la dette fondée	Revenu ou déficit net <sup>4,5</sup>						
dollars							
119,172	36,787,994	Dr. 21,539,730	Cr. 2,936,648	1,476,185	23,000,193	1	
317,672	40,509,200	Dr. 23,589,376	Cr. 385,872	3,029,278	20,174,226	2	
514,024	42,337,405	Dr. 9,994,382		206,505	395,711	3	
503,393	41,116,492	Cr. 2,389,008	Cr. 6,502,004	7,318,391	Cr. 1,572,621	4	
488,332	42,589,898	Dr. 4,200,678		820,988	602,365	4,419,301	5
541,590	45,650,421	Cr. 2,638,900		3,446,392	4,271,244	Cr. 3,463,752	6
594,122	50,013,074	Dr. 13,408,706		511,067	1,658,142	12,261,631	7
690,744	55,557,001	Dr. 35,585,895		5,453,922	5,362,720	35,677,097	8
852,966	59,131,706	Dr. 60,869,795		5,762,261	5,663,618	60,968,438	9
907,515	59,690,180	Dr. 61,006,919		4,802,615	4,967,807	60,841,727	10
867,498	58,906,685	Dr. 60,017,713		1,600,102	2,662,427	58,955,388	11
827,639	58,222,480	Dr. 49,506,695		4,161,080	5,259,874	48,407,901	12
1,085,516	56,892,817	Dr. 48,878,182		30,453,831	31,910,548	47,421,465	13
881,101	52,172,437	Dr. 43,197,346		12,684,818	12,578,770	43,303,394	14
938,729	53,270,417	Dr. 42,028,654		1,028,946	711,732 <sup>6</sup>	42,345,868 <sup>7</sup>	15
1,058,825	53,451,742	Dr. 54,470,997		2,556,036	2,712,837 <sup>6</sup>	54,314,196 <sup>7</sup>	16
1,114,378	53,488,164	Dr. 38,239,264		4,456,698	2,600,442 <sup>6</sup>	40,095,520 <sup>7</sup>	17
1,101,083	53,305,288	Dr. 15,384,570	Cr. 113,705		Cr. 1,694,179 <sup>6</sup>	16,965,044 <sup>7</sup>	18
1,172,786	53,162,354	Cr. 5,438,961		3,862,547	2,439,913 <sup>6</sup>	Cr. 4,016,327 <sup>7</sup>	19
1,012,380	51,669,935	Cr. 27,282,498	Cr. 4,277,365		Cr. 6,496,595 <sup>6</sup>	Cr. 25,063,268 <sup>7</sup>	20
1,060,465	52,189,536	Cr. 35,669,548	Cr. 2,168,032	Cr. 2,198,168 <sup>6</sup>	Cr. 35,639,412 <sup>7</sup>	21	
936,291	50,474,480	Cr. 22,999,253		599,201	626,872 <sup>6</sup>	Cr. 23,026,924 <sup>7</sup>	22
1,183,920	49,009,507	Cr. 24,511,678		1,880,636	2,125,088 <sup>6</sup>	Cr. 24,756,130 <sup>7</sup>	23
537,376	46,685,316	Dr. 9,445,532		823,990	1,307,952 <sup>6</sup>	8,961,570 <sup>7</sup>	24
1,057,669	45,925,891	Dr. 16,595,134		1,175,529	1,885,469 <sup>6</sup>	15,885,194 <sup>7</sup>	25
508,564	46,341,727	Dr. 33,838,796	Cr. 306,055	—	33,532,741 <sup>7</sup>	26	
1,497,122	48,631,896	Dr. 42,479,247	Cr. 436,220	—	42,043,027 <sup>7</sup>	27	
731,409	47,421,983	Dr. 3,337,079	Cr. 75,844	—	3,261,235 <sup>7</sup>	28	
573,602	48,176,558	Dr. 16,454,069	Cr. 1,422,073	—	15,031,996 <sup>7</sup>	29	
503,780	25,415,189	Cr. 287,471		145,144	—	Cr. 142,327 <sup>6</sup>	30
488,167	29,376,160	Dr. 137,537	Cr. 381,554	—	Cr. 244,017 <sup>8</sup>	31	
559,563	32,527,264	Dr. 24,952,443	3,805,655	—	28,758,098 <sup>7</sup>	32	
859,109	33,004,300	Cr. 10,474,655	Cr. 243,034	—	Cr. 10,717,689 <sup>8</sup>	33	
736,075	31,782,991	Cr. 25,840,719	Cr. 236,232	—	Cr. 26,076,951 <sup>8</sup>	34	
686,233	36,971,680	Dr. 30,058,020	Cr. 485,479	—	29,572,541 <sup>7</sup>	35	
1,071,905	46,521,236	Dr. 51,301,131	Cr. 290,293	—	51,591,424 <sup>7</sup>	36	
1,287,642	52,918,886	Dr. 44,502,649	Cr. 914,359	—	43,588,290 <sup>7</sup>	37	
2,200,559	69,469,961	Dr. 67,965,133	Cr. 468,356	—	67,496,777 <sup>7</sup>	38	
2,451,660	73,404,523	Dr. 67,864,553	Cr. 556,781	—	67,307,772 <sup>7</sup>	39	
2,448,047	74,443,482	Dr. 51,134,799	Cr. 2,215,345	—	48,919,454 <sup>7</sup>	40	
2,122,486	76,252,867	Dr. 39,630,241		3,383,276	—	43,013,517 <sup>7</sup>	41
2,057,427	74,673,809	Dr. 36,787,802		1,938,102	—	38,725,904 <sup>7</sup>	42
1,315,222	73,808,456	Dr. 30,260,702		3,154,182	—	33,414,884 <sup>7</sup>	43
1,283,726	76,983,524	Dr. 14,448,360		7,707,372	—	22,155,732 <sup>7</sup>	44
1,177,933	79,599,942	Dr. 39,331,631	Cr. 1,024,949	—	38,306,682 <sup>7</sup>	45	
1,085,822	89,644,744	Dr. 28,231,964		944,566	—	29,176,530 <sup>7</sup>	46
1,022,970	96,908,194	Dr. 23,587,425		1,059,029	—	24,646,454 <sup>7</sup>	47
980,560	98,734,946	Dr. 30,347,998	Cr. 638,934	—	29,709,064 <sup>7</sup>	48	
946,023	91,574,370	Dr. 21,560,458		2,707,283	—	24,267,741 <sup>7</sup>	49

TABLE 2. Capital Structure

No.	Shareholders' capital — Capital des actionnaires				Funded debt held by public — Dette fondée du public	
	Capital stock held by Government — Capital-actions du gouvernement	Government of Canada shareholders' account — Compte des actionnaires du gouvernement du Canada	Capital stock held by public — Capital-actions du public	Total	Guaranteed by — Garantie par	
					Government of Canada — Le gouvernement du Canada	Provincial governments — Les gouvernements provinciaux
dollars						
1	At dates taken over by Government of Canada <sup>a</sup> — Dates de prise en charge par le gouvernement du Canada <sup>a</sup>					
2	Dec. 31 1922 .....	265,628,339	—	4,591,975	270,220,314	447,872,904
3	" " 1923 .....	265,628,339	—	4,591,975	270,220,314	470,372,904
4	" " 1924 .....	265,628,339	—	4,601,500	270,229,839	558,872,904
5	" " 1925 .....	265,628,339	—	4,600,075*	270,228,414	581,372,904
6	" " 1926 .....	265,628,339	—	4,596,410*	270,224,749	579,872,891
7	" " 1927 .....	265,628,339	—	4,594,410	270,222,749	657,181,330
8	" " 1928 .....	265,628,339	—	4,617,610	270,245,949	681,000,655
9	" " 1929 .....	265,628,339	—	4,594,910	270,223,249	807,048,434
10	" " 1930 .....	265,628,339	—	4,592,785	270,221,124	854,431,995
11	" " 1931 .....	265,628,339	—	4,592,625	270,220,964	970,562,289
12	" " 1932 .....	265,628,339	—	4,585,225	270,213,564	965,831,382
13	" " 1933 .....	265,628,339	—	4,585,225	270,213,564	962,992,576
14	" " 1934 .....	265,628,339	—	4,584,825	270,213,164	963,906,119
15	" " 1935 .....	265,628,339	—	4,584,225	270,212,564	889,741,774
16	" " 1936 .....	265,628,339	—	4,584,100	270,212,439	937,620,214
17	Jan. 1, 1937 .....	676,327,701	4,584,100	680,911,801	937,620,214	73,777,953
18	Dec. 31, 1937 .....	675,530,028	4,583,800	680,113,828	970,697,190	73,777,953
19	" " 1938 .....	672,688,591	4,583,800	677,272,391	1,004,865,758	67,052,468
20	" " 1939 .....	670,088,148	4,566,600	674,654,748	1,053,915,895	38,131,740
21	" " 1940 .....	—	669,459,189	4,566,600	674,025,789	1,000,881,473
22	" " 1941 .....	—	663,176,363	4,564,600	667,740,963	940,171,069*
23	" " 1942 .....	—	694,728,014	4,564,600	699,292,614	741,896,436*
24	" " 1943 .....	—	732,295,434	4,770,140*	737,065,574	685,290,925*
25	" " 1944 .....	—	754,695,486	4,669,840	759,365,326	576,585,327
26	" " 1945 .....	—	777,326,528	4,643,040	781,969,568	525,688,314
27	" " 1946 .....	—	776,018,575	4,635,440	780,654,015	486,820,210
28	" " 1947 .....	—	774,195,901	4,570,940	778,766,841	536,807,069
29	" " 1948 .....	—	774,242,649	4,567,540	778,810,189	490,485,399
30	" " 1949 .....	—	774,448,716	4,560,290	779,009,006	537,756,899
31	" " 1950 .....	—	776,395,649	4,520,890	780,916,539	566,418,607
32	" " 1951 .....	—	776,395,649	4,518,890	780,914,539	518,396,607
33	Jan. 1, 1952 <sup>b</sup> .....	1,512,781,054	4,518,890	1,517,299,944	518,396,607	—
34	Dec. 31, 1952 .....	1,531,072,324	4,516,490	1,535,588,814	518,396,607	—
35	" " 1953 .....	—	1,552,050,067	4,514,490	1,556,564,557	513,977,391
36	" " 1954 .....	—	1,571,393,181	4,514,490	1,575,907,671	910,422,885
37	" " 1955 .....	—	1,591,902,624	4,511,150	1,596,413,774	861,870,899
38	" " 1956 .....	—	1,616,270,966	4,508,670	1,620,779,636	794,482,906
39	" " 1957 .....	—	1,639,451,306	4,505,870	1,643,957,176	730,346,711
40	" " 1958 .....	—	1,704,387,845	4,504,203	1,708,892,048	1,024,710,205
41	" " 1959 .....	—	1,723,909,722	4,503,549	1,728,413,271	1,335,510,205
42	" " 1960 .....	—	1,721,143,162	4,499,284	1,725,642,446	1,677,209,478
43	" " 1961 .....	—	1,744,673,266	4,499,273	1,749,172,539	1,670,653,176
44	" " 1962 .....	—	1,767,976,925	4,499,261	1,772,476,186	1,630,895,308
45	" " 1963 .....	—	1,792,380,188	4,485,785	1,796,865,973	1,378,875,000
46	" " 1964 .....	—	1,817,243,906	4,345,185	1,821,589,091	1,367,811,500
47	" " 1965 .....	—	1,843,209,298	4,345,185	1,847,554,483	1,366,061,500
48	" " 1966 .....	—	1,871,426,675	4,345,185	1,875,771,860	1,325,461,500
49	" " 1967 .....	—	1,888,727,368	4,345,185	1,893,072,553	1,196,694,500
50	" " 1968 .....	—	1,919,098,491	4,345,185	1,923,443,676	1,130,879,500
51	" " 1969 .....	—	1,950,991,137	4,345,185	1,955,336,322	1,049,989,500
52	" " 1970 .....	—	1,984,423,666	4,345,185	1,988,768,851	1,042,019,500
53	" " 1971 .....	—	2,023,540,387	4,345,185	2,027,885,572	816,275,500

See notes on page 26.

TABLEAU 2. Structure financière

Funds of debt held by public		Government loans and appropriations									
Dette fondée du public		Prêts et crédits du gouvernement									
Other — Autres	Total	Non-active assets in public accounts		Active assets in public accounts	Total	Grand total — Total, général	N°				
		Actifs improductifs dans les comptes publics									
		Loans	Prêts								
		dollars									
385,198,150	809,920,861	115,607,457	386,656,266 <sup>2</sup>	17,615,764	519,879,487	1,329,800,348	1				
263,055,860	804,503,144	506,945,969	424,410,049	17,652,522	949,008,540	2,023,731,998	2				
259,151,772	823,099,056	567,870,480	432,039,561	15,503,965	1,015,414,006	2,108,833,376	3				
261,465,799	913,913,083	574,657,394	435,645,774	1,807,275	1,012,110,443	2,196,253,365	4				
256,382,019	931,329,303	572,685,535	437,080,491 <sup>3</sup>	16,854,812	1,026,620,838	2,228,178,555	5				
252,032,973 <sup>4</sup>	925,480,244 <sup>4</sup>	594,200,367	420,381,663	17,130,370	1,031,712,400	2,227,417,393	6				
230,626,027	981,381,737	595,458,349	419,386,017	17,110,370	1,031,954,736	2,283,559,222	7				
203,313,998	977,889,033	601,406,082	400,249,583	30,536,509	1,032,192,174	2,280,327,156	8				
220,856,554	1,122,559,493	601,406,082	400,378,160	49,413,581 <sup>5</sup>	1,051,197,823	2,443,980,565	9				
239,221,402	1,168,565,863	604,406,239	386,671,954	63,432,523 <sup>5</sup>	1,054,510,716	2,493,297,703	10				
230,982,452	1,276,457,207	604,406,239	388,437,259	51,780,232	1,044,623,730	2,591,301,901	11				
223,773,319	1,264,517,167	645,527,456	388,398,092	66,967,732	1,100,893,280	2,635,624,011	12				
217,397,113	1,255,302,155	645,527,456	387,606,701	33,077,420 <sup>5</sup>	1,066,211,577	2,591,727,296	13				
207,511,854	1,246,330,439	645,527,456	387,507,928	43,825,468	1,076,860,852	2,593,404,455	14				
220,124,761	1,154,779,001	645,527,456	388,290,263	125,845,435	1,159,663,154	2,584,654,719	15				
217,214,082	1,184,612,249	643,860,558	388,290,263	93,995,448	1,126,146,269	2,580,970,957	16				
217,214,082	1,184,612,249	—	—	93,995,448	93,995,448	1,959,519,498	17				
177,522,256	1,221,997,399	—	—	79,252,548	79,252,548	1,981,363,775	18				
178,078,197	1,249,996,423	—	—	64,916,786	64,916,786	1,992,185,600	19				
171,353,676	1,263,401,311	—	—	62,154,062	62,154,062	2,000,210,121	20				
160,803,121	1,199,816,334	—	—	130,654,315	130,654,315	2,004,496,438	21				
156,091,494	1,134,394,303	—	—	212,117,865	212,117,865	2,014,253,131	22				
62,600,816 <sup>4</sup>	809,216,074 <sup>4</sup>	—	—	519,628,442	519,628,442	2,028,137,130	23				
56,155,492 <sup>4</sup>	744,232,473 <sup>4</sup>	—	—	554,095,746	554,095,746	2,035,393,793	24				
50,166,424	629,453,906	—	—	661,875,853	661,875,853	2,050,695,085	25				
44,904,751	573,179,997	—	—	690,973,594	690,973,594	2,046,123,159	26				
41,650,680	530,422,998	—	—	718,537,286	718,537,286	2,029,614,299	27				
44,100,584	582,859,761	—	—	689,470,349	689,470,349	2,051,096,951	28				
91,795,151	584,232,658	—	—	760,494,825	760,494,825	2,123,537,672	29				
85,159,176	624,865,920	—	—	743,661,162	743,661,162	2,147,536,088	30				
92,611,634	659,030,241	—	—	739,847,514	739,847,514	2,179,794,294	31				
96,800,428	615,197,035	—	—	857,573,774	857,573,774	2,253,685,348	32				
96,800,428	615,197,035	—	—	121,188,369	121,188,369	2,253,685,348	33				
87,098,222	605,494,829	—	—	228,055,165	228,055,165	2,369,138,808	34				
75,834,299	589,811,690	—	—	342,140,048	342,140,048	2,488,516,295	35				
62,546,711	972,969,596	—	—	126,771,981	126,771,981	2,675,649,248	36				
34,493,192	896,364,091	—	—	199,444,622	199,444,622	2,692,222,487	37				
25,086,606	819,569,512	—	—	353,664,828	353,664,828	2,794,013,976	38				
17,978,788	748,325,499	—	—	623,967,851	623,967,851	3,016,250,526	39				
9,098,765	1,033,808,970	—	—	484,791,699	484,791,699	3,227,492,717	40				
5,548,765	1,341,058,970	—	—	345,684,052	345,684,052	3,415,156,293	41				
3,098,765	1,680,308,243	—	—	148,021,700	148,021,700	3,553,972,389	42				
2,423,765	1,673,076,941	—	—	164,593,150	164,593,150	3,586,842,630	43				
2,423,765	1,633,319,073	—	—	209,026,793	209,026,793	3,614,822,052	44				
2,023,764	1,380,898,764	—	—	410,354,762	410,354,762	3,588,119,499	45				
2,023,764	1,369,835,264	—	—	410,354,762	410,354,762	3,601,779,117	46				
2,023,764	1,368,085,264	—	—	410,354,762	410,354,762	3,625,994,509	47				
2,023,764	1,327,485,264	—	—	445,354,762	445,354,762	3,648,611,886	48				
2,023,764	1,198,718,264	—	—	645,994,421	645,994,421	3,737,785,238	49				
2,023,764	1,132,903,264	—	—	786,657,445	786,657,445	3,843,004,385	50				
2,023,764	1,052,013,264	—	—	846,788,377	846,788,377	3,854,137,963	51				
2,023,764	1,044,043,264	—	—	853,389,577	853,389,577	3,886,201,692	52				
2,023,764	818,299,264	—	—	1,078,194,889	1,078,194,889	3,924,379,725	53				

Voir renvois à la page 27.

TABLE 3. Receipts

No.	Year Année	Funded debt held by public Dette fondée du public			Government loans and appropriations Prêts et crédits du gouvernement	
		Net increase in par value — Augmentation nette de la valeur nominale	Discount — Escompte	Net capital received — Capital net reçu	Non-active assets in public accounts — Actifs improductifs dans les comptes publics	Active assets in public accounts <sup>1</sup> — Actifs productifs <sup>1</sup> dans les comptes publics
						dollars
1	1923 .....	18,595,912	474,975	18,120,937	60,924,511	- 2,148,557
2	1924 .....	90,814,027	3,251,938	87,562,089	6,786,914	- 13,696,690
3	1925 .....	17,416,220	795,000	16,621,220	- 1,971,859	15,047,537
4	1926 .....	- 5,849,059	-	- 5,849,059	21,514,832	275,558
5	1927 .....	55,901,493	2,508,680	53,392,813	1,257,982	- 20,000
6	1928 .....	- 3,492,704	1,540,539	- 5,033,243	5,947,733	13,426,139
7	1929 .....	144,670,460	4,063,136	140,607,324	-	18,877,072
8	1930 .....	46,006,370	2,189,458	43,816,912	3,000,157	14,018,942
9	1931 .....	107,891,344	4,226,030	103,665,314	-	11,652,291
10	1932 .....	- 11,940,040	-	- 11,940,040	41,121,217	15,187,500
11	1933 .....	- 9,215,012	-	- 9,215,012	-	- 33,890,312
12	1934 .....	- 8,971,716	256,250	- 9,227,966	-	10,748,048
13	1935 .....	- 91,551,438	921,500	- 92,472,938	-	82,019,967
14	1936 .....	29,833,248	1,898,750	27,934,498	- 1,666,898	- 31,849,987
15	1937 .....	37,385,150	641,662	36,743,488	-	- 14,742,900
16	1938 .....	27,999,024	1,491,120	26,507,904	-	- 14,335,762
17	1939 .....	13,404,888	1,403,430	12,001,458	-	- 2,762,733
18	1940 .....	- 63,584,977	-	- 63,584,977	-	68,500,252
19	1941 .....	- 65,422,031	-	- 65,422,031	-	81,463,550
20	1942 .....	- 325,178,229	-	- 325,178,229	-	307,510,577
21	1943 .....	- 64,983,601	-	- 64,983,601	-	34,467,304
22	1944 .....	- 114,778,567	-	- 114,778,567	-	107,780,107
23	1945 .....	- 56,273,908	-	- 56,273,908	-	29,097,741
24	1946 .....	- 42,757,000	-	- 42,757,000	-	27,563,692
25	1947 .....	52,436,764	184,500	52,252,264	-	- 29,066,937
26	1948 .....	1,372,896	381,425	991,471	-	71,024,477
27	1949 .....	40,633,262	1,312,500	39,320,762	-	- 16,833,663
28	1950 .....	34,164,321	552,700	33,611,621	-	- 3,813,648
29	1951 .....	- 43,833,206	135,000	- 43,968,206	-	117,726,260
30	1952 .....	- 9,702,206	-	- 9,702,206	18,486,540	106,866,796
31	1953 .....	- 15,683,139	-	- 15,683,139	21,022,272	114,084,883
32	1954 .....	383,157,906	5,012,225	378,145,681	19,206,314	- 215,368,068
33	1955 .....	- 76,605,505	-	- 76,605,505	20,369,678	72,672,641
34	1956 .....	- 76,794,579	-	- 76,794,579	23,132,994	154,220,206
35	1957 .....	- 71,244,013	-	- 71,244,013	22,750,879	270,303,023
36	1958 .....	285,483,471	10,701,735	274,781,736	13,966,489 <sup>5</sup>	- 139,176,152
37	1959 .....	307,250,000	7,066,888	300,183,112	19,265,542 <sup>5</sup>	- 139,107,647
38	1960 .....	339,249,273	8,871,350	330,377,923	- 5,555,967 <sup>5</sup>	- 197,662,352
39	1961 .....	- 7,231,302	-	- 7,231,302	21,221,943	16,571,450
40	1962 .....	- 39,757,868	-	- 39,757,868	21,939,665	44,433,643
41	1963 .....	- 252,420,309	-	- 252,420,309	22,757,684	201,327,969
42	1964 .....	- 11,063,500	-	- 11,063,500	24,601,897	-
43	1965 .....	- 1,750,000	-	- 1,750,000	25,858,536	-
44	1966 .....	- 40,600,000	-	- 40,600,000	28,043,377	35,000,000
45	1967 .....	- 128,767,000	-	- 128,767,000	30,361,558	200,639,659
46	1968 .....	- 65,815,000	-	- 65,815,000	30,376,193	140,663,024
47	1969 .....	- 80,890,000	-	- 80,890,000	31,885,224	60,130,932
48	1970 .....	- 7,970,000	-	- 7,970,000	33,432,529	6,601,200
49	1971 .....	- 225,744,000	-	- 225,744,000	39,116,721	224,805,312
50	Total .....	13,796,120	59,880,791	- 46,084,671	599,154,657	1,796,927,772

See notes on page 26.

TABLEAU 3. Recettes

Government loans and appropriations		Federal Government contributions for deficits <sup>3</sup>	Decrease in working capital, sinking fund and other balance sheet accounts (increase +)	Total	N°
Prêts et crédits du gouvernement	Subventions du gouvernement fédéral à titre des déficits <sup>3</sup>				
Appropriations for Canadian Government railway <sup>2</sup>	Total				
Crédits destinés aux chemins de fer du Gouvernement du Canada <sup>2</sup>					
		dollars			
7,329,177	66,105,131	—	+ 4,445,561	79,780,507	1
3,031,468	- 3,878,308	—	+ 19,221,933	64,461,848	2
1,098,213	14,173,891	—	4,231,167	35,026,278	3
- 1,683,163	20,107,227	—	10,289,976	24,548,144	4
- 1,194,264	43,718	2,117,936	+ 909,613	54,644,854	5
- 5,782,490	13,591,382	4,200,356	40,838,477	53,596,972	6
371,389	19,248,461	4,762,217	+ 69,991,581	94,626,421	7
1,674,204	18,693,303	6,476,667	45,316,592	114,303,474	8
- 1,765,306	- 9,886,985	8,712,762	+ 5,864,446	96,626,645	9
- 39,167	56,269,550	6,635,845 <sup>3</sup>	11,626,267	62,591,622	10
—	- 33,890,312	112,378,050 <sup>4</sup>	+ 6,530,346	62,742,380	11
70,000	10,818,048	48,407,901	+ 2,932,076	47,065,907	12
—	82,019,967	47,421,465	11,170,848	48,139,342	13
—	- 33,516,885	43,303,394	12,580,298	50,301,305	14
—	- 14,742,900	42,345,868	+ 231,486	64,114,970	15
—	- 14,335,762	54,314,196	2,228,865	68,715,203	16
—	- 2,762,723	40,095,520	2,871,176	52,205,431	17
—	68,500,252	16,965,044	12,653,498	34,533,817	18
—	81,463,550	—	+ 7,198,054	8,843,465	19
—	307,510,577	—	18,082,289	414,637	20
—	34,467,304	—	20,905,785	- 9,610,512	21
—	107,780,107	—	21,889,591	14,891,131	22
—	29,097,741	—	15,761,361	- 11,414,806	23
—	27,563,692	8,961,570	33,624,455	27,392,717	24
—	- 29,066,937	15,885,194	16,209,364	55,279,885	25
—	71,024,477	33,532,741	+ 2,273,783	103,274,906	26
—	- 16,833,663	42,043,027	23,454,328	87,984,454	27
1,946,933	- 1,866,715	3,261,235	8,547,377	43,553,518	28
—	117,726,260	15,031,996	1,338,475	90,128,525	29
—	125,353,336	—	7,495,009	123,146,139	30
100,000	135,207,155	—	8,814,517	128,338,533	31
151,210	- 196,010,544	28,758,098	+ 20,160,261	190,732,974	32
139,765	93,182,084	—	31,323,303	47,899,882	33
1,235,348	178,588,548	—	215,485,815	317,279,784	34
429,461	293,483,363	29,572,541	+ 223,138	251,588,753	35
50,970,050	- 74,239,613	51,591,424	79,214,321	331,347,868	36
256,335	- 119,585,770	43,588,290	33,380,779	257,566,411	37
2,789,407	- 200,428,912	67,496,777	3,518,183	200,963,971	38
2,308,161	40,101,554	67,307,772	46,977,343	147,155,367	39
1,363,994	67,737,302	48,919,454	44,409,991	121,308,879	40
1,645,579	225,731,232	43,013,517	100,201,876	116,526,316	41
261,821	24,863,718	38,725,904	65,853,211	118,379,333	42
106,856	25,965,392	33,414,884	66,650,108	124,280,384	43
174,000	63,217,377	24,593,217 <sup>6</sup>	97,589,932 <sup>6</sup>	144,800,526	44
- 13,060,865	217,940,352	35,869,197	79,748,116 <sup>6</sup>	204,790,665	45
- 5,070	171,034,147	29,176,530	67,909,912	202,305,589	46
7,422	92,023,578	24,646,454	97,508,084	133,288,116	47
—	40,033,729	29,709,064	66,609,355	128,382,148	48
—	263,922,033	24,267,741	66,336,911	128,782,685	49
57,461,080	2,453,543,509	1,177,503,848	1,352,664,677	4,937,627,363	50

Voir renvois à la page 27.

TABLE 4. Expenditures

No.	Year	Investments - Investissements		
		Railway rolling stock, inland steamships, communications and miscellaneous properties <sup>1</sup>	Hotels <sup>1</sup>	Coastal steamships <sup>1</sup>
		Parc roulant des chemins de fer, navires en navi- gation intérieure, communications et biens divers <sup>1</sup>	Hôtels <sup>1</sup>	Navires côtiers <sup>1</sup>
			dollars	
1	1923	54,268,938	695,736	-
2	1924	41,208,257	606,211	
3	1925	18,290,616	391,724	267,185
4	1926	23,187,739	1,263,024	11,774
5	1927	45,002,322	1,090,905	3,707
6	1928	40,157,334	3,871,239	5,580
7	1929	81,425,585	3,832,827	3,241,495
8	1930	58,175,568	4,928,702	3,456,085
9	1931	28,822,800	5,473,456	- 9,189
10	1932	- 1,384,143	2,194,468	- 11,166
11	1933	341,819	610,968	207
12	1934	- 1,274,840	258,841	112
13	1935	153,834	535,679	- 2,425
14	1936	6,656,687	267,947	14,947
15	1937	20,970,509	69,871	- 165,716
16	1938	10,260,451	1,020,099	- 481,755
17	1939	8,161,777	1,698,321	3,750
18	1940	20,562,712	127,067	- 3,290,809
19	1941	13,651,188	110,097	1,200
20	1942	21,173,008	- 63,943	-
21	1943	23,328,191	4,898	-
22	1944	36,066,544	- 14,747	11,281
23	1945	13,261,326	12,010	- 564,131
24	1946	15,631,338	46,912	631,548
25	1947	20,986,050	201,805	1,875,726
26	1948	63,870,449	105,978	1,012,704
27	1949	46,582,658	222,623	205,160
28	1950	37,434,466	907,852	1,626,671
29	1951	83,095,092	2,497,182	186,552
30	1952	122,006,872	3,012,810	131,807
31	1953	121,075,049	3,847,658	131,315
32	1954	149,287,802	- 1,996,515	185,477
33	1955	47,633,678	310,418	137,153
34	1956	324,693,016 <sup>3</sup>	7,172,100	4,255,892
35	1957	197,926,942	9,845,982	460,488
36	1958	240,638,838	5,914,594	131,570
37	1959	157,767,606	2,959,218	21,938
38	1960	53,256,664	2,577,007	2,403,907
39	1961	59,230,007	1,282,651	509,175
40	1962	60,487,925	1,488,474	594,399
41	1963	71,241,801	1,759,170	589,017
42	1964	79,954,810	1,932,458	- 58,726
43	1965	87,668,101	3,397,569	- 256,747
44	1966	118,364,293	4,492,798	- 25,080
45	1967	108,469,306	2,978,747	- 11,789,664
46	1968	96,153,283	2,505,742	- 328,124
47	1969	106,409,438	1,933,988	3,212
48	1970	95,441,306	2,275,655	178,982
49	1971	100,610,222	1,931,804	10,075
50	Total	3,228,385,234	92,590,080	5,316,490

See notes on page 28.

TABLEAU 4. Dépenses

Affiliated companies — Filiales	Investments — Investissements	Total	Cash deficit or surplus (Cr.) (see Table 1)	Total expenditures	N°
			Déficit ou excédent (Cr.) en espèces (voir Tableau 1)	Dépenses totales	
			dollars		
1,815,640	56,780,314	23,000,193	79,780,507	1	
2,473,154	44,287,622	20,174,226	64,461,848	2	
6,271,577	25,221,102	9,805,176	35,026,278	3	
1,658,228	26,120,765	Cr. 1,572,621	24,548,144	4	
4,128,619	50,225,553	4,419,301	54,644,854	5	
13,026,571	57,060,724	Cr. 3,463,752	53,596,972	6	
- 6,135,117	82,364,790	12,261,631	94,626,421	7	
12,066,022	78,626,377	35,677,097	114,303,474	8	
1,371,140	35,658,207	60,968,438	96,626,645	9	
950,736	1,749,895	60,841,727	62,591,622	10	
2,833,998	3,786,992	58,955,388	62,742,380	11	
- 326,107	- 1,341,994	48,407,901	47,065,907	12	
30,789	717,877	47,421,465	48,139,342	13	
58,330	6,997,911	43,303,394	50,301,305	14	
894,438	21,769,102	42,345,868	64,114,970	15	
3,602,215	14,401,007	54,314,196	68,715,203	16	
2,246,063	12,109,911	40,095,520	52,205,431	17	
169,803	17,568,773	16,965,044	34,533,817	18	
- 902,693	12,859,792	Cr. 4,016,327	8,843,465	19	
4,368,840	25,477,905	Cr. 25,063,268	414,637	20	
2,695,811 <sup>2</sup>	26,028,900	Cr. 35,639,412	- 9,610,512	21	
1,854,977	37,918,055	Cr. 23,026,924	14,891,131	22	
632,119	13,341,324	Cr. 24,756,130	- 11,414,806	23	
2,121,349	18,431,147	8,961,570	27,392,717	24	
16,331,110	39,394,691	15,885,194	55,279,885	25	
4,753,034	69,742,165	33,532,741	103,274,906	26	
- 1,069,014	45,941,427	42,043,027	87,984,454	27	
323,294	40,292,283	3,261,235	43,553,518	28	
- 10,682,297	75,096,529	15,031,996	90,128,525	29	
- 1,863,023	123,288,466	Cr. 142,327	123,146,139	30	
3,528,528	128,582,550	Cr. 244,017	128,338,533	31	
14,498,112	161,974,876	28,758,098	190,732,974	32	
10,536,322	58,617,571	Cr. 10,717,689	47,899,882	33	
7,235,727	343,356,735	Cr. 26,076,951	317,279,784	34	
13,782,800	222,016,212	29,572,541	251,588,753	35	
33,071,442	279,756,444	51,591,424	331,347,868	36	
53,229,359	213,978,121	43,588,290	257,566,411	37	
75,229,616	133,467,194	67,496,777	200,963,971	38	
18,825,762	79,847,595	67,307,772	147,155,367	39	
9,818,627	72,389,425	48,919,454	121,308,879	40	
- 77,189	73,512,799	43,013,517	116,526,316	41	
- 2,175,113	79,653,429	38,725,904	118,379,333	42	
56,577	90,865,500	33,414,884	124,280,384	43	
- 187,217	122,644,794	22,155,732	144,800,526	44	
66,825,594	166,483,983	38,306,682	204,790,665	45	
74,798,158	173,129,059	29,176,530	202,305,589	46	
295,024	108,641,662	24,646,454	133,288,116	47	
777,137	98,673,084	29,709,064	128,382,148	48	
1,962,913	104,514,944	24,267,741	128,782,685	49	
447,731,785	3,774,023,589	1,163,603,774	4,937,627,363	50	

Voir renvois à la page 29.

TABLE 5. Operating Statistics

No.	Year Année	Average miles of road operated	Revenue freight carried	Revenue ton miles	Revenue passenger carried	Revenue passenger miles	Freight revenue	Passenger revenue <sup>1</sup>	Passenger train revenue <sup>2</sup>
		Moyenne des milles de voies exploitées	Trafic commer- cial trans- porté	Tonnes- milles- Trafic commercial	Voyageurs taxés	Voyageurs millés taxés	Recettes marchan- dises	Recettes voyageurs <sup>1</sup>	Recettes train- voyageurs <sup>2</sup>
'000 tons      '000,000      '000      '000,000      \$'000									
1	1923 .....	21,805	57,248	18,615	23,684	1,447	185,241	39,285	59,595
2	1924 .....	21,866	52,499	16,990	22,708	1,372	171,045	37,234	57,400
3	1925 .....	21,936	54,999	18,027	21,675	1,380	180,483	36,618	56,782
4	1926 .....	22,066	60,846	19,243	21,580	1,438	200,004	38,099	58,843
5	1927 .....	22,193	61,997	19,465	20,554	1,483	202,107	38,576	59,901
6	1928 .....	22,277	69,155	22,588	19,697	1,514	228,461	39,147	61,687
7	1929 .....	22,628	65,213	19,375	19,251	1,401	214,636	37,132	60,084
8	1930 .....	23,650	54,563	16,910	17,554	1,214	183,568	32,901	53,252
9	1931 .....	23,769	41,708	14,610	13,196	866	148,952	23,200	40,540
10	1932 .....	23,773	34,377	12,818	10,364	686	120,715	17,259	31,651
11	1933 .....	23,743	31,368	11,550	9,435	665	112,319	15,032	27,879
12	1934 .....	23,676	36,966	12,950	10,080	723	126,118	16,331	29,725
13	1935 .....	23,652	38,808	13,509	9,721	770	133,745	16,645	30,225
14	1936 .....	23,554	43,451	14,814	10,099	831	145,488	17,022	31,026
15	1937 .....	23,707	47,038	15,165	10,888	953	153,796	18,945	33,662
16	1938 .....	23,684	40,578	14,505	10,289	892	139,770	18,097	32,172
17	1939 .....	23,668	45,691	17,084	10,145	875	160,255	17,817	33,012
18	1940 .....	23,603	55,060	21,532	11,204	1,125	194,562	21,702	41,253
19	1941 .....	23,525	65,370	27,200	17,681	1,762	239,592	31,894	50,008
20	1942 .....	23,494	71,545	31,729	30,363	2,708	288,462	48,297	69,466
21	1943 .....	23,494	80,427	36,327	34,501	3,619	324,900	66,891	93,401
22	1944 .....	23,496	80,851	36,016	35,928	3,697	321,589	69,776	97,395
23	1945 .....	23,498	79,941	34,600	30,371	3,338	316,533	65,200	94,157
24	1946 .....	23,437	78,950	30,812	22,320	2,289	300,313	50,128	78,584
25	1947 .....	23,402	86,221	32,945	21,227	1,845	342,582	43,018	72,991
26	1948 .....	23,401	85,241	32,943	20,083	1,755	393,544	41,562	73,916
27	1949 .....	23,902	76,846	30,922	18,678	1,621	394,424	43,287	79,535
28	1950 .....	24,188	81,365	31,988	16,820	1,408	445,780	39,889	78,531
29	1951 .....	24,176	89,618	36,435	17,323	1,611	498,800	47,476	90,927
30	1952 .....	24,190	90,054	38,430	18,833	1,635	536,723	48,466	98,618
31	1953 .....	24,153	86,523	36,678	18,081	1,539	553,618	45,916	99,365
32	1954 .....	24,155	79,338	32,882	17,859	1,472	502,831	43,757	94,848
33	1955 .....	24,231	87,607	35,677	16,811	1,464	539,028	43,930	96,783
34	1956 .....	24,271	99,034	41,935	15,989	1,501	612,767	45,843	108,109
35	1957 .....	24,282	88,881	36,674	13,920	1,499	587,274	46,818	110,571
36	1958 .....	24,882	79,486	35,077	12,737	1,269	545,231	41,493	102,649
37	1959 .....	24,888	82,036	35,542	12,694	1,272	573,242	40,181	106,096
38	1960 .....	24,945	77,689	34,011	13,308	1,208	526,212	38,323	103,793
39	1961 .....	24,854	76,023	34,723	12,105	1,076	513,949	34,793	97,328
40	1962 .....	24,753	78,385	35,595	12,444	1,044	529,308	34,332	100,871
41	1963 .....	24,710	84,078	40,171	13,599	1,189	552,221	44,354	99,349
42	1964 .....	24,697	92,633	44,516	15,501	1,613	603,061	51,818	106,907
43	1965 .....	24,613	99,205	46,130	16,409	1,782	638,780	58,340	115,960
44	1966 .....	24,543	102,584	49,643	16,844	1,995	682,986	67,481	126,607
45	1967 .....	24,511	100,202	48,781	18,349	2,495	678,100 <sup>a</sup>	83,886	150,227
46	1968 .....	24,500	102,415	49,664	14,842	2,046	709,244 <sup>b</sup>	70,620	143,535
47	1969 .....	24,633	102,561 <sup>c</sup>	51,762	13,799	1,837	760,507 <sup>b</sup>	70,034	152,053
48	1970 .....	25,214	107,427 <sup>c</sup>	56,049	13,433	1,738	790,846 <sup>b</sup>	66,798	155,154
49	1971 .....	25,270	109,417 <sup>c</sup>	61,430	13,325	1,675	891,683 <sup>b</sup>	66,553	153,920

See notes on page 28.

TABLEAU 5. Statistique d'exploitation

Rail operating revenues <sup>3</sup> Recettes de l'explo- itation ferroviaire <sup>3</sup>	Rail operating expenses <sup>3</sup> Dépenses de l'explo- itation ferroviaire <sup>3</sup>	Freight train miles <sup>4</sup> Trains- milles Services marcho- ndises <sup>3</sup>	Passenger train miles <sup>4,5</sup> Trains- milles Services voyageurs <sup>4,5</sup>	Average per mile of road operated Moyenne par mille de voies exploitées				N°
				Revenue freight ton miles <sup>6</sup> Tonnes- milles — trafic commercial <sup>6</sup>	Revenue passenger miles Voyageurs- milles taxés	Rail revenue Recettes ferroviaires	Rail expenses Dépenses ferroviaires	
				\$'000	'000	dollars		
256,962	235,838	36,939	23,914	853,703	66,350	11,784	10,816	1
239,597	221,622	32,749	24,145	774,372	62,761	10,958	10,135	2
249,412	216,290	33,181	24,619	818,150	62,908	11,370	9,860	3
270,982	223,561	35,217	24,915	868,315	65,140	12,279	10,130	4
274,879	233,305	36,450	25,929	872,402	66,827	12,386	10,513	5
304,591	249,732	38,949	26,900	1,008,634	67,974	13,673	11,210	6
290,497	248,632	35,913	27,104	851,279	61,920	12,838	10,988	7
250,968	228,802	31,479	27,664	711,187	51,342	10,612	9,674	8
200,505	199,313	27,178	24,631	611,609	36,428	8,436	8,385	9
161,104	155,208	24,441	19,890	537,138	28,862	6,777	6,529	10
148,520	142,813	22,275	18,536	484,397	28,007	6,255	6,015	11
164,903	151,936	24,766	18,402	544,722	30,540	6,965	6,417	12
173,185	158,926	25,586	18,639	568,318	32,557	7,322	6,719	13
186,610	171,478	28,313	18,174	625,956	35,292	7,923	7,280	14
198,397	180,789	29,858	19,285	636,718	40,218	8,369	7,626	15
182,242	176,175	27,853	18,723	609,720	37,646	7,695	7,439	16
203,820	182,966	29,707	18,678	718,554	36,987	8,611	7,731	17
247,527	202,520	34,571	19,172	908,158	47,655	10,487	8,580	18
204,377	237,768	40,365	20,770	1,151,306	74,898	12,938	10,107	19
275,655	288,999	42,720	22,598	1,345,174	115,258	15,988	12,301	20
440,616	324,476	44,871	23,820	1,540,070	154,029	18,754	13,811	21
441,148	362,547	45,206	24,217	1,526,753	157,326	18,775	15,430	22
433,773	355,294	43,382	24,600	1,472,423	142,061	18,460	15,119	23
400,586	357,237	41,817	23,581	1,314,663	97,667	17,092	15,242	24
438,198	397,123	44,028	23,346	1,407,799	78,824	18,725	16,970	25
491,270	464,740	44,983	23,901	1,407,783	74,992	20,994	19,859	26
500,723	478,502	43,161 <sup>7</sup>	23,740 <sup>7</sup>	1,288,376	67,812	20,949	20,019	27
553,832	493,997	45,459	22,387	1,317,500	58,198	22,897	20,423	28
624,834	580,150	48,353	24,413	1,501,578	66,642	25,845	23,997	29
675,219	634,853	49,542	25,534	1,584,763	67,598	27,913	26,244	30
696,622	659,049	46,883	24,949	1,513,672	63,712	28,842	27,287	31
640,637	626,465	41,691	24,316	1,356,505	60,926	26,521	25,935	32
683,089	629,013	43,129	23,560	1,466,853	60,404	28,190	25,959	33
774,801	728,009	47,945	24,268	1,721,343	61,842	31,923	29,995	34
753,166	755,214	42,073	23,820	1,504,385	61,719	31,017	31,101	35
704,947	719,212	37,507	23,075	1,404,774	50,993	28,332	28,905	36
740,165	741,852	37,754	22,394	1,423,304	51,115	29,740	29,808	37
693,141	705,818	34,379	21,292	1,358,680	48,443	27,787	28,295	38
710,305	722,148	34,042	19,577	1,397,069	43,283	28,579	29,055	39
738,325	738,883	34,283	18,097	1,438,003	42,184	29,827	29,850	40
762,350	752,830	35,797	17,080	1,625,733	48,121	30,852	30,467	41
822,484	811,471	38,241	18,348	1,802,487	65,325	33,303	32,857	42
870,250	855,688	38,979	19,843	1,874,264	72,395	35,357	34,766	43
953,219	923,802	38,903	21,072	2,022,699	81,287	38,839	37,640	44
995,768	986,399	37,501	22,010	1,990,195	101,776	40,625	40,243	45
1,016,445	989,915	34,105	21,071	2,027,102	83,493	41,488	40,405	46
1,074,881	1,044,909	35,258	16,166 <sup>10</sup>	2,101,322	74,563	43,636	42,419	47
1,109,139	1,079,596	35,164	14,825 <sup>10</sup>	2,222,908	68,923	43,989	42,817	48
1,211,551	1,175,301	36,347	12,685 <sup>10</sup>	2,430,962	66,299	47,945	46,510	49

Voir renvois à la page 29.

TABLE 5. Operating Statistics — Concluded

No.	Year Année	Average per freight train mile		Average per passenger train mile		Average ton miles per loaded car mile <sup>11</sup>	Average haul revenue freight	Average passenger journey (miles)			
		Moyenne par mille- marchandise ferroviaire		Moyenne par mille- voyageur ferroviaire							
		Revenue freight ton miles <sup>6</sup> Tonnes- milles — trafic commercial <sup>6</sup>	Freight revenue Recettes marchan- dises	Revenue passenger miles Voyageurs- milles taxés	Passenger train revenue <sup>2</sup> Recettes train de voyageurs <sup>2</sup>						
		\$		\$							
1	1923 .....	502	5.01	60.50	2.49	25.59	325.2	61.1			
2	1924 .....	517	5.22	56.84	2.38	24.85	322.5	60.4			
3	1925 .....	541	5.44	56.05	2.31	24.75	327.8	63.7			
4	1926 .....	544	5.68	57.70	2.36	24.55	316.3	66.6			
5	1927 .....	531	5.54	57.20	2.31	24.67	314.0	72.2			
6	1928 .....	577	5.87	56.29	2.29	25.20	326.6	76.9			
7	1929 .....	536	5.98	51.69	2.22	23.89	297.1	72.8			
8	1930 .....	534	5.83	43.89	1.93	23.78	309.9	69.2			
9	1931 .....	535	5.48	35.15	1.65	24.13	350.3	65.6			
10	1932 .....	522	4.94	34.50	1.59	24.97	272.9	66.2			
11	1933 .....	516	5.04	35.87	1.50	24.34	368.2	70.5			
12	1934 .....	521	5.09	39.29	1.62	24.32	350.3	71.7			
13	1935 .....	525	5.23	41.31	1.62	23.99	348.1	79.2			
14	1936 .....	520	5.14	45.74	1.71	24.11	340.9	82.3			
15	1937 .....	505	5.15	49.44	1.75	23.25	322.4	87.6			
16	1938 .....	518	5.02	47.62	1.72	24.43	357.5	86.7			
17	1939 .....	572	5.39	46.87	1.76	25.97	373.9	86.3			
18	1940 .....	620	5.63	58.67	2.15	27.47	391.1	100.4			
19	1941 .....	674	5.93	84.83	2.41	28.32	416.1	99.7			
20	1942 .....	743	6.75	119.83	3.07	30.00	443.5	89.2			
21	1943 .....	810	7.24	151.92	3.92	32.56	451.7	104.9			
22	1944 .....	797	7.11	152.64	4.02	32.07	445.5	102.9			
23	1945 .....	798	7.30	135.70	3.83	31.83	432.8	109.9			
24	1946 .....	737	7.18	97.07	3.33	29.31	390.3	102.6			
25	1947 .....	748	7.78	79.01	3.13	29.54	382.1	86.9			
26	1948 .....	732	8.75	73.42	3.09	29.60	386.4	87.3			
27	1949 .....	714 <sup>7</sup>	9.06 <sup>7</sup>	66.75 <sup>7</sup>	3.29 <sup>7</sup>	28.91 <sup>7</sup>	402.4	86.8			
28	1950 .....	704	9.81	62.88	3.51	28.64	393.2	83.7			
29	1951 .....	754	10.32	66.00	3.72	29.89	406.6	93.0			
30	1952 .....	776	10.83	64.04	3.86	30.65	426.8	86.8			
31	1953 .....	782	11.81	61.70	3.98	30.03	423.9	85.1			
32	1954 .....	789	12.06	60.53	3.90	29.46	414.5	82.4			
33	1955 .....	827	12.50	62.13	4.11	29.53	407.2	87.1			
34	1956 .....	875	12.78	61.85	4.45	31.22	423.4	93.9			
35	1957 .....	872	13.96	62.92	4.64	30.42	412.6	107.7			
36	1958 .....	935	14.54	54.98	4.45	30.64	441.3	99.6			
37	1959 .....	941	15.18	56.81	4.74	31.14	433.3	100.2			
38	1960 .....	989	15.31	56.75	4.87	31.53	437.8	100.0			
39	1961 .....	1,020	15.10	54.95	4.97	32.28	456.7	88.9			
40	1962 .....	1,038	15.44	57.70	5.57	32.53	454.1	83.9			
41	1963 .....	1,122	15.43	69.62	5.82	34.51	477.8	87.4			
42	1964 .....	1,164	15.77	87.93	5.83	35.53	480.6	104.1			
43	1965 .....	1,183	16.39	89.80	5.84	36.20	465.0	108.6			
44	1966 .....	1,276	17.56	94.68	6.08	37.86	483.9	118.4			
45	1967 .....	1,301	18.08 <sup>8</sup>	113.34	6.83	38.91	492.2	136.0			
46	1968 .....	1,456	20.80 <sup>8</sup>	97.08	6.81	38.89	481.0	137.8			
47	1969 .....	1,468	21.57 <sup>8</sup>	113.62 <sup>10</sup>	7.57	38.65	498.0	133.1			
48	1970 .....	1,594	22.49 <sup>8</sup>	117.22 <sup>10</sup>	8.45	40.77	514.0	129.4			
49	1971 .....	1,690	24.53 <sup>8</sup>	132.07 <sup>10</sup>	9.38	42.45	550.0	125.7			

See notes on page 28.

TABLEAU 5. Statistique d'exploitation — fin

Average revenue Recettes moyennes				Number of employees <sup>12</sup> Effectifs <sup>12</sup>	Total pay roll Rémunéra- tion totale	Pay roll charged to operating expenses Rémunéra- tion imputable aux dépenses d'exploita- tion	Ratio of operating pay roll to revenues Ratio des rémunéra- tions au titre de l'exploitation par rapport aux recettes	Ratio of rail expenses to revenues Ratio des dépenses ferroviaires par rapport aux recettes	N°
Per ton of freight Par tonne de marchan- dises	Per passenger Par voyageur	Per ton mile Par tonne- mille	Per passenger mile Par voyageur- mille						
dollars		cents		\$'000		per cent			
3.24	1.66	.995	2.715	107,007	153,884	137,457	53.49	91.78	1
3.26	1.64	1.010	2.713	101,489	145,622	129,423	54.02	92.50	2
3.28	1.69	1.001	2.654	98,382	143,963	129,790	52.04	86.72	3
3.29	1.77	1.039	2.650	102,890	151,945	135,225	49.90	82.50	4
3.26	1.88	1.038	2.601	103,540	159,250	140,457	51.10	84.88	5
3.30	1.99	1.011	2.585	107,602	168,728	149,790	49.18	81.99	6
3.29	1.93	1.108	2.650	109,096	173,079	151,494	52.15	85.59	7
3.36	1.87	1.086	2.710	101,046	159,981	143,348	57.12	91.17	8
3.57	1.76	1.020	2.679	91,416	139,785	126,951	63.32	99.41	9
3.51	1.67	.942	2.515	76,616	106,912	99,693	61.88	96.34	10
3.58	1.59	.972	2.261	70,625	95,632	89,631	60.35	96.16	11
3.41	1.62	.974	2.259	74,774	98,408	91,987	55.78	92.14	12
3.45	1.71	.990	2.162	75,053	104,862	96,815	55.90	91.77	13
3.35	1.69	.982	2.048	78,836	111,221	102,534	54.94	91.89	14
3.27	1.74	1.014	1.987	79,471	117,805	108,301	54.59	91.12	15
3.44	1.76	.964	2.030	74,953	116,526	107,870	59.19	96.67	16
3.51	1.76	.938	2.035	78,129	122,354	112,494	55.19	89.77	17
3.53	1.94	.904	1.929	82,831	132,584	121,146	48.94	81.82	18
3.67	1.80	.881	1.810	89,536	153,654	140,442	46.15	78.12	19
4.03	1.59	.909	1.784	94,592	177,043	161,592	43.02	76.93	20
4.04	1.94	.894	1.848	101,126	195,555	181,351	41.16	73.64	21
3.98	1.94	.893	1.888	102,764	222,649	206,392	46.78	82.18	22
3.96	2.15	.915	1.953	105,624	220,508	204,689	47.19	81.91	23
3.80	2.25	.975	2.190	105,353	237,336	220,738	55.10	89.18	24
3.97	2.03	1.040	2.332	108,440	258,338	239,057	54.55	90.63	25
4.62	2.07	1.195	2.368	111,072	305,398	280,749	57.15	94.60	26
5.13	2.32	1.276	2.671	111,806	311,042	284,515	56.82	95.56	27
5.48	2.37	1.394	2.834	112,874	318,208	295,666	53.39	89.20	28
5.57	2.74	1.369	2.947	121,199	381,654	350,713	56.13	92.85	29
5.96	2.57	1.397	2.964	127,930	405,541	379,352	56.18	94.02	30
6.40	2.54	1.509	2.984	126,477	447,744	402,446	57.77	94.61	31
6.34	2.45	1.529	2.973	118,949	410,658	374,845	58.51	97.79	32
6.15	2.61	1.511	3.001	116,853	411,606	375,643	54.99	92.08	33
6.19	2.87	1.461	3.054	124,034	463,843	423,597	54.67	93.96	34
6.61	3.36	1.601	3.124	121,974	471,390	427,814	56.80	100.27	35
6.86	3.26	1.554	3.270	110,559	451,543	410,113	58.18	102.02	36
6.99	3.17	1.613	3.159	109,061	469,893	422,119	57.03	100.23	37
6.77	3.19	1.547	3.171	101,799	442,002	400,201	57.74	101.83	38
6.76	2.87	1.480	3.234	97,274	450,418	412,485	58.07	101.67	39
6.75	2.76	1.487	3.288	95,775	453,826	412,181	55.78	100.08	40
6.57	3.26	1.375	3.730	90,639	459,431	418,626	55.61	98.75	41
6.51	3.34	1.355	3.212	90,992	486,716	445,632	54.18	98.66	42
6.44	3.56	1.385	3.274	91,378	513,600	482,433	55.44	98.33	43
6.66	4.01	1.376	3.382	90,687	542,393	507,525	53.24	96.91	44
6.77 <sup>a</sup>	4.57	1.390 <sup>b</sup>	3.363	91,136	596,635	551,695	55.40	99.06	45
6.93 <sup>b</sup>	4.76	1.428 <sup>b</sup>	3.452	83,293	588,106	548,999	54.01	97.39	46
7.27 <sup>b</sup>	4.95	1.502 <sup>b</sup>	3.716	82,453	625,316	583,977	54.33	97.21	47
7.21 <sup>b</sup>	4.84	1.448 <sup>b</sup>	3.741	80,528	654,435	613,683	55.33	97.34	48
7.91 <sup>b</sup>	4.83	1.487 <sup>b</sup>	3.838	79,785	715,540	662,087	54.65	97.01	49

Voir renvois à la page 29.

NOTES

Table 1

<sup>1</sup> Includes the Central Vermont Railway, Inc., from February 1, 1930; the Newfoundland Railway, Steamship and Telegraph Services from April 1, 1949; The Temiscouata Railway from January 1, 1950; the Quebec Railway, Light and Power Company (Montmorency Division) from November 1, 1951; the Hudson Bay Rly. from Jan. 1, 1958; the Northwest Communication System from April 1, 1958; the Yukon Telephone Co. from Oct. 1, 1958; and the Yellowknife Telephone Co. from Jan. 1, 1961; Great Slave Lake Railway from April 1, 1969.

<sup>2</sup> Includes railway, express and commercial communications throughout, and highway transport (rail) operations from 1956. In accordance with the Uniform Classification of Accounts, adopted January 1, 1956, taxes and rents are included in operating expenses from that year.

<sup>3</sup> Includes Newfoundland water services.

<sup>4</sup> The accumulated appropriation for Insurance Fund from 1923-1971 amounted to \$10,216,695.

<sup>5</sup> Profit and loss deficits for the Years 1923-36 reflect actual figures reported for those years, which figures do not reflect interest on government loans. Both these deficits and interest were eliminated by the Capital Revisions Act, 1937, as follows:

	At Dec. 31, 1922	Fourteen years 1923-36	Adjustments: Dom. Govt. ry. accts. & Dom. Govt. int.	In dispute	Total	Pd. per col. 8 Table 3 1927-36	Eliminated by Capital Revision Act 1937
dollars							
Deficits . . . . .	165,623,098	492,719,862	- 103,247	-	658,239,713	284,416,593	373,823,120
Interest . . . . .	69,328,803	467,943,248	- 6,439,453	43,949,039	574,781,637	-	574,781,637

<sup>6</sup> Charged or credited to "Proprietor's equity".

<sup>7</sup> Contributed by or paid to the Government of Canada.

<sup>8</sup> Paid to Government of Canada as a dividend on 4% preferred stock.

Table 2

<sup>1</sup> Dates constituent lines were taken over: – Canadian Northern, Sept. 20, 1917; Grand Trunk Pacific, March 10, 1919; Grand Trunk, May 21, 1920; Canadian Govt. Rys., March 31, 1919; (Actual date of transfer Nov. 20, 1918).

<sup>2</sup> Exclusive of \$14,529,707 for Hudson Bay Railway on March 31, 1919. Appropriation to December 31, 1922, included in total for 1922.

<sup>3</sup> Deduction for Hudson Bay Railway \$15,245,889.

<sup>4</sup> Annual report includes Central Vermont funded debt amounting to \$9,902,865 and capital stock of \$807,600 which are excluded here.

<sup>5</sup> Current liabilities – "Loans and bills payable – Minister of Finance" are included for 1929, 1930 and 1933.

<sup>6</sup> Reduced by purchase through the Governments of Canada and the United Kingdom of securities held in the United Kingdom and Canada.

<sup>7</sup> Acquisition of control of Atlantic and St. Lawrence Railroad and reduction of stock of other subsidiaries held by the public caused a net increase.

<sup>8</sup> For a detailed explanation of the "Capital Revision Act" 1952 see pages 3 - 5 of the 1923-52 report.

## RENOVIS

Tableau 1

1 Comprend la *Central Vermont Railway, Inc.* depuis le 1er février 1930, la *Newfoundland Railway, Steamship and Telegraph Services* depuis le 1er avril 1949, la *Temiscouata Railway*, depuis le 1er janvier 1950, la *Quebec Railway, Light and Power Company (Montmorency Division)* depuis le 1er novembre 1951, la *Hudson Bay Railway* depuis le 1er janvier 1958, la *Northwest Communication System* depuis le 1er avril 1958, la *Yukon Telephone Co.* depuis le 1er octobre 1958, la *Yellowknife Telephone Co.* depuis le 1er janvier 1961 et la *Great Slave Lake Railway* depuis le 1er avril 1969.

2 Comprend la totalité des chemins de fer, des messageries et des communications commerciales, et le transport routier (rail) à partir de 1956. Conformément à la Classification uniforme des comptes, adoptée le 1er janvier 1956, les taxes et les loyers sont compris dans les dépenses d'exploitation à partir de cette dernière année.

3 Comprend les services par eau de Terre-Neuve.

4 Le crédit accumulé au titre du fonds d'assurance de 1923 à 1971 s'est élevé à \$10,216,695.

5 Les déficits des profits et pertes des années 1923-36 tiennent compte des chiffres réellement rapportés pour ces années, lesquels chiffres ne prennent pas en considération l'intérêt sur les prêts gouvernementaux. Ces déficits et cet intérêt ont été éliminés par la Loi sur la révision du capital (1937), de la façon suivante:

	Au 31 décembre 1922	Quatorze années (1923-36)	Rectifications: Comptes des chemins de fer du Gouvernement du Canada et intérêt	Contestés	Total	Payés selon la colonne 8, tableau 3 1927-36	Annulés par la Loi sur la révision du capital, 1937
dollars							
Déficits . . . . .	165,623,098	492,719,862	- 103,247	-	658,239,713	284,416,593	373,823,120
Intérêts . . . . .	69,328,803	467,943,248	- 6,439,453	43,949,039	574,781,637	-	574,781,637

6 Porté ou crédité au poste "Avoir des propriétaires".

7 Contributions du Gouvernement du Canada ou paiements à ce dernier.

8 Payé au Gouvernement du Canada sous forme de dividendes sur les actions privilégiées à 4 %.

Tableau 2

1 Dates d'acquisition des sociétés du réseau; le Canadien-Nord, le 20 septembre 1917, le Grand-Tronc-Pacifique, le 10 mars 1919, le Grand-Tronc, le 21 mai 1920 les chemins de fer du gouvernement du Canada, le 31 mars 1919 (date du transfert, le 20 novembre 1918).

2 Ne comprend pas \$14,529,707 pour la *Hudson Bay Railway* le 31 mars 1919. Les crédits jusqu'au 31 décembre 1922 sont compris dans le total de 1922.

3 Déduction pour la *Hudson Bay Railway*, \$15,245,889.

4 Le rapport annuel comprend la dette fondée de la *Central Vermont Railway* pour la somme de \$9,902,865 et un capital-actions de \$807,600 qui n'est pas compris ici.

5 Le poste "Exigibilités, prêts et billets payables, ministre des Finances", est compris pour les années 1929, 1930 et 1933.

6 Réduit par l'achat du Gouvernement du Canada et du gouvernement de Grande-Bretagne d'obligations détenues au Canada et au Royaume-Uni.

7 La prise de contrôle de la *Atlantic and St. Lawrence Railroad* et la diminution des actions d'autres filiales du public ont entraîné une augmentation nette.

8 Voir les pages 3 à 5 du rapport de 1923-52 pour une explication détaillée de la Loi sur la révision du capital de 1952.

NOTES - Concluded

Table 3

1 Includes temporary Govt. loans shown in annual reports as "Loans and bills payable - Minister of Finance" and Govt. loans exchanged for 4% preferred stock under Capital Revision Act, 1952.

2 Excludes to Dec. 31, 1954 net credit for property transferred to or from Governmental departments - \$53,474,350.

Table 3 - Concluded

3 Includes deficits for Eastern Lines from July 1, 1927, and for entire system from January 1, 1932.

4 System (less Eastern Lines) deficit for 1932 of \$53,422,662 was paid in 1933, the remaining \$783,220 being secured from working capital.

5 Includes - amount charged against "Shareholder's equity" covering insufficiency in reserve for depreciation arising from the early retirement of steam locomotives, 1958: \$7,000,000, 1959: \$2,903,150, 1960: \$26,651,968.

6 1966 figure includes an adjustment of \$2,437,485 referable to profit from sale of property which is recorded in 1967 deficit and related accounts appearing in Tables 1 and 4.

Table 4

1 Years 1923-1955 capital expenditures recorded on a "net" basis.

2 Includes cost of acquiring control of Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.

3 During the year 1956, adjustments totalling \$173,302,045 were made increasing the book values of properties and equipment with a corresponding increase in recorded depreciation to record amounts not included in these accounts under previous accounting policies. Without making a physical appraisal it is not feasible to determine the amount of depreciation accruing prior to the adoption of depreciation accounting; the foregoing adjustments have the effect of providing in part for such depreciation.

Table 5

1 Figures for 1963 and subsequent years reflect passenger services revenues (includes sleeping and dining revenues).

2 Includes gross express revenue on Canadian Lines.

3 Includes railway, express and commercial communications throughout and highway transport operations from 1956. In accordance with the Uniform Classification of Accounts, adopted January 1, 1956, taxes and rents are included in operating expenses from that year.

4 Includes portion of mixed train miles.

5 Includes trains composed of one or more self-propelled cars.

6 Excludes ton miles on car ferries, etc.

7 Does not include Newfoundland district.

8 Effective 1967, freight revenue no longer includes amounts related to Freight Rates Reduction Subsidy, East-West Bridge Subsidy and At-and-East Grain Rates Subsidy which were discontinued on December 31, 1966 with the introduction of the new National Transportation Act. Excluding the applicable amounts of these subsidies, freight revenue in 1966 was \$667,886,805.

9 Carload freight.

10 Excludes express service train miles.

11 Revenue and non-revenue freight.

12 Includes Railway, Express, Telecommunications. Excludes Hotels and Subsidiary Companies.

"Effective 1968, the number of employees is based on an average derived from the total employees who worked six days or more in each bi-weekly pay period divided by two, plus all persons on monthly payrolls".

## RENOVIS – fin

### Tableau 3

1 Comprend les prêts gouvernementaux temporaires figurant dans les rapports annuels comme "Prêts et billets payables, ministre des Finances" et les prêts échangés contre des actions privilégiées à 4% en vertu de la Loi sur la révision du capital (1952).

### Table 3 – fin

2 Ne comprend pas jusqu'au 31 décembre 1954 le crédit net au titre des biens transférés à des ministères ou provenant d'autres ministères et s'élevant à \$53,474,350.

3 Comprend les déficits des lignes de l'Est à partir du 1er juillet 1927 et de l'ensemble du réseau à partir du 1er janvier 1932.

4 Le déficit du réseau (lignes de l'Est non comprises) qui s'élevait à \$53,422,662 en 1932 a été payé l'année suivante, le solde de \$783,220 provenant du capital de roulement.

5 Comprend les montants portés au débit du poste "Avoir des propriétaires" afin de combler l'insuffisance de la réserve pour dépréciation provenant de l'abandon prématûr des locomotives à vapeur, 1958: \$7,000,000, 1959: \$2,903,150, 1960: \$26,651,968.

6 Le chiffre de 1966 comprend un ajustement de \$2,437,485 au titre du bénéfice sur la vente des biens comptabilisés comme déficit en 1967 et aux comptes correspondants figurant aux Tableaux 1 et 4.

### Tableau 4

1 Les dépenses de capital des années 1923-1955 sont inscrites sur une base nette.

2 Comprend le coût de l'acquisition de la *Atlantic and St. Lawrence Railroad Company*.

3 Pendant l'année 1956, des ajustements s'élevant à \$173,302,045 qui ont augmenté la valeur comptable des propriétés et du matériel et provoqué une augmentation correspondante de la dépréciation enregistrée ont permis d'inscrire des montants non inclus dans les comptes selon les systèmes de comptabilité antérieurs. Sans estimation matérielle, il est impossible de déterminer le montant de dépréciation qui existait avant que l'on entreprenne de faire des réserves pour dépréciation; les ajustements susmentionnés rectifieront en partie cette dépréciation.

### Tableau 5

1 Depuis 1963, les chiffres comprennent les recettes des services-voyageurs (y compris les recettes provenant de la location de lits et des repas).

2 Comprend les recettes nettes des messageries des lignes canadiennes.

3 Comprend l'ensemble des chemins de fer, des messageries et des communications commerciales et le transport routier à partir de 1956. Conformément à la Classification uniforme des comptes, adoptée le 1er janvier 1956, les taxes et les loyers sont compris dans les dépenses d'exploitation à partir de cette dernière année.

4 Comprend une section des milles de trains mixtes.

5 Comprend les trains formés d'une ou plusieurs voitures automotrices.

6 Exclut les milles-tonnes des bacs transporteurs de wagons, etc.

7 Ne comprend pas le district de Terre-Neuve.

8 A partir de 1967, les recettes-marchandises ne comprennent pas les montants affectés à la subvention *Freight Rates Reduction*, la subvention *East-West Bridge* et la subvention *At-and-East Grain Rates*, abandonnées le 31 décembre 1966 avec l'adoption de la nouvelle Loi nationale sur les transports. Si l'on exclut les montants correspondants de ces subventions, les recettes-marchandises en 1966 se sont élevées à \$667,886,805.

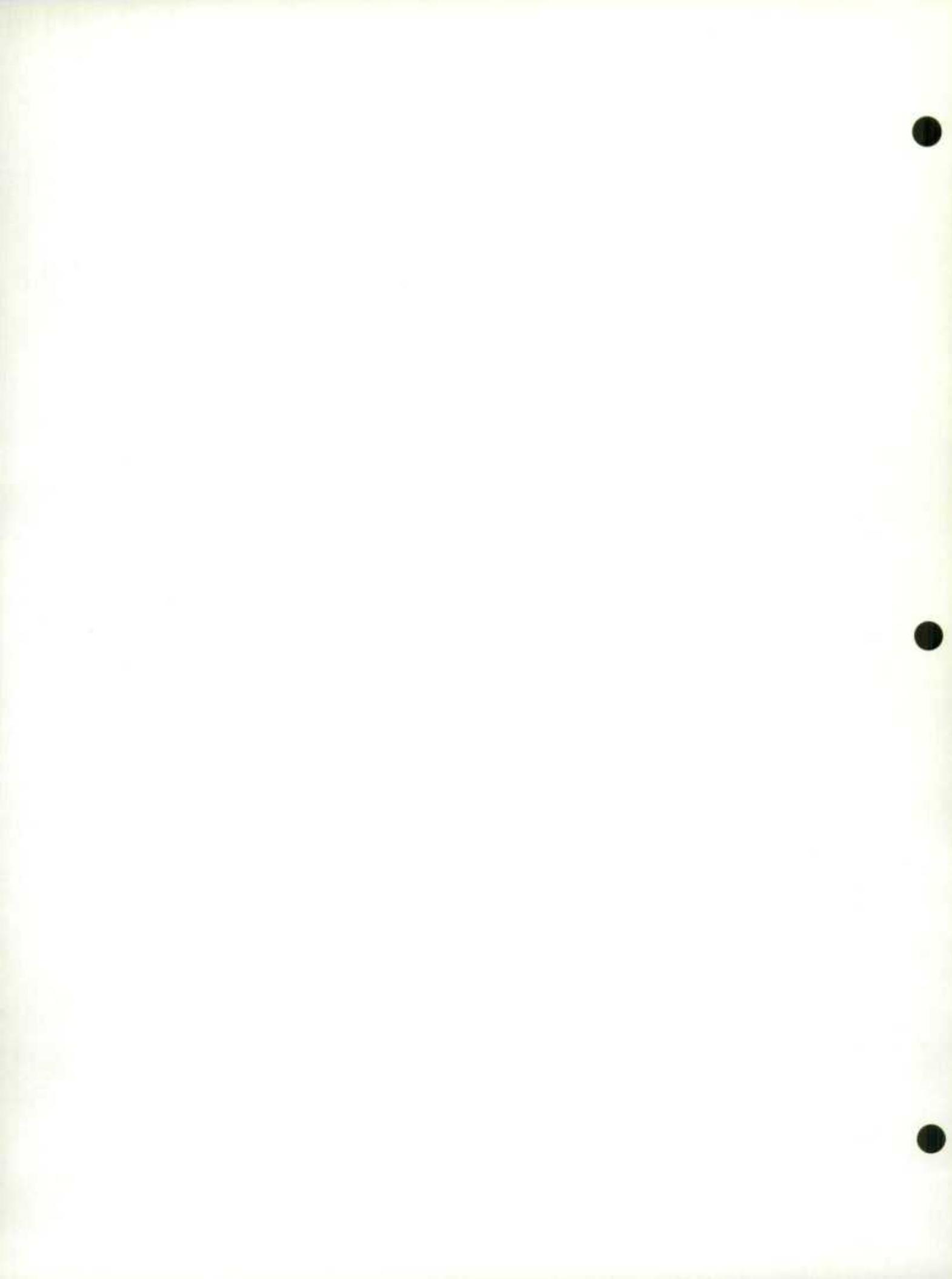
9 Chargement complet de marchandises.

10 Ne comprend pas les trains-milles du service des messageries.

11 Marchandises payantes et non payantes.

12 Comprend les chemins de fer, les messageries et les télécommunications. Hôtels et sociétés filiales non compris.

Depuis 1968, les effectifs sont calculés selon une moyenne provenant du total des salariés ayant travaillé six jours ou plus au cours de chaque période de rémunération bi-hebdomadaire divisé par deux, plus tous les employés rémunérés mensuellement.





DATE DUE

JAN 17 1977

CAT. NO. 1137

Bulletins publiés par la  
Division des transports et des services d'utilité publique  
sur la

**STATISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

	Titre
Catalogue	Périodiques
52-001	<b>Chargements ferroviaires</b> (mensuel), Bil. Nombre de wagons chargés et volume du fret payant chargé dans l'est et l'ouest du Canada, pour 70 produits.
52-002	<b>Trafic-marchandises ferroviaire</b> (trimestriel), Bil. Fret payant transporté par chemin de fer au Canada, pour plus de 300 produits, par province.
52-003	<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> (mensuel), Bil. Statistiques des finances, du trafic et de l'exploitation des transporteurs ferroviaires du Canada.
52-004	<b>Bulletin de service sur le transport par rail</b> (hors série), Bil. Communiqués paraissant avant la publication des bulletins réguliers et résultats d'études spéciales.

**Publications annuelles**

52-201	<b>Les chemins de fer Nationaux du Canada</b> , Bil. Statistiques de la situation financière et de l'exploitation de l'ensemble du système depuis 1923.
52-202	<b>Canadien Pacifique Limitée</b> , Bil. Statistiques de la situation financière et de l'exploitation de l'ensemble du système depuis 1923.
52-205	<b>Trafic-marchandises ferroviaire</b> , Bil. Résumé des publications de l'année du bulletin trimestriel 52-002 avec données régionales supplémentaires.
52-206	<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Bil. Résumé des publications de l'année du bulletin mensuel 52-003.
52-207	<b>Transport ferroviaire: Partie I</b> , Bil. Résumé comparatif des statistiques – 5 dernières années. Statistiques des accidents.
52-208	<b>Transport ferroviaire: Partie II</b> , Bil. Statistiques de la situation financière.
52-209	<b>Transport ferroviaire: Partie III</b> , Bil. Statistiques du matériel, des voies et du carburant.
52-210	<b>Transport ferroviaire: Partie IV</b> , Bil. Statistiques de l'exploitation et du trafic.
52-211	<b>Transport ferroviaire: Partie V</b> , Bil. Marchandises transportées, par grands groupes de produits.
52-212	<b>Transport ferroviaire: Partie VI</b> , Bil. Statistiques de l'emploi.

*Outre les publications ci-dessus énumérées, Statistique Canada publie une grande variété de rapports statistiques sur le Canada tant dans le domaine économique que social. On peut se procurer gratuitement un catalogue complet des publications courantes à Statistique Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.*



1010678591

Reports published by the  
Transportation and Public Utilities Division  
dealing with

**RAILWAY TRANSPORT STATISTICS**

Catalogue	Title
	Periodical
52-001	<b>Railway Carloadings</b> (Monthly), Bil. Cars and tons of revenue freight loaded in Eastern and Western Canada, by 70 commodities.
52-002	<b>Railway Freight Traffic</b> (Quarterly), Bil. Revenue freight carried by railways in Canada, by over 300 commodities and by province.
52-003	<b>Railway Operating Statistics</b> (Monthly), Bil. Financial, traffic and operating statistics of railways in Canada.
52-004	<b>Railway Transport Service Bulletin</b> (Occasional), Bil. Summary releases in advance of regular publications and results of special studies.
	<b>Annual</b>
52-201	<b>Canadian National Railways</b> , Bil. Financial and operating statistics of the entire system from 1923.
52-202	<b>Canadian Pacific Limited</b> , Bil. Financial and operating statistics of the entire system from 1923.
52-205	<b>Railway Freight Traffic</b> , Bil. Summary of year's issues of quarterly report 52-002, with supplementary regional data.
52-206	<b>Railway Operating Statistics</b> , Bil. Summary of year's issues of monthly report 52-003.
52-207	<b>Railway Transport: Part I</b> , Bil. Comparative summary statistics – latest 5 years. Includes accident statistics.
52-208	<b>Railway Transport: Part II</b> , Bil. Financial Statistics.
52-209	<b>Railway Transport: Part III</b> , Bil. Equipment, track and fuel statistics.
52-210	<b>Railway Transport: Part IV</b> , Bil. Operating and traffic statistics.
52-211	<b>Railway Transport: Part V</b> , Bil. Freight carried by principal commodity classes.
52-212	<b>Railway Transport: Part VI</b> , Bil. Employment statistics.

*In addition to the selected publications listed above,  
Statistics Canada publishes a wide range of statistical reports on  
Canadian economic and social affairs. A comprehensive catalogue  
of all current publications is available free on request from  
Statistics Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.*