

9.—Résumé analytique de l'exploitation et des recettes, voyageurs et marchandises, pour les exercices terminés le 30 juin 1915-19 et années civiles 1919-1929—fin.

## MARCHANDISES—fin.

Exercice.	Marchandises transportées. <sup>1</sup>	Marchandises transportées un mille.	Marchandises transportées un mille par mille de ligne.	Recettes par tonne par mille.	
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	cents.	
1915 (30 juin)	71,498,170	17,661,309,723	496,355	0-751	
1916 ( " )	89,237,156	28,195,364,264	753,202	0-653	
1917 ( " )	98,464,694	31,186,707,851	807,948	0-690	
1918 ( " )	102,425,410	31,029,072,279	806,285	0-736	
1919 ( " )	95,202,121	27,724,397,202	720,096	0-962	
1919 (31 déc.)	91,349,595	26,950,598,322	697,064	1-003	
1920 ( " )	100,050,046	31,894,411,479	818,309	1-071	
1921 ( " )	83,730,829	26,621,630,554	676,311	1-200	
1922 ( " )	87,309,036	30,367,885,883	771,542	1-039	
1923 ( " )	102,258,933	34,057,658,527	861,622	0-987	
1924 ( " )	91,599,639	30,513,819,106	768,649	1-019	
1925 ( " )	94,624,599	31,965,204,683	799,150	1-012	
1926 ( " )	105,221,906	34,153,466,033	849,525	1-043	
1927 ( " )	106,011,355	34,901,652,515	863,710	1-029	
1928 ( " )	118,652,969	41,610,660,776	1,021,572	0-994	
1929 ( " )	115,187,028	35,025,895,433	856,945	1-099	

  

Exercice.	Recettes par tonne transportée.	Parcours moyen des marchandises.	Moyenne de charge d'un train (nette.)	Moyenne de charge d'un wagon.	Recettes par train de marchandises par mille.
	\$	milles.	tonnes.	tonnes.	\$
1915 (30 juin)	1-52	247	344	18-43	2-28
1916 ( " )	1-68	316	411	20-91	2-69
1917 ( " )	1-77	317	436	22-24	3-01
1918 ( " )	1-79	303	457	23-10	3-36
1919 ( " )	2-20	291	442	23-46	4-26
1919 (31 déc.)	2-43	295	434	22-21	4-36
1920 ( " )	2-68	319	457	23-05	4-89
1921 ( " )	3-10	318	447	22-12	5-37
1922 ( " )	2-91	348	481	23-03	5-00
1923 ( " )	2-84	333	512	26-44	5-05
1924 ( " )	2-92	337	494	25-45	5-03
1925 ( " )	2-95	338	519	25-11	5-25
1926 ( " )	2-91	325	519	25-07	5-41
1927 ( " )	2-85	329	514	25-30	5-29
1928 ( " )	2-93	351	557	25-96	5-54
1929 ( " )	2-79	304	523	24-52	5-74

<sup>1</sup>Doubles emplois éliminés.

**Salaires et gages des chemins de fer.**—Le nombre d'employés de chemin de fer et leur rémunération sont naturellement affectés par le volume du trafic qui tend à se dilater dans les périodes de grande activité commerciale et à se contracter dans les temps de dépression. Le volume du trafic est lui-même directement affecté par la récolte de céréales de l'Ouest. C'est pourquoi le tableau 10 fait voir dans une considérable augmentation d'employés ferroviaires un reflet des excellentes conditions industrielles et agricoles de 1928. La dépression en 1929 résulte d'une réduction dans la liste de paie imputable aux frais d'exploitation de \$3,765,820; toutefois, en raison du fort volume de construction le total de la liste de paie augmentait de \$2,957,184.

Le chiffre élevé des salaires et gages en 1920 est en grande partie le résultat de l'inflation de l'époque, mais comme le montre le tableau 10, la rémunération des employés de chemin de fer a augmenté, de 1915 à 1920, dans une proportion beaucoup plus grande que le nombre d'employés, soit 222 p.c., tandis que le nombre d'employés n'augmentait que de 49 p.c. Par une revision en 1926, la liste de paie comprend les frais d'exploitation et de construction ou travail au compte