

chiffres de 1926 et des années subséquentes. La loi des tarifs de transport des provinces maritimes mentionnée plus haut, a forcé de tenir séparément les comptes des lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927, mais à la suite du "rapport Duff", ils ont de nouveau été inclus avec ceux des "lignes canadiennes."

Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les revenus nets paraissant dans le tableau 20 ne se rapportent qu'aux chemins de fer et aux télégraphes commerciaux, mais les déficits comprennent le réseau entier, et aussi les chiffres du réseau électrique Niagara, St. Catharines et Toronto Railway (tramway électrique) et autres chemins de fer exploités séparément, les hôtels, les télégraphes commerciaux, les vaisseaux côtiers et toutes autres exploitations externes.

Jusqu'en 1928 on constate une amélioration marquée sur les résultats de la première année suivant la consolidation (1923), alors que le déficit, y compris les ajustements pour profits et pertes, était de \$54,634,322, mais le fléchissement du trafic en 1932 a tellement réduit les recettes brutes que le déficit, avec l'augmentation du service de la dette, a atteint la somme de \$101,335,074. Il a légèrement diminué en 1933 pour se chiffrer à \$97,651,957.

Les chiffres au tableau 20 sont tirés des comptes des chemins de fer clos le 31 décembre 1933. On a effectué certains rajustements qui ont fait varier quelque peu les entrées relatives au service de la dette et aux déficits des années précédentes.