

NOUVEAUX PRÉLÈVEMENTS DISPONIBLES CHAQUE ANNÉE.

1923.....	1,573,970	60,924,511	13	62,498,481	22,500,000	-	Cr 3,904,088	18,595,912	81,094,393
1924.....	452,176	Cr 7,472,522 <sup>4</sup>	13	Cr 7,020,346	88,500,000	-	2,314,027	90,814,027	83,793,681
1925.....	Cr 85,545	12,287,577	13	12,202,032	22,500,000	-	Cr 5,083,780	17,416,220	29,618,252
1926.....	7,227	21,614,832	13	21,622,059	Cr 1,500,013	-	Cr 4,349,046	Cr 5,849,059	15,773,001
1927.....	63,718	1,237,982	13	1,301,700	77,308,439	-	Cr 21,406,946	55,901,493	57,203,192
1928.....	165,243	19,373,872	13	19,539,115	23,819,325	-	Cr 27,312,029	Cr 3,492,704	16,046,411
1929.....	113,000	Cr 13,466,139 <sup>9</sup>	13	Cr 13,353,139	126,047,779	Cr 1,647,853	20,270,534	144,670,460	131,317,321
1930.....	1,674,204	2,960,157	13	4,634,361	47,383,561	Cr 19,742,039	18,364,848	46,006,370	50,640,731
1931.....	1,765,305	-	13	1,765,305	116,130,294	-	Cr 8,238,950	107,891,344	109,656,649
1932.....	Cr 39,166	91,316,968	13	91,277,802	Cr 4,730,907	-	Cr 7,209,133	Cr 11,940,040	79,337,762
1933.....	-	Cr 33,890,312	13	Cr 33,890,312	Cr 2,838,806	-	Cr 6,376,206	Cr 9,215,012	Cr 43,105,324
Augmen- tations nettes.....	5,690,132 <sup>12</sup>	154,886,926	13	160,577,058	515,119,672	Cr 21,389,892	Cr 42,930,769	450,799,011	611,376,069

<sup>1</sup> Voir tableau 22 pour les emprunts à court terme. <sup>2</sup> Les déficits des Lignes de l'est depuis le 1er juillet 1927, et les déficits du reste du réseau depuis le 1er janvier 1932 sont payés par le gouvernement fédéral et ne figurent pas au tableau. (Voir tableau 22.) <sup>3</sup> Comprend \$216,207,142 d'obligations perpétuelles garanties quant à l'intérêt seulement, qui étaient autrefois des obligations garanties du Grand-Tronc. <sup>4</sup> Y compris le chemin de fer de la Baie d'Hudson, \$14,531,706. <sup>5</sup> Sommes dues aux dates où les lignes secondaires ont été acquises par le Canadien-National, comme suit: Canadien-Nord, 30 sept. 1917; Grand-Tronc-Pacifique, 9 mars 1919; Grand-Tronc, 21 mai 1920; chemins de fer de l'Etat, 31 mars 1919 (le transfert se fit, en réalité, le 20 nov. 1918). <sup>6</sup> Remboursement d'un emprunt temporaire de \$14,259,436. <sup>7</sup> Des obligations du Central Vermont pour une somme de \$9,902,866 figuraient dans le rapport annuel, mais ne sont pas comprises ici. <sup>8</sup> Comprend les emprunts consentis par le gouvernement antérieurement au 1er juillet 1927 à des lignes autres que les chemins de fer de l'Etat, formant aujourd'hui les lignes de l'est—capital \$2,565,605; déficit \$8,835,176; total, \$11,400,781—sur lesquels aucun intérêt n'a couru depuis le 1er juillet 1927. <sup>9</sup> Emprunt temporaire de \$4,884,639 remboursé, et emprunt temporaire de \$8,561,500 pour rachat d'obligations du Central Vermont remboursées et incluses dans l'émission de \$50,000,000 d'obligations garanties du 15 juin 1930. <sup>10</sup> Une somme de \$42,118,414 a été avancée en 1932 pour solder un déficit de caisse de \$53,422,662 pour cette année-là, lequel a été déduit en 1933. <sup>11</sup> Ne comprend pas \$40,189,127 pour déficit de caisse des lignes de l'Est pour 1927-33, \$105,686,481 pour déficit de caisse du réseau Canadien National 1932-33, soit un total de \$145,875,608. <sup>12</sup> Les affectations pour les chemins de fer de l'Etat comprennent un crédit de \$43,374,021 pour des propriétés transférées à d'autres départements de l'administration, etc. ne représentant pas de nouveaux fonds disponibles comme suit: Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1926, \$15,245,889—Commission du port d'Halifax, 1928, \$12,990,806—Commission du port de Saint-John, 1928, \$645,183—déficits de 1921-22, crédités en 1930, \$12,499,126—ajustement relatif au pont de Québec, \$933,564, et autres ajustements, \$300,538. <sup>13</sup> Les intérêts accrus et impayés sur des prêts consentis par le gouvernement ne représentent pas de nouveaux fonds disponibles.