

mercial, et ces derniers ont été ajoutés pour 1926 et 1927 dans ce tableau afin de pouvoir comparer les données. Par suite de l'incapacité des chemins de fer de fournir des données strictement comparables pour les années antérieures, le nombre d'employés et de salaires a été omis dans leur cas; mais des nombres-indices ont été calculés pour 1912-36 sur des bases de comparaison aussi justes que possible, en prenant les données de 1926 comme base égale à 100. Le nombre des employés varie selon le volume du trafic, mais pas au même degré. Les salaires et gages sont affectés par le nombre d'employés, les taux de paye et la période d'emploiement. L'augmentation rapide de la moyenne des salaires en 1918 et 1919 était due à l'accroissement considérable des taux de paye correspondant au "Macadoo Award" aux Etats-Unis. De plus les fluctuations en 1932-35 avaient pour causes les réductions et les restaurations des taux de paye de base.

9.—Personnel des chemins de fer à vapeur, salaires et gages, et leur relation tant aux recettes brutes qu'aux frais d'exploitation, 1912-36.

| Année. | Employés. | | Salaires et gages. | | Moyenne des salaires et gages. | | Rapport des salaires et gages aux— | |
|-------------------|-----------|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--|
| | Nombre. | Nombre- indice ajusté. | Montant. | Nombre- indice ajusté. | Montant. | Nombre- indice ajusté. | Recettes brutes. | Frais d'explo- itation. ² |
| | | | \$ | | \$ | | p.c. | p.c. |
| 1912 (30 juin)... | | 92.2 | | 38.2 | 604 | 41.7 | 43.0 | 62.5 |
| 1913 (")... | | 105.7 | | 46.9 | 648 | 44.8 | 45.1 | 63.6 |
| 1914 (")... | | 94.1 | | 45.3 | 702 | 48.5 | 46.0 | 62.5 |
| 1915 (")... | | 81.6 | | 38.6 | 690 | 47.7 | 47.7 | 64.5 |
| 1916 (")... | | 92.0 | | 44.0 | 699 | 48.3 | 41.5 | 60.2 |
| 1917 (")... | | 86.4 | | 52.5 | 887 | 61.3 | 41.7 | 58.2 |
| 1918 (")... | | 84.9 | | 61.7 | 1,061 | 73.3 | 46.1 | 55.6 |
| 1919 (")... | 1 | 93.9 | 1 | 84.6 | 1,316 | 90.8 | 54.6 | 61.1 |
| 1919 (31 déc.)... | | 102.7 | | 94.5 | 1,343 | 92.7 | 57.1 | 61.9 |
| 1920 (")... | | 109.5 | | 117.7 | 1,569 | 108.4 | 59.0 | 60.7 |
| 1921 (")... | | 99.1 | | 100.3 | 1,478 | 102.1 | 54.1 | 58.6 |
| 1922 (")... | | 98.0 | | 94.5 | 1,408 | 97.2 | 52.9 | 59.2 |
| 1923 (")... | | 103.0 | | 100.9 | 1,430 | 98.8 | 52.8 | 61.1 |
| 1924 (")... | | 98.1 | | 95.2 | 1,416 | 97.8 | 53.5 | 62.5 |
| 1925 (")... | | 95.8 | | 94.3 | 1,438 | 99.3 | 52.0 | 63.6 |
| 1926 (")... | 179,800 | 100.0 | 260,350,390 | 100.0 | 1,448 | 100.0 | 45.7 | 58.0 |
| 1927 (")... | 182,143 | 101.3 | 273,932,396 | 105.2 | 1,504 | 103.9 | 48.1 | 58.9 |
| 1928 (")... | 187,710 | 104.4 | 287,775,316 | 110.5 | 1,533 | 105.9 | 47.0 | 59.8 |
| 1929 (")... | 187,846 | 104.5 | 290,732,500 | 111.7 | 1,548 | 106.9 | 48.9 | 60.2 |
| 1930 (")... | 174,485 | 97.0 | 268,347,374 | 103.1 | 1,538 | 106.2 | 55.4 | 66.1 |
| 1931 (")... | 154,569 | 86.0 | 229,499,505 | 88.2 | 1,485 | 102.6 | 58.5 | 65.4 |
| 1932 (")... | 132,678 | 73.8 | 181,113,588 | 69.6 | 1,365 | 94.3 | 56.4 | 64.5 |
| 1933 (")... | 121,923 | 67.8 | 158,326,445 | 60.8 | 1,299 | 89.7 | 53.9 | 62.5 |
| 1934 (")... | 127,326 | 70.8 | 163,336,635 | 62.7 | 1,283 | 88.6 | 54.3 | 64.8 |
| 1935 (")... | 127,526 | 70.9 | 172,956,218 | 66.4 | 1,356 | 93.6 | 51.2 | 60.1 |
| 1936 (")... | 132,781 | 73.9 | 182,638,365 | 70.2 | 1,375 | 95.0 | 49.9 | 59.0 |

¹ Dû à l'incapacité des chemins de fer de fournir des données strictement comparables pour les années antérieures à 1926, les statistiques des employés et gages qui étaient données à la p. 690 de l'Annuaire de 1936 ont été omises ici; les nombres-indices ajustés expriment la relation avec les années dernières d'après l'estimation la plus exacte possible. ² Le rapport des salaires et gages imputables aux frais d'exploitation n'existe que pour 1926 et les années subséquentes.

Subsides gouvernementaux aux chemins de fer.—Afin de permettre à la construction de chemins de fer privés au Canada de précéder la colonisation à titre de chemins de colonisation, ou de traverser des districts à population clairsemée où le trafic n'était guère considérable, les gouvernements fédéral et provinciaux et même les municipalités durent fournir une certaine assistance. Le mode d'assistance consistait généralement en boni d'un montant fixé par mille de chemin de fer construit et, dans les premiers temps, en octrois de terres pour d'autres fins que les emplacements des voies. Les tableaux 10 et 11 font voir la superficie des terres octroyées à titre de subsides et comme assiette des lignes, d'emplacements de gares