

12.—Personnes tuées ou blessées sur les chemins de fer 1944-1946—fin

Classe de personnes et description des accidents	Accidents causés par le mouvement de trains, locomotives ou wagons					
	1944		1945		1946	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Description de l'accident (employés et voyageurs seulement)—						
Attelage et dételage de wagons.....	5	160	7	172	6	120
Tamponnements.....	11	173	13	189	32	229
Déraillements.....	12	62	6	163	5	56
Bris de locomotive ou de wagon.....	3	17	néant	1	néant	3
En tombant des trains ou wagons.....	14	220	11	158	3	123
En montant sur les wagons ou en descendant.....	9	678	4	660	1	632
Frappés par les trains, etc.....	15	58	30	69	26	53
Obstructions au-dessus des trains et autres.....	2	30	1	38	1	30
Autres causes.....	18	1,655	9	1,575	18	1,947
Totaux.....	89	3,053	81	3,025	92	3,193
	Accidents autres que ceux causés par le mouvement de trains, locomotives ou wagons					
Classe de personnes—						
Employés de gares et stations.....	1	1,395	1	1,499	3	1,300
Ouvriers des ateliers.....	3	4,134	5	3,750	3	3,115
Employés des trains et ouvriers de la voie.....	10	3,150	15	3,363	7	2,828
Autres employés.....	8	1,871	6	1,870	2	1,319
Voyageurs.....	néant	146	néant	139	1	177
Autres.....	11	135	15	120	7	119
Totaux.....	33	10,831	42	10,741	23	8,858

Sous-section 4.—Chemins de fer Nationaux du Canada

L'Annuaire de 1926 donne, pp. 611-613, une description de l'origine et du développement des chemins de fer de l'État au Canada. L'article décrit leur unification sous les chemins de fer Nationaux du Canada en 1923. Le chemin de fer de la baie d'Hudson, responsabilité directe du gouvernement fédéral, est exploité par le National-Canadien pour le compte du gouvernement depuis le 1^{er} avril 1935, mais n'est pas compris dans les chiffres du réseau National-Canadien. Au 31 mars 1947, le coût total de ce chemin de fer est de \$33,633,108, à l'exclusion des \$6,274,113 dépensés pour le terminus à Nelson et des \$4,117,063, perte d'exploitation. Le déficit d'exploitation pour l'année financière 1946-1947 s'établit à \$466,896.

La majeure partie des placements fédéraux dans les chemins de fer comprend le coût de construction du réseau de l'Intercolonial, du Transcontinental-National et du chemin de fer de la baie d'Hudson, et le prix d'achat des petits chemins de fer des provinces de l'Est. Le terminus à Churchill, qui comprend un élévateur à grain, un entrepôt et des docks, a été confié au Conseil des ports nationaux et les placements, effacés du compte des chemins de fer. Les prêts et avances au National-Canadien pour combler des déficits d'exploitation ont été passés au compte du revenu consolidé de l'État et également effacés du compte des chemins de fer; d'autres mises au point ont été faites en vertu de la loi de 1937 sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.