

13.—Actif des chemins de fer Nationaux du Canada, 31 décembre 1922 et 1948—fin

Compte	31 déc. 1922	31 déc. 1948	Aug. (+) ou dim. (-)
	\$	\$	\$
Actif différé—			
Avances, fonds de roulement.....	166,847	423,745	+256,898
Assurances et autres fonds.....	352,488	13,486,000	+13,133,512
Fonds de contrats de pension.....	—	45,120,000	+45,120,000
Autre actif différé.....	11,805,962	2,371,909	-9,434,053
Totaux, actif différé.....	12,325,297	61,401,554	+49,076,357
Débits non ajustés—			
Loyers et primes d'assurances payés d'avance.....	322,059	74,077	-247,982
Escompte sur capital social.....	634,960	—	-634,960
Escompte sur dette fondée.....	1,919,635	4,209,025	+2,289,390
Autres débits non ajustés.....	12,820,903	4,086,559	-8,734,344
Totaux, débits non ajustés.....	15,697,557	8,369,661	-7,327,896
Totaux généraux.....	1,958,031,203	2,447,129,241	+489,098,038

¹ Y compris prêts et dépôts à vue. ² Comprend \$33,532,741 (déficit de 1948) à recevoir du gouvernement fédéral. ³ Augmentation du passif courant, \$44,449,381.

Organisation financière et dette.—Le capital social, le 31 décembre 1922, comprenait \$165,627,739 d'actions du Grand-Tronc détenues par le gouvernement fédéral et \$100,000,600 d'actions du *Canadian Northern Railway* également détenues par le gouvernement fédéral. Il y avait aussi \$4,591,975 d'actions des lignes constituantes détenues par le public. Le tableau 14 montre le passif fixe du National-Canadien autre que le capital des actionnaires. Les montants de l'«actif productif» représentent en grande partie des emprunts temporaires et expliquent les fortes augmentations des années de guerre.

14.—Dette des chemins de fer Nationaux du Canada, 31 décembre 1939-1948

NOTA.—Les chiffres des années 1922-1937 paraissent à la p. 600 de l'*Annuaire* de 1942.

Le 31 décembre	Dette fondée détenue par le public			Prêts et avances du gouvernement—	Crédits alloués aux Chemins de fer de l'État ¹	Total général ²
	Garantie par—		Non garantie	Actif productif dans les Comptes publics		
	le gouvernement fédéral	les gouvernements provinciaux				
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1939.....	1,053,915,895	38,131,740	171,353,676	45,382,081	16,771,981	2,000,210,121
1940.....	1,000,881,473	38,131,740	160,803,121	113,882,334	16,771,981	2,004,496,438
1941.....	940,171,069	38,131,740	156,091,494	195,345,884	16,771,981	2,014,253,131
1942.....	741,896,436	4,718,822	62,600,816	502,856,461	16,771,981	2,028,137,130
1943.....	685,290,925	2,786,056	56,155,492	537,323,765	16,771,981	2,035,393,793
1944.....	576,585,327	2,702,155	50,166,424	645,103,872	16,771,981	2,050,695,085
1945.....	525,688,314	2,586,932	44,904,751	674,201,613	16,771,981	2,046,123,159
1946.....	486,820,210	1,952,108	41,650,680	701,765,305	16,771,981	2,029,614,299
1947.....	536,807,069	1,952,108	44,100,585	672,698,368	16,771,981	2,051,096,952
1948.....	490,485,399	1,951,108	91,795,151	743,722,844	16,771,981	2,123,537,672

¹ Capital de roulement, le reste du compte étant éliminé (voir p. 600 de l'*Annuaire* de 1942). ² Comprend la part de propriétaire du gouvernement fédéral et le capital social détenu par le public; pour détails, voir le rapport du Bureau fédéral de la statistique: *Les chemins de fer Nationaux du Canada*.

Finances courantes.—Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les recettes nettes ne se rapportent qu'aux chemins de fer à vapeur et aux télégraphes commerciaux, mais les déficits se rapportent au réseau entier, y compris le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway* (électrique) et autres chemins de fer exploités séparément, les hôtels, les télégraphes commerciaux, les vapeurs côtiers et toutes autres exploitations externes.