

1892, un capital de \$10,226,748,134. Sur ce montant, \$4,633,108,763 étaient représentés par des actions et \$5,053,038,050 par la dette consolidée. Les obligations hypothécaires s'élevaient à \$1,302,570,903, tandis qu'à la fin de l'exercice précédent elles n'étaient que de \$1,081,021,675.

Les chiffres qui précèdent accusent une augmentation de capital de \$397,273,110, pour l'année 1892. En raison du peu d'activité qui a régné dans la construction des chemins de fer, cette augmentation de capital nécessite quelques explications. Elle est due en grande partie à des placements faits par de grandes compagnies dans des compagnies de moindre importance et à la réorganisation de compagnies. Dans un certain nombre de cas également, il a été émis des actions de dividende ou leur équivalent. Sur le montant total des actions et des obligations émises, les compagnies de chemins de fer en détenaient, au 30 juin 1892, comme étant leur propriété pour \$1,391,457,053, soit une augmentation de \$108,531,337 sur l'année antérieure. Près d'un quart du total des actions de chemins de fer émises sont la propriété des compagnies de chemins de fer. Le montant des actions n'ayant pas payé de dividendes, pour l'année finissant au 30 juin 1892, a été de \$2,807,403,326, ou 60.60 pour cent du montant total des actions. La somme totale employée pour paiements de dividendes a été de \$97,014,745, soit une augmentation de \$6,490,832. Le montant de la dette fondée n'ayant pas payé d'intérêt est de \$777,719,420 ou 15.56 pour cent du montant total émis; dans ce chiffre ne figurent pas les obligations garanties émises pour le matériel roulant.

#### Traffic.

Le nombre total des voyageurs transportés par chemins de fer pendant l'année a été de 500,958,211. Le nombre de milles parcourus par les voyageurs pendant l'année a été de 13,362,808,299, et le nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs a été de 317,538,883. La moyenne du parcours par passager a été de 23.82 milles et la moyenne du nombre de voyageurs par train pour chaque mille parcouru a été de 42.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées par les compagnies de chemins de fer, pendant l'année, a été, d'après les rapports, de 700,555,471, ayant parcouru 88,241,050,225 milles. En acceptant ces chiffres comme exacts, il ressort que le parcours moyen par tonne a été de 124.89 milles. Le nombre de milles parcourus, pendant l'année, par les trains de marchandises a été de 485,402,360 et la moyenne de tonnes par train, pour chaque mille parcouru, a été de 181.79 tonnes.

#### Recettes et dépenses.

Les recettes totales provenant de l'exploitation des chemins de fer pendant l'année terminée le 30 juin 1892 ont été de \$1,171,407,343. Les dépenses d'exploitation ont été de \$780,907,006. De sorte que les recettes nettes de l'exploitation des chemins de fer ont été de \$390,400,347. Le revenu des chemins de fer provenant de placements a été de \$141,060,782 qui, ajoutés aux recettes nettes provenant de l'exploitation donnent un produit de \$532,370,129.

Les dépenses fixes pendant l'année se sont élevées à \$410,404,838, laissant un revenu net disponible pour paiements de dividendes, de \$115,965,191. Sur cette somme, il a été payé en dividendes \$97,614,745 et pour autres causes \$4,314,390 provenant des recettes nettes, de sorte qu'il reste un surplus de \$14,036,056 sur

les opérations de l'année. Le rapport complet indique pour chacun des dix groupes territoriaux, dans lesquels sont répartis les chemins de fer des Etats-Unis, les comptes des revenus et montre une grande différence dans le résultat de leurs opérations. C'est ainsi que sur les dix groupes territoriaux, six ont un déficit au lieu d'un surplus. Ces groupes couvrent les territoires situés au sud de l'Ohio et à l'ouest des rivières Mississippi et Missouri. Le produit des voyageurs a été de \$296,805,708; les recettes provenant du service des postes ont été de \$26,861,143 et celles provenant des compagnies d'express, de \$22,148,988. Le transport des marchandises a produit pendant l'année \$790,316,042.

#### Accidents.

D'après le rapport, le nombre des employés de chemins de fer tués pendant l'année a été de 2,554, en diminution sur l'année précédente. Cependant, le nombre des employés blessés a été plus élevé que pendant l'exercice antérieur; il s'élève à 28,267.

Le nombre des voyageurs tués a été de beaucoup plus considérable que l'année précédente, soit 376 en 1892 contre 203 en 1891. Le nombre des voyageurs blessés a été de 3,227 en 1892 et de 2,972 en 1891.

On calcule qu'il a été tué 1 employé sur 322 et qu'il y a eu 1 employé de chemins de fer blessé sur 29.

Pour les voyageurs, il y a eu 1 tué sur 1,491,910 voyageurs, ou pour 35,542,282 milles parcourus, et il y a eu 1 blessé par 173,833 voyageurs, ou pour 4,140,966 milles parcourus.

Le plus grand nombre des accidents sont survenus aux employés pendant qu'ils attachaient ou détachaient les wagons; 378 employés ont été tués et 10,319 ont été blessés pendant qu'ils exécutaient ces manœuvres. Parmi ceux-ci, 253 tués et 7,706 blessés faisaient partie du service des trains.

Les accidents portés sous la rubrique "tombés des wagons" ont, cette année, comme les années précédentes, causé le plus grand nombre de décès parmi les employés; le nombre des hommes ainsi tués a été de 611, dont 485 faisaient partie du service des trains.

Les collisions et les déraillements ont causé la mort de 431 employés, dont 336 du service des trains. Ces genres d'accidents ont également causé le plus de dommages aux voyageurs. Pendant l'année, 177 voyageurs ont été tués et 1,539 blessés tant par les rencontres que par les déraillements de trains. Les collisions seules ont causé la mort de 286 employés et de 136 voyageurs.

#### Conclusion.

La partie purement statistique du rapport est suivie d'une revue du Bureau de Statistique de la Commission du Commerce depuis 1887. Le Bureau a prêté une attention toute particulière à l'établissement d'un système uniforme de rapports à fournir par les transporteurs, ainsi que le réclament les différentes commissions des chemins de fer du pays, et à une méthode unique de comptabilité pour les chemins de fer. Certaines difficultés éprouvées pour établir un rapport fidèle et compréhensible sont signalées, et le rapport conclut en recommandant l'établissement d'un Bureau de Statistique et de Comptabilité qui contrôlerait les méthodes de comptabilité employées par les transporteurs ordinaires. Il a été invoqué qu'un tel bureau aiderait à l'exécution de la loi concernant le commerce entre Etats, en prenant les mesures propres à assurer le

fonctionnement automatique de la dite loi et qu'il serait utile de nommer un comité ayant pour fonctions de se prononcer sur la validité ou l'invalidité des tarifs, et que ce comité devrait avoir à sa disposition des statistiques complètes et fidèles des transports. Il a été de plus recommandé que les compagnies d'express, les corporations possédant des dépôts, des élévateurs et autres semblables, à usage des transporteurs pour le trafic entre Etats, devraient être requis de présenter leurs rapports à la Commission du Commerce entre Etats.

#### LES TAUX D'ESCOMPTE EN EUROPE.

Le Bulletin de statistique et de législation comparée du ministère des finances de France vient de publier un travail très étendu sur les taux d'escompte pratiqués depuis 1880 dans les principales banques d'émission européennes.

En voici le résumé à titre documentaire :

En se bornant aux pays qui ont une importance économique de premier ordre, on constate que, depuis le 1er janvier 1880 jusqu'à ce jour, le taux officiel a varié : 15 fois en France, 41 fois en Allemagne, 93 fois en Angleterre, 18 fois en Autriche, 48 fois en Belgique, 14 fois en Italie, 25 fois en Hollande et 12 fois en Russie.

La France compte parmi les pays qui ont le taux le plus stable, et cette stabilité tend encore à augmenter, par suite de l'énorme encaisse de la Banque de France. Le taux le plus variable est celui de la Banque d'Angleterre. Cette variabilité est la conséquence de la législation de l'établissement, qui fait dépendre le loyer de l'argent de l'état du change.

La stabilité du taux de l'escompte est un élément économique d'une grande importance, mais le bas prix de l'argent est au moins aussi intéressant.

Voici la moyenne générale des taux moyens annuels pratiqués du 1er janvier 1880 au 31 décembre 1892 : France, 3.10 ; Allemagne, 3.88 ; Angleterre, 3.48 ; Autriche, 4.13 ; Belgique, 3.36 ; Italie, 5.08 ; Hollande, 3 ; Russie, 5.55.

Si on fait exception pour la Hollande, on voit que c'est en France que le commerce trouve l'argent à meilleur compte, grâce à la situation financière générale du pays et à la puissante et sage organisation de notre banque nationale.

Nous rappelons à nos abonnés que le prix de l'abonnement est strictement payable d'avance.