

Valeurs mobilières, bons de la Défense, cautionnements 471.250.521

EN KRONER

Marchandises, navires, etc... 63.268.000
Participations 39.546.000

Vous retrouverez aussi nos administrateurs de banque dans les Compagnies maritimes suivantes :

CAPITAL

Société de Navigation à Vapeur France-Indo-Chine	15.000.000
Compagnie de navigation mixte	15.000.000
Compagnie Fraissinet	17.500.000
Compagnie de navigation Paquet	7.000.000
Compagnie Générale de Navigation	25.000.000

Enfin, les relations internationales par terre et par mer, entraînent la création de ports et d'entrepôts, dans lesquels, marchandises, matériel et navires, seront mis à l'abri. Des canaux sont aussi nécessaires pour permettre le passage d'une mer dans une autre. Voici ceux dans lesquels les banques qui nous intéressent ont un représentant :

A l'étranger et aux colonies : Compagnie Universelle du Canal de Suez ; Compagnie Ottomane des Ports, des Quais et Entrepôts de Beyrouth ; Compagnie Française du Port de Rio-Grande-do-Sul (Brésil) ; Compagnie Française du Port de Rio-de-Janeiro ; Société du Port de Rosario ; Société des Ports Marocains de Mehedja-Kenitra et Rabat-Salé ; Port of Para.

En France : Compagnie des Docks et Entrepôts du Havre ; Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille ; Compagnie des Docks et Magasins Généraux de Paris.

TRAMWAYS, AUTOS, SOCIÉTÉS DE NAVIGATION FLUVIALES

Reprenez haleine, et continuons la liste des entreprises de transports ayant quelque parenté dans leur administration avec l'administration de nos financiers.

Nous ne nous étendrons pas sur l'utilité des tramways, des autobus. Quiconque habite une grande ville sait l'usage qu'il en fait. Ces Sociétés de transports demandent, elles aussi, l'immobilisation de gros capitaux, que les banques seules sont capables de fournir. En revanche, elles en font un domaine de leur activité!

En France : Compagnie des Tramways Electriques d'Angers ; L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing ; Compagnie de Tramways de l'Est Parisien ; Compagnie Générale Française de Tramways ; Compagnie des Tramways Electriques de Limoges ; Omnium Lyonnais de Chemins de Fer et de Tramways ; Société Parisienne pour l'Industrie des Chemins de Fer et Tramways Electriques ; Compagnie Générale des Omnibus de Paris ; Compagnie Générale des Automobiles Postales ; Société Générale des Voitures pour le Service des Chemins de Fer.

A l'étranger : Compagnie Générale des Tramways de Buenos-Aires ; The Cairo Electric and Héliopolis Oases Cy.

NOTRE FLOTTE COMMERCIALE NAVIGUE POUR LE ROI D'ANGLETERRE

Nous relevons, dans la *Journée Industrielle* du 19 juillet 1921, une anecdote saisissante. Chacun sait, pour le lire dans les journaux de « bon ton » que les révolutionnaires sont des gens ignobles qui piétinent tout : les arts, les dieux, et les beaux sentiments; Eh bien, voyons un peu ce qu'est le patriotisme des « affai-

res! » Dernièrement, à la Chambre des députés, Renaud Jean, député communiste et mutilé, criait : « Votre Patriotisme c'est le dividende, c'est le profit! » Et on l'insultait! Les capitalistes sont au service de la nation : voyez plutôt, comment le comprennent les administrateurs de la Compagnie de transports maritimes « Les Chargeurs Réunis » :

Un beau jour de l'automne dernier, les maisons de Buenos-Aires qui avaient l'habitude d'expédier sur la France des produits périssables argentins, et notamment de grandes quantités de beurre déjà accumulées en vue de ce chargement, s'entendirent refuser le transport de ces produits par la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Que s'était-il passé ? Il s'était passé que les Chargeurs Réunis avaient affrété à la maison anglaise « Las Palmas Produce Company » la totalité de ses transports frigorifiques, à savoir les navires *Aurigny*, *Ceylan*, *Amiral de Lamorinaix*, *Quessant* et *Belle-Isle*, et cela pour trois mois. Or, la maison anglaise en question est l'instrument du groupe « dit de la Conférence des Viandes » qui comprend les firmes ci-après : *Armour et C^o*, *Swift et C^o*, *Compania Sansinena de Carnes congeladas*, *Morris et C^o*, *Vestey et C^o*, *British and Argentine Meat C^o*, *Smithfield and Argentine Meat C^o*, enfin *Las Palmas Produce C^o*. Ce n'est un mystère pour personne connaissant le marché des viandes, que ce groupe vise et réussit dans une large mesure à accaparer au profit des intermédiaires anglais la livraison des viandes et autres produits frigorifiés, qui nous sont revendus fort cher. Grâce à ce monopole d'achat en Argentine, l'Angleterre impose en retour aux Argentins ses articles manufacturés et surtout ses animaux sélectionnés. Il n'y a pas très longtemps qu'une campagne plus que suspecte tendait à persuader aux Américains du Sud que tout notre bétail, et par conséquent nos animaux sélectionnés, étaient atteints de fièvre aphteuse.

L'attaché commercial de France en Argentine s'inquiète de la chose, en informe le gouvernement, lequel... enquête. La *Journée Industrielle* nous donne une partie de la réponse de cette Compagnie :

La Compagnie des Chargeurs Réunis, interrogée par le ministre compétent répondit le 5 janvier en termes au moins légers. Non seulement elle ne niait pas avoir affrété ses transports frigorifiques au groupe anglais, mais elle affirmait son intention de renouveler ses affrètements, une fois expirés, sur les mêmes bases sans nous préoccuper, écrivait-elle, si les arrangements que nous allons prendre nous permettront ou non de donner satisfaction aux demandes d'embarquement signalées par l'attaché commercial.

Cette lettre explique donc crûment, que cette Compagnie des transports est un instrument de la vie chère, puisqu'elle laisse aux Anglais le moyen d'accaparer des produits, ... destinés à notre consommation, ... qu'ils nous revendent au plus haut prix.

Cette lettre démontre que ladite Compagnie, nuit aux producteurs nationaux en laissant aux Anglais la liberté d'imposer aux Argentins leurs articles manufacturés et surtout ses animaux sélectionnés.

Certes, là encore, les capitalistes n'agissent pas avec de mauvaises intentions. Leur préoccupation est de toucher des dividendes!

UNE ESCROQUERIE

Pour assurer le service postal maritime entre nos colonies ou divers autres pays, l'Etat passe avec les Compagnies de navigation des conventions.

Sur celles-ci, de jolies choses sont à dire, pour l'illustration du régime!

Voici ce que vous trouverez à la page 4406 du Journal officiel, débats parlementaires; séance du 30 novembre 1921. C'est M. Bouisson qui révèle les faits :

Une convention est passée avec la Compagnie Fraissinet, pour assurer le service de la Corse. La flotte de cette Compagnie se composait de 6 bateaux, dont l'un âgé de trente-cinq à trente-huit ans, les autres de dix à vingt ans. Bref, cette flotte n'avait pas une valeur considérable.

Dans la convention, on estime la valeur de cette flotte à 21.850.000 francs, quatre ou cinq fois plus qu'elle ne vaut en réalité.

Qui a fourni les bases de cette appréciation? La commission arbitrale de Marseille, présidée par M. de Fraissinet lui-même.

Et pourquoi cette flotte est-elle estimée 21.850.000 francs, quatre ou cinq fois plus qu'elle ne vaut en réalité, a dit M. Bouisson?

C'est parce que sur cette somme, on donne 3,50 0/0 d'intérêts, 4 0/0 d'amortissement, 2 0/0 pour les grosses réparations, 3,25 0/0 pour les frais de gérance, et 1 0/0 sur le trafic comme prime. M. Fraissinet encaisse intégralement tous ces intérêts cumulés sur la somme de 21.750.000 francs qui représente, a dit M. Bouisson, quatre ou cinq fois la valeur de la flotte.

« C'est une véritable escroquerie! », s'écrie le député Berthon. Hélas! n'est-ce pas l'histoire de toute notre marine marchande depuis quarante ans? Combien de centaines de millions sont engloutis dans ces affaires, sous la forme de subventions postales ou de primes à la navigation! Que valent les conventions du 24 juin 1920, passées entre l'Etat et la Sud-Atlantique? Que valent les conventions passées avec les Messageries Maritimes? Combien de dizaines de millions faudra-t-il pour couvrir les déficits à la charge de l'Etat? Ah! Monsieur le ministre Rio, vous fîtes bien les choses. Sans doute, vous êtes capitaine au long cours, courtier maritime à Saint-Nazaire, ... on le dit! ... et vous ne pouviez pas ne pas entretenir de bonnes relations avec de puissantes Compagnies; et puis, les affaires sont les affaires...

Au régime monarchique des pensions a succédé le régime des conventions. Gros-Jean en supporte toujours les conséquences : il paie, il paie! Impôt sur ci, impôt sur ça; nos Argentiers fatiguent leurs méninges à trouver des recettes nouvelles! Gros-Jean paie et paie encore! Tu veux du sucre dans ton café : paie! Des fenêtres à ton logis : paie! Recevoir des produits étrangers : paie! Pour un pauvre salaire tu te vends chaque jour à un maître : paie ! paie pour être salarié ! Et quand, par mille moyens, les gros sous de Gros-Jean sont passés dans les coffres de « Monsieur le Ministre », tous les requins arrivent avec leurs concessions. Et si Gros-Jean, lassé enfin, proteste, « Le Gouvernement démissionne, Messieurs, certain d'avoir servi au mieux les intérêts de la France » et l'histoire continue !

Tous ces millions qu'on vole, ce que nos ministres supportent avec complaisance, pour ne pas dire plus, ce sont des écoles en moins, des maisons non construites, des hôpitaux, des asiles, des crèches dont on a grand besoin, et que l'on ne crée pas! Tous ces millions qu'on

vole, c'est le fruit du travail unanime qui n'en gorge que quelques-uns! Et l'ignorance, la maladie, sources de la misère humaine, persistent, parce que la canaille riche vole pour être plus riche encore!

UNE AUTRE HISTOIRE

Les Compagnies Maritimes trouvent leur compte dans la guerre. Telle, comme la Compagnie des Messageries Maritimes, qui faisait 950.000 francs de bénéfices en 1912, en réalisa 5.500.000 en 1919. Telle autre, comme les Chargeurs Réunis passaient de 1.173.000 francs de bénéfices en 1912 à 15.242.000 en 1919.

Telle autre, enfin, comme la Compagnie Générale Transatlantique voyait son chiffre de bénéfices monté de 2.140.000 francs en 1912 à 9.166.000 en 1919. Nous parlons de bénéfices nets, bien entendu!

Le cours des actions, le montant des dividendes distribués, le chiffre des provisions et des amortissements suivirent cette marche ascendante des bénéfices.

Mais aujourd'hui ça n'est plus la guerre, pour le malheur des Compagnies maritimes. Les bateaux ne vont plus sur l'eau. Ils pourrissent dans les ports. Le fret a baissé considérablement. Les bénéfices aussi. Les actions suivent la pente, et les Compagnies jettent des regards désespérés, vers qui, vers qui, Grands Dieux? Vers l'Etat, c'est très simple!

Les Compagnies ont besoin de crédit. Quand les « affaires » marchent

les petits bateaux
qui vont sur l'eau
Marchent... marchent !

Et partout les armateurs voient des prêteurs! Mais quand rien ne marche plus, il faut bien que les armateurs et les banquiers trouvent une combinaison.

Voici la combinaison. L'Etat créera un Crédit Maritime. Comment le créera-t-il, lui qui n'a point d'argent? Comme pour le Crédit National et la Banque Extérieure du Crédit National, il fera appel au concours des banques. L'argent viendra toujours des mêmes sources : les sources de la Finance. Mais l'Etat garantira les sommes! L'Etat tirera les marrons du feu; les banquiers et les armateurs en feront leurs profits; les contribuables paieront la note sous une forme ou sous une autre!

Tout ceci est bien préparé. Un consortium, composé de l'Union Parisienne, de la Société Générale, du Crédit Lyonnais, de toutes les grandes banques de Paris a étudié la question. Elle est mise au point! Il ne reste plus au Crédit Maritime pour voir le jour, que la confirmation parlementaire. Ce sera fait, car les Conseils d'Administration n'oublient jamais d'inviter leurs actionnaires à agir sur leurs députés et leurs sénateurs. Ceux-ci marchent toujours : ils ne comprennent que leur réélection!

Quant aux contribuables, ils ont fêté le 14 juillet, sous l'égide de « l'Amourette » et de « la Cressonnée! »

Vibrez doubla
Sonnez rixdales !

le percepteur va passer!