

APPENDICE No 5

jour, qui se dévouent uniquement et entièrement à la compagnie, n'ont pas été augmentés dans la proportion qu'ont reçue les mécaniciens, les chauffeurs, les télégraphistes, les gardes-freins et autres cheminots.

M. STEWART: C'est précisément le point sur lequel j'allais vous interroger.

Sir HENRY THORNTON: Les compagnies ferroviaires de l'Amérique du nord se sont montrées bien plus généreuses dans les augmentations qu'elles ont accordées à leurs salariés, que dans le cas des traitements accordés à leurs officiers, et on peut dire la même chose de chaque chemin de fer de l'Amérique du Nord. C'est semblablement vrai de tous les chemins de fer canadiens. En Angleterre, par exemple, les salaires ont été augmentés de 120 à 150 p. 100 depuis le commencement de la guerre. Les traitements des officiers généraux ont augmenté de 25 p. 100 environ.

M. STEWART: Vous dites que les augmentations dans les traitements supérieurs ne constituent pas un facteur important dans l'augmentation de \$254,000?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. STEWART: C'est le point le plus important de toute la question.

Sir HENRY THORNTON: J'ajouterai que rang pour rang, homme pour homme le personnel n'est pas mieux rémunéré sur le réseau du National-Canadien, que dans le cas de n'importe quel chemin de fer de première classe de l'Amérique du nord. Je connais un grand nombre d'exemples où nos officiers, nos vice-présidents ont des traitements inférieurs. Je connais un officier—je connais ceci personnellement comme étant un fait—à qui sont confiés le maintien et l'exploitation d'un chemin de fer comparativement plus important des Etats-Unis, c'est-à-dire qu'il n'est pas aussi important que le Baltimore and Ohio, ou le Pennsylvania. Il correspondra à quelque chose comme le Delaware, Lackawanna and Western ou le Delaware and Hudson. Cet officier a presque une sinécure. Il n'a pas à se préoccuper des dépenses, parce que ce chemin de fer est profitable, et il ne travaille pas non plus aussi longtemps que nos officiers. Il gagne \$10,000 par année de plus que n'importe quel officier du réseau du National-Canadien. Je n'ai pas reçu une seule demande d'augmentation de traitement d'un officier de la compagnie.

M. HARRIS: Est-ce que le nombre de ces officiers supérieurs a été beaucoup augmenté?

Sir HENRY THORNTON: Nous avons fait des remaniements, mais nous n'avons pas augmenté leur nombre. Naturellement, il faut prendre ceci en considération. Dans la fusion d'un réseau ferroviaire aussi considérable que ceux du National-Canadien et du Grand-Tronc, il y a des officiers qui remplissent les mêmes positions. Il y a deux vice-présidents qui remplissent les mêmes fonctions, deux gérants-généraux possédant de l'expérience dans la traduction ou autre sujet connexe, et il n'y a place que pour un. Il y a des hommes qui ont consacré 25 ou 30 années de leur vie à la compagnie pour laquelle ils travaillent. On ne peut pas les jeter à la porte; il faut pourvoir à leurs besoins. Cela signifie un peu plus de dépenses, mais c'est une bonne chose d'en agir ainsi. Avec le temps tout cela s'arrange. Par exemple, nous avions un gérant d'hôtel qui avait fait partie de notre personnel durant un certain nombre d'années. On l'a nommé gérant des hôtels dans la nouvelle organisation. Nous avions aussi un autre gérant d'hôtel, qui s'occupait de l'administration des wagons-lits sur le Canadian-Northern; nous avons dû lui trouver une position. Nous en avons mis un à la tête de l'administration des wagons-lits et des wagons-restaurants et l'autre à la tête de l'administration hôtelière. Peu après ce dernier a démissionné, et l'autre a dû s'occuper de deux positions.

Le PRÉSIDENT: La chose s'arrangera.

Sir HENRY THORNTON: Cela s'arrangera à la longue.