

ABSTRACTS / RÉSUMÉS

Cent jours dans la vie des Campivallensiennes. La grève de 1946 à Salaberry-de-Valleyfield

Lucie Bettez

L'HISTORIOGRAPHIE QUÉBÉCOISE REGORGE d'études sur le mouvement ouvrier et ses répercussions dans le monde du travail. Par contre, peu de chercheurs se sont penchés sur les conséquences familiales causées par un manque à gagner, tant du côté des travailleuses que de celui des mères et épouses de grévistes. Cette étude vise à reconnaître l'apport de ces femmes durant la grève de 1946 à la Montreal Cottons de Salaberry-de-Valleyfield, tout en essayant de cerner et d'analyser les circonstances entourant le soutien féminin substantiel à ce conflit de travail.

THE HISTORIOGRAPHY OF QUEBEC is replete with studies on the working-class movement and its repercussions on labour legislation and the like. However, very few researchers have studied the domestic consequences of a lack of revenue for female workers as well as for the wives and mothers of strikers. This essay looks at these women's contributions during the 1946 strike at the Montreal Cottons Company in Salaberry-de-Valleyfield, and attempts to analyze the circumstances surrounding the considerable support of the women during this conflict.

Les absences au travail dans les mines de Kirkland Lake, 1927–1943 : congés, fins de semaine et vacances annuelles

Guy Gaudreau

À PARTIR DES FICHES DU PERSONNEL et de livres de paie de deux sociétés minières de Kirkland Lake, la Lake Shore Gold Mines et la Wright-Hargreaves Mines, l'auteur aborde la question des absences au travail entre 1927 et 1943. Les mineurs examinés, qui font partie des travailleurs les mieux payés du secteur

industriel canadien, ont profité d'une organisation du travail qui les sollicite à faire des heures supplémentaires ou à toucher des primes de rendement. Ces revenus additionnels tout comme les hauts salaires que commande leur travail contribuent à une pratique d'absentéisme occasionnel qui se présente sous deux formes : des semaines de vacances non payées et le prolongement du congé dominical pour profiter de ce qu'on appellera la fin de semaine. Ces pratiques, qui varient d'une mine à l'autre et selon le type de travail, sont ainsi en place bien avant l'adoption des deux semaines de vacances en Ontario en 1944 et bien avant l'adoption de la semaine de travail de 40 heures au début des années 1950. Les absences au travail ne seraient donc pas seulement provoquées par des accidents, des maladies ou du chômage, mais elles pourraient être aussi volontaires, signalant ainsi la très grande indépendance de ces travailleurs face au patronat.

BASED UPON THE PAYROLL and personnel files from two mining companies in Kirkland Lake, the Lake Shore Gold Mines and the Wright-Hargreaves Mines, this paper examines the significance of absences from work during the years 1927 to 1943. Miners, the best paid industrial workers in Canada, were able to take advantage of the organization of work that included overtime and bonus. Taking in extra money while enjoying high salaries, miners could indulge in the practice of occasional absenteeism in the form of unpaid vacations and extended Sunday that amounted to creating the "weekend." The pattern of absenteeism differed according to the mine, the occupation and the nature of the work, whether it was surface or underground. The practice, however, was in place well before the adoption of the two weeks' paid vacation in Ontario in 1944 and the 40-hour workweek at the beginning of the 1950s. Absenteeism was not only a by-product of accidents, industrial disease or lay-offs. Miners could stay home simply because they wanted free time and freedom from owners and bosses.

Race, Gender, Class, and Colonial Nationalism: Railway Development in Newfoundland, 1881–1898

Kurt Korneski

HISTORIANS HAVE LONG NOTED that policies of "progress" were integral to men and women throughout northern North America in the 19th century. A range of scholars have commented on the centrality of railway technology to these policies. Indeed, they have suggested that, in the 19th century, bourgeois nationalists were swept up in a kind of "railway fever," and that even though there were detractors, the tenacity of pro-railway elites, and the considerable patronage that huge construction loans and contracts provided them, ensured

that these projects triumphed over other possibilities. The Newfoundland case suggests that there is a need for both a slightly revised assessment of elites and their views and goals, and a more nuanced reading of the role of ordinary men and women in the policy-making process. While elites in the colony did view the railway as a means of becoming a “progressive” or “modern nation,” and while they viewed economic prosperity and “enlightenment” as central to modernity and progressiveness, commercial dynamism was only one important component of a more encompassing program. Elites supported the railway because it provided them with a way of living according to standards of Britishness that became important to Newfoundlanders and others in “white” settler dominions, especially after the mid-19th century. Central to “Britishness” as policy makers understood the term, was the idea that “British societies” were those in which men lived according to their “god given manly independence.” A careful analysis of the daily press suggests that many working people took these ideals seriously, and that they saw railway work, and the future employment and other economic opportunities its promoters promised, as a means of living according to them. When opponents of railway development did maneuver themselves into power, they found efforts to change course were met with popular upheaval. Ultimately, it was a broadly based solidarity founded on notions of male entitlement that determined which policies were “feasible.”

LES HISTORIENS ONT NOTÉ DEPUIS LONGTEMPS que les politiques de « progrès » étaient d’une importance primordiale tant pour les hommes que pour les femmes partout dans l’Amérique du Nord au 19e siècle. De nombreux chercheurs ont fait des commentaires sur la centralité de la technologie ferroviaire à ces politiques. En effet, ils ont suggéré qu’au 19e siècle, les nationalistes bourgeois se sont éloignés très rapidement d’une sorte de « fièvre ferroviaire » et que même s’il y avait des détracteurs, la tenacité des élites ferroviaires, et le patronage considérable grâce aux prêts et contrats massifs de construction, permettaient d’assurer que ces projets ont triomphé sur d’autres possibilités. Le cas de Terre-Neuve suggère qu’il y avait un besoin d’une évaluation légèrement révisée des élites et de leurs opinions et objectifs, et une lecture plus nuancée du rôle des hommes et des femmes ordinaires dans le processus d’élaboration des politiques. Bien que les élites de la colonie ne vissent pas les chemins de fer comme un moyen de devenir une nation « progressiste » ou « moderne » et bien qu’ils vissent la prospérité économique et la « révélation » comme les éléments essentiels à la modernité et au progrès, le dynamisme commercial était le seul composant important d’un programme plus englobant. Les élites appuyaient les chemins de fer car ils leur fournissaient un style de vie conformément aux normes des Britanniques qui devenaient importants aux Terre-Neuviens et à d’autres dans les communautés des rapatriés « blancs », surtout après le milieu du 19e siècle. Essentiel au « caractère britannique » tel qu’il était compris par les responsables des politiques était l’idée que les « sociétés britanniques » étaient celles dans lesquelles les hommes vivaient en conformité

avec leur « indépendance masculine donnée par Dieu ». Une analyse soignée de la presse quotidienne suggère que de nombreux travailleurs prenaient ces idéaux au sérieux, et qu'ils voyaient les travaux ferroviaires et les emplois éventuels et d'autres possibilités économiques que les promoteurs promettaient comme un moyen de subsistance. Bien que les opposants du développement ferroviaire aient manœuvré pour atteindre au pouvoir, ils avaient trouvé que les efforts pour changer la course ont donné lieu à des bouleversements populaires. Au bout du compte, c'était une solidarité à grande échelle fondée sur les notions des droits des hommes qui déterminaient lesquelles des politiques qui étaient « réalisables ».

The Politics of the *Ontario Labour Relations Act*: Business, Labour, and Government in the Consolidation of Post-War Industrial Relations, 1949–1961

Charles W. Smith

THE *ONTARIO LABOUR RELATIONS ACT* (OLRA) has long dictated the legal relationship between trade unions and employers in the province. Although subject to years of delay, when the provincial government introduced the OLRA in 1950, its official stance on labour relations was a “hands off” program that was designed to leave collective bargaining to the participants. Often defined as industrial pluralism, this new legal regime was supposed to have been crafted in the name of “fairness and balance” in which trade unions abandoned previous militancy for state-sponsored freedoms. Upon closer examination, however, the provincial government’s approach to industrial pluralism was much less hands off than has previously been assumed. Rather, the entrenchment of collective bargaining in Ontario was closely aligned with the class interests of Ontario businesses. Through an examination of the politics surrounding OLRA, this article argues that Leslie Frost’s Conservative government structured the Act in order to appease employer demands surrounding increased legal regulation of collective bargaining and union organizing, which limited the extension of unionization throughout the province. In making this observation, the article maintains that the Conservative regime of industrial pluralism was both the by-product and the purveyor of ongoing class antagonism throughout the 1950s.

LA LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL de l'Ontario a depuis longtemps gouverné les relations juridiques entre les syndicats et les employeurs dans la province. Bien qu'elle soit assujettie à des années de retard, quand le gouvernement provincial avait introduit la Loi sur les relations de travail en 1950,

sa position officielle à l'égard des relations de travail était un programme « non interventionniste » conçu pour laisser la négociation collective aux participants. Souvent défini comme pluralisme industriel, ce nouveau régime juridique était supposé être confectionné au nom de « la justice et l'équilibre » dans lequel les syndicats avaient abandonné le militantisme précédent pour la liberté sanctionnée par l'État. Toutefois, par suite d'un examen minutieux, l'approche du gouvernement provincial au pluralisme industriel était moins non interventionniste que précédemment assumé. L'enchâssement de la négociation collective en Ontario était étroitement aligné avec les intérêts des entreprises de l'Ontario. Par l'intermédiaire d'une étude des politiques se rapportant à la Loi sur les relations de travail, cet article dénote que le gouvernement conservateur de Leslie Frost avait structuré cette loi pour faire des concessions aux demandes des employeurs relatives au réglementation juridique accru à l'égard de la négociation collective et au recrutement syndical, qui limitait la croissance de la syndicalisation partout dans la province. En faisant cette observation, cet article insiste sur le fait que le régime conservateur du pluralisme industriel était à la fois le produit dérivé et l'origine de l'antagonisme permanent des classes tout au long des années 1950.