

## ABSTRACTS / RÉSUMÉS

### The Historical and Contemporary Life-Value of the Canadian Labour Movement

**Jeff Noonan**

NEO-LIBERAL IDEOLOGY has attempted to set different groups of workers—employed and unemployed, public and private sector, unionized and non-unionized—in opposition to each other. A successful response will require more than clear philosophical principles. It will require detailed, difficult, and long-term political efforts to construct solidarity. At the same time, that practical political work requires principles. The most effective principles on the basis of which solidarity can be built are those that disclose shared interests. The life-value principles underlying the most significant achievements of the union movement are the best means by which the shared interests of all workers can be disclosed.

L'IDÉOLOGIE NÉO-LIBÉRALE s'est efforcée de monter différents groupes de travailleurs les uns contre les autres – salariés contre chômeurs, secteur public contre secteur privé, syndiqués contre non syndiqués. Afin de faire front, on doit riposter avec d'autres armes que les grands principes philosophiques. L'édification de la solidarité nécessite des efforts politiques distincts, difficiles et à long terme. Dans le même temps, tout effort d'organisation politique fait appel à des principes. Les principes les plus efficaces pour resserrer les liens de solidarité sont ceux qui se fondent sur les intérêts communs. C'est ainsi que les valeurs humaines qui sont à la base des accomplissements les plus marquants du mouvement syndical constituent la meilleure manière de mettre en lumière les intérêts communs de tous les travailleurs.

## Choice, Interrupted: Travel and Inequality of Access to Abortion Services Since the 1960s

**Christabelle Sethna, Beth Palmer, Katrina Ackerman, and Nancy Janovicek**

TRAVEL IS ONE OF MANY extra-legal barriers that restrict access to abortion services. Paradoxically, women travel at the international, domestic, and local levels to circumvent legal and/or extra-legal barriers to access. Through an examination of four specific Canadian responses to inequality of access to abortion services relative to shifts in the legal terrain from the 1960s onwards, the authors demonstrate that travel signifies an interruption to reproductive choice. Women went to Britain and the United States for an abortion when these countries relaxed their abortion legislation. Within Canada, women sought out the services offered by the Morgentaler Clinic in Montreal in order to avoid the abortion bureaucracy that limited their right to choose. In New Brunswick, the pro-life movement successfully lobbied hospitals to restrict abortion services, and the provincial government to deny funding for abortions performed in freestanding clinics, forcing women to travel to access abortion services. Pro-choice activists in southeastern British Columbia launched a successful campaign to protect hospital abortions, ensuring that rural women had access to abortion services within their home communities. Today, 25 years after the Supreme Court of Canada struck down the abortion law, abortion services are uneven at best and unattainable at worst in different regions of the country.

LES DÉPLACEMENTS CONSTITUENT l'un des nombreux obstacles extra-juridiques qui limitent l'accès aux services d'avortement. Paradoxalement, les femmes se déplacent à l'échelle régionale, nationale et internationale pour contourner les obstacles juridiques et/ou extra-juridiques qui restreignent leur accessibilité. En examinant quatre exemples, qui illustrent l'inégalité d'accès aux services d'avortement au Canada et les bouleversements juridiques depuis les années 60 jusqu'à aujourd'hui, les auteures montrent que les déplacements sont un obstacle au droit à l'interruption de grossesse. Des femmes ont voyagé jusqu'en Grande-Bretagne et aux États-Unis pour un avortement quand ces pays ont assoupli leurs lois sur l'avortement. Au Canada, les femmes ont contourné la bureaucratie du système médical qui limite leur droit de choisir en se rendant à la clinique privée Morgentaler, à Montréal. Au Nouveau-Brunswick, les membres du mouvement pro-vie ont réussi à convaincre les hôpitaux de restreindre l'accès à l'avortement et le gouvernement provincial de refuser le remboursement des avortements pratiqués dans les cliniques privées, obligeant les femmes à se déplacer ailleurs. Dans le sud-est de la Colombie-Britannique, les activistes du mouvement pro-choix ont mené avec succès une

campagne pour protéger les services d'avortement à l'hôpital et pour veiller à ce que les femmes des régions rurales aient accès aux services d'avortement dans leur communauté. Aujourd'hui, 25 ans après la décision majeure de la Cour suprême du Canada abrogeant la loi qui criminalisait l'avortement au pays, l'accès aux services d'avortement est difficile dans le meilleur des cas, voire impossible dans certaines régions du pays.

## “The common people have spoken with a mighty voice”: Regina's Labour City Councils, 1936-1939

**J. William Brennan**

WORKING-CLASS POLITICAL ACTIVITY at the municipal level in Regina began in 1914 on the initiative of members of the Regina Trades and Labour Council. Early on trade unionists reached out to the city's middle class, and together they founded a succession of Labour political parties in the 1920s. After 1930 members of the Canadian Brotherhood of Railway Employees also became involved. Success came in 1935, when the Civic Labour League, an informal alliance of social democrats and communists, won the mayoralty and a majority of the aldermanic seats on city council.

Labour maintained its hold over City Hall until the end of the decade, but it did not accomplish much. It could not convince the province's Liberal government to take over full responsibility for the cost of relief or enact a special city charter that would give Regina wider powers (to construct social housing for example) and new sources of revenue. Then in 1939 Labour's political fortunes shifted dramatically. Accusations of communist influence in the selection of the Labour slate played into the hands of the city's business community, Regina's daily newspapers, and the Civic Voters' Association, which was founded on the eve of the civic election, and Labour suffered a crushing defeat.

LA CLASSE OUVRIÈRE COMMENCE à s'impliquer en politique municipale à Regina en 1914 avec les membres du Regina Trades and Labour Council. Au début, les syndicalistes rassemblent les familles de la classe moyenne autour d'eux et ils fondent ensemble plusieurs partis politiques travaillistes au cours des années 20. Après 1930, les membres de la Fraternité canadienne des employés des chemins de fer s'engagent à leur tour. La victoire vint en 1935, lorsque la Civic Labour League, une alliance informelle entre les sociaux-démocrates et les communistes, remporte la mairie et la majorité des sièges au conseil municipal.

Aux commandes de l'hôtel de ville jusqu'à la fin de la décennie, les travaillistes n'atteignent pas les résultats escomptés. Ils échouent à convaincre le gouvernement provincial libéral d'assumer les coûts de la totalité du budget

de secours ou de promulguer une charte municipale qui leur aurait donné davantage de pouvoir (pour construire des logements sociaux par exemple) et procuré de nouvelles sources de revenu. En 1939, la bonne fortune politique des travaillistes prend subitement fin. Les communistes sont accusés d'avoir influencé le processus de sélection des candidats de la liste travailliste. À la une des quotidiens de Regina, ces accusations jouent en faveur des gens d'affaires de la ville et de la Civic Voters' Association, qui avait été fondée à la veille des élections municipales, et les travaillistes essuient une cuisante défaite.

## Showing Agency on the Margins: African American Railway Workers in the South and Their Unions, 1917-1930

**Joseph Kelly**

DURING WORLD WAR I and the 1920s, African American trainmen throughout the South took advantage of federal administrative bodies that had set anti-discrimination rules to challenge racist employers and white trainmen alike. After the war, white workers insisted that African Americans be relegated to porter jobs. White employers demanded that African American workers who continued to work as brakemen and flagmen, as they had during the war, accept lower wages for such skilled work than their white counterparts were paid. The federal government preferred to turn a blind eye to racial discrimination against African American workers in the period after federal control of the railways ended. Despite this concerted attack from all sides on their rights, unions of African American trainmen continued their fight, with some success, before federal administrative tribunals as well as the courts to retain skilled positions and receive the same pay as their white equivalents. Only the devastation of rail jobs in the 1930s largely destroyed the African American trainmen's wartime gains.

DURANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE et les années 20, les travailleurs ferroviaires afro-américains du Sud profitèrent du fait que l'administration fédérale avait adopté des règles contre la discrimination pour faire face aux employeurs et cheminots blancs racistes. Après la guerre, les travailleurs blancs insistèrent pour que les Afro-Américains soient relégués à des emplois de porteurs. Les employeurs blancs demandèrent que les travailleurs afro-américains, qui continuaient à travailler comme serre-freins et signaleurs après la guerre, acceptent des salaires inférieurs à leurs homologues blancs. Après avoir cessé de contrôler les chemins de fer, le gouvernement fédéral préféra fermer les yeux sur la discrimination raciale à l'encontre des travailleurs

afro-américains. Malgré ces attaques concertées à leurs droits, les syndicats des cheminots afro-américains continuèrent leur lutte, avec un certain succès, devant les tribunaux administratifs fédéraux, ainsi que devant les cours de justice afin que les travailleurs ferroviaires afro-américains puissent occuper des postes qualifiés et être payés comme leurs collègues blancs. Les pertes d'emplois massives, qui frappèrent le secteur ferroviaire dans les années 30, anéantirent les nombreuses avancées qui avaient été obtenues par les cheminots afro-américains.