

iliation et d'enquête, stipulant que la dite cédula sera en vigueur pendant un an commençant le 1er juin 1918, est confirmé.

- (2) Le paragraphe 10 de la cédula est amendé en retranchant la dernière phrase, se lisant comme suit: "le nombre d'apprentis sera comme suit: un pour l'usine et un pour chaque groupe de cinq machinistes employés."
- (3) Le paragraphe 9 de la cédula est rayé et remplacé par le suivant: "Durant les

périodes de relâchement, avant de faire une réduction dans le personnel d'une branche quelconque, les heures totales de travail de la semaine seront réduites."

(Signé) F. S. MACLENNAN,
Président.

(Signé) GUS. FRANCO.

(Signé) S. R. PARSONS.

(Signé) JOHN W. BRUCE.

(Signé) G. H. DUGGAN.

RAPPORT INTÉRIMAIRE DE LA COMMISSION ROYALE NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR DU DIFFÉREND EXISTANT SUR LA CÔTE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ENTRE DIVERS PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ET LEURS EMPLOYÉS

UN rapport intérimaire a été reçu de la Commission Royale nommée en vertu de la Loi des Enquêtes pour s'enquérir du différend existant sur la côte de la Colombie-Britannique entre divers propriétaires de navires et leurs employés, maîtres d'équipages et seconds, membres du Canadian Merchant Service Guild.

La Commission était composée comme suit: MM. W. E. Burns, James H. McVety et A. E. James, de Vancouver, M. Burns ayant été nommé président. Les pouvoirs de cette Commission ont été étendus en septembre afin de lui permettre de s'enquérir aussi des différends qui pourraient exister sur les vaisseaux voyageant sur les lacs et les rivières de la Colombie-Britannique.

Rapport de la commission

(Copie.)

A Son Excellence
le Gouverneur Général,
du Dominion du Canada.

Monsieur,—

Par suite de la nomination de vos commissaires, W. E. Burns, président; Edwin A. James et James H. McVety, en vertu de la "Loi des Enquêtes," pour s'enquérir du malaise existant sur la côte de la Colombie-Britannique entre divers patrons engagés dans le transport maritime entre les ports de la Colombie-Britannique et les ports américains de Puget Sound et l'Alaska, et certains de leurs employés, maîtres d'équipages et seconds, membres de l'organisation connue sous le nom de Canadian Merchant Service Guild, et employés sur les vaisseaux

voyageant à partir des ports de la Colombie-Britannique, et faisant le service le long de la côte, vos commissaires ont l'honneur de soumettre le rapport intérimaire suivant:

Le Canadian Merchant Service Guild a été formé en 1917, et, le vingt-huitième jour de mars 1918, adopta sa constitution et ses statuts, qui sont principalement basés sur les fins de la constitution ou règlements du Imperial Merchant Service Guild. Les admissions comme membres sont restreintes aux maîtres de navires tenant leur certificat, les officiers navigateurs et les pilotes, et actuellement il appert qu'environ 98 pour cent de ceux-ci naviguant sur les vaisseaux faisant commerce sur la côte de la Colombie-Britannique font partie du Guild.

Le dix-neuvième jour d'avril 1918, le Guild présenta aux divers propriétaires intéressés une échelle de salaires minima et des règles de travail, lesquelles avaient été adoptées par le Guild, ainsi qu'une lettre annexée demandant une étude soigneuse et favorable de ce document de la part des propriétaires, et demandant l'acceptation de ces conditions et leur reconnaissance par les propriétaires à dater du premier jour d'avril 1918.

Les propriétaires répondirent à cette communication, disant qu'ils avaient toujours traité avec leurs propres maîtres d'équipages et leurs officiers, et préférèrent en agir ainsi dans le cas présent. Dans le cours de la correspondance qui s'ensuivit avec les différents propriétaires, le Guild démontra que la cédula avait été présentée dans le but d'entreprendre une discussion à ce sujet, prenant pour principe une base qui aurait produit des résultats bien différents si elle eût été prise au début. La correspondance qui résulta devint telle que les propriétaires refusèrent absolument de traiter avec le Guild, quoique dans un des cas, ou peut-être deux, le propriétaire consentait à discuter les questions avec un comité de ses propres employés qui étaient membres du Guild. Le Guild exigea le droit d'envoyer un ou deux représentants aux séances du comité et il se produisit alors un arrêt complet, le Guild exigeant d'être reconnu

et les propriétaires refusant de traiter avec aucune autre personne ou corps que leurs propres employés.

Le Guild demanda alors une commission de conciliation en vertu de la Loi des Différends Industriels, et à cause du fait que la dite Loi ne s'appliquait pas à la situation en question, vos commissaires furent nommés pour s'enquérir tel que ci-dessus mentionné, l'enquête renfermant toutes les questions de salaires, heures de travail, conditions de travail et toutes autres matières qui pourraient sembler être la cause du désaccord actuel.

L'audition de la preuve commença le vingt-deuxième jour de juillet, et il fut bientôt évident que l'arrêt complet sus-mentionné était la cause première des difficultés actuelles. Il semblait à vos commissaires qu'au moins la plupart des différends concernant les salaires et les conditions de travail pourrait s'arranger d'une manière satisfaisante par négociations entre les propriétaires et les représentants de leurs employés respectifs, le statut desquels étant accepté, et dans ces circonstances vos commissaires, à une phase de l'enquête, bornèrent la preuve à la question de la reconnaissance ou non-reconnaissance du Guild; afin que cette question fût traitée comme point préliminaire.

La preuve se concentra principalement sur la position de l'Imperial Merchant Service Guild, ses activités et son statut par rapport aux problèmes de même nature que ceux indiqués dans cette enquête. Les deux parties comparaissant devant vos commissaires prirent la position que le statut de l'Imperial Merchant Guild, tel que pratiqué dans ses relations avec les propriétaires de navires, était acceptable, et le Canadian Merchant Service Guild serait accepté ou reconnu d'une part et satisfaisant d'autre part, si ses fins étaient accomplies et son influence développée sur les mêmes lignes et de la même manière.

Après la conclusion de la preuve offerte sur la question de la reconnaissance, et après discussion tenue par vos commissaires, le président télégraphia à l'Imperial Merchant Service Guild de Liverpool et au secrétaire de l'Association des Propriétaires de Navires de Liverpool, une organisation composée d'un grand nombre de propriétaires de navires, demandant des renseignements concernant le statut de l'Imperial Merchant Service Guild antérieurement à la nomination du contrôleur du transport en rapport avec le National Maritime Board, l'établissement duquel, depuis le commencement de la guerre, étant présumé avoir affecté la situation. La dépêche se lisait comme suit:

"Commission du Transport ici désire obtenir information pour savoir si, avant nomination Shipping Controller, Imperial Guild était reconnu par propriétaires navires au point de discussion par lettre et parfois conférences ou entrevues sur questions de salaires et conditions de travail. Télégraphiez position précise exactement."

Cette dépêche a été envoyée le six août. Le jour suivant une réponse a été reçue de la part du

Lieutenant Commandant Moore, R. M., secrétaire du Imperial Merchant Service Guild, comme suit:

"Imperial Guild absolument reconnu depuis bien des années par gouvernement et propriétaires de navires en toutes matières concernant capitaines, officiers, navires britanniques."

Aucune réponse à l'autre dépêche n'est arrivée pendant quelque temps, malgré les instances faites par l'entremise de la compagnie de télégraphie, et des démarches à cet effet. Finalement, avis a été donné que la dépêche avait été retenue par le censeur, et sa livraison fut arrangée, et le dix-neuf août on reçut une réponse de la part de Sir Norman Hill, le secrétaire, comme suit:

"Liverpool Steamship Owners' Association n'a jamais eu de discussion en aucun temps avec le Guild sur questions de salaires et conditions de travail. Association laisse toute question de salaires entre les mains Liverpool Employers' Association. Suis informé par cette dernière qu'ils n'ont jamais eu de discussions avec le Guild. Pour votre information, aucune des associations n'est représentée au National Maritime Board. Toutes deux ont refusé de nommer des représentants."

Dans l'intervalle, croyant qu'il serait peut-être possible que les intéressés s'entendent sur une base de reconnaissance limitée du Guild tel qu'indiqué par un memorandum des vues du président soumis aux autres commissaires, le président discuta la situation avec l'exécutif du Guild et aussi à une assemblée des propriétaires. D'après ces discussions, il devint évident qu'une reconnaissance limitée serait acceptable au Guild, par laquelle un comité, composé d'employés seulement, serait reçu par le patron intéressé à la question discutée, mais que ceci ne serait pas acceptable aux propriétaires, du moins dans le moment.

La situation a été discutée alors par vos commissaires et une séance publique de la Commission a été convoquée pour le mercredi, vingt-et-un août.

A cette séance, le président annonça qu'à cause du fait que les vues de vos commissaires concernant le point à l'étude n'étaient pas de nature à former une base, concernant les salaires et les conditions de travail, sur laquelle les parties intéressées pourraient s'entendre, vos commissaires proposèrent de procéder à l'étude de la question des salaires et des conditions de travail en litige, ne donnant aucune décision sur la question de reconnaissance dans l'intervalle. Après avoir discuté la situation, le Guild annonça que puisqu'il n'y avait pas de décision actuelle sur la question de reconnaissance, il se retirait des procédures et que ses membres démissionnaient du service. Le président déclara que la question de reconnaissance avait été entreprise la première dans l'espoir qu'une relation pourrait être établie entre les propriétaires et le Guild, par l'entremise de laquelle les questions

de salaires et de conditions de travail pourraient facilement se régler; que ceci avait été trouvé impossible et que vos commissaires, par conséquent, procédaient tout simplement à leur travail et avaient l'intention de demander aux propriétaires des déclarations démontrant jusqu'à quel point ils consentaient à faire droit aux demandes du Guild. Le Guild, cependant, en face de ces circonstances, se retira des procédures et s'occupa de mettre à exécution sa détermination concernant la démission de ses membres.

Vos commissaires suivirent la procédure qui avait été annoncée et demandèrent aux propriétaires de présenter, le jour suivant, les déclarations sus-mentionnées. Le vingt-deux août, des déclarations, ainsi que des preuves justificatives, ont été présentées par la Canadian Pacific Railway Company, l'Union Steamship Company, Limited, la Grand Trunk Pacific Railway Company et la British Columbia Tow Boat Owners' Association, indiquant des échelles de salaires en vigueur à partir du 1er août 1918, et, dans le cas de la Canadian Pacific Railway Company et de la Grand Trunk Pacific Railway Company, une échelle d'augmentation effective depuis le 1er avril 1918, mettant ainsi en force des augmentations qui étaient alors projetées mais tenues en suspens à cause de la situation. Après étude faite des diverses déclarations ainsi soumises et des preuves données concernant les conditions de travail, vos commissaires ont considéré qu'ils étaient en mesure de faire un rapport qui renfermerait en substance l'étendue de l'enquête, à l'exception de quelques matières qui pourraient facilement être réservées pour une preuve additionnelle et pour une étude future.

On croyait, toutefois, que les vues de la majorité de vos commissaires concernant la reconnaissance du Guild d'après la preuve soumise ne seraient pas acceptées par les deux parties à moins d'une approbation quelconque qui serait imposée, ce qui comporterait tout au moins un temps considérable. L'arrêt du transport maritime et des expéditions résultant de l'action prise par le Guild avait produit une situation très grave, qui prenait rapidement des proportions désastreuses. Les affaires publiques et privées et les productions de guerre étaient sérieusement entravées et retardées. Dans ces circonstances, le président et le commissaire James rencontrèrent les propriétaires le vingt-six août et obtinrent le memorandum de convention suivant:

"Nous nous engageons à accepter et obtempérer à la décision de la Commission comportant la reconnaissance du Canadian Merchant Service Guild au point de la reconnaissance accordée à l'Imperial Merchant Service Guild par les propriétaires de navires en Grande-Bretagne pour ce qui regarde les relations entre le patron et les employés sur les questions de salaires et les conditions de travail, le statut exact de l'Imperial Merchant Service Guild sous ce rapport devant être déterminé par la Commission sur preuve additionnelle, à la demande d'une des parties intéressées ou sur la propre initiative de la Com-

mission. Il est entendu que la Commission rendra maintenant son jugement sur les réclamations du Guild concernant les salaires et les conditions de travail, réservant seulement les points sur lesquels elle désire avoir de plus amples renseignements."

Daté ce vingt-six août 1918.

Ceci a été présenté à la section de Vancouver du Guild le soir même, par le président et le commissaire McVety, et après une longue discussion une résolution fut adoptée acceptant la proposition, sujet à l'approbation de la section Victoria du Guild. On essaya vainement d'obtenir un arrangement avec Victoria par téléphone de longue distance, et le vingt-sept août vos commissaires se rendirent à Victoria pour y rencontrer la section Victoria du Guild en cette ville. A une assemblée suivante, à laquelle le commissaire McVety assista, la résolution suivante a été finalement adoptée:

"Attendu que Sir Robert Borden, premier ministre, ainsi que la Commission Royale, nous assurent la reconnaissance du Canadian Merchant Service Guild, sur la même base que l'Imperial Merchant Service Guild, par les patrons, et qu'un règlement juste et satisfaisant des salaires et conditions de travail sera accordé promptement;

Il est résolu que nous, les membres de Victoria du Canadian Merchant Service Guild, par les présentes, consentons à reprendre notre service, croyant qu'en agissant de la sorte nous obtiendrons un règlement prompt et juste des questions en litige, et n'entraverons pas les besoins de la nation dans le moment."

Cette résolution a été soumise par téléphone de longue distance à une assemblée à Vancouver siégeant en même temps que l'assemblée de Victoria, et la résolution suivante a été adoptée:

"Que nous adoptons et approuvons la décision des membres du Canadian Merchant Service Guild de Victoria, avec la recommandation aux commissaires que la présente résolution ne soit pas considérée comme étant une interruption de service, et que les membres travaillant sur les vaisseaux des lacs et des rivières reçoivent la même considération que les membres de la côte."

Une autre résolution fut adoptée à l'assemblée de Vancouver:

"Que la Commission Royale soit priée d'user de son influence dans le but d'obtenir un rajustement équitable et raisonnable des salaires et des conditions de travail pour les maîtres d'équipages et officiers des vaisseaux au service du gouvernement, en proportion des taux et conditions sur les autres vaisseaux de la même classe."

A la suite de ces procédures, le travail a recommencé et l'arrêt du transport a cessé.

Depuis ce résultat, vos commissaires ont obtenu d'autres preuves concernant le rajuste-

ment des déclarations présentées par les propriétaires et les réclamations du Guild, sur les questions comportant des réclamations au sujet des conditions de travail, et sur la question de reconnaissance. Il faudra obtenir des preuves additionnelles concernant le statut exact de l'Imperial Merchant Service Guild, tel que mentionné plus haut, en Angleterre; et, concernant certaines autres matières qui ont été présentées à vos commissaires pour être traitées dans cette enquête, il faudra obtenir des preuves additionnelles avant que vos commissaires se croient justifiables de rendre des jugements définitifs ou de faire des recommandations à cet effet.

En conformité avec ces présentes, vos commissaires soumettent les jugements et recommandations suivants:

Reconnaissance:

Vos commissaires jugent que le Canadian Merchant Service Guild devrait être reconnu par les propriétaires de navires en Canada dans la mesure de la reconnaissance accordée à l'Imperial Merchant Service Guild par les propriétaires de navires en Grande-Bretagne pour ce qui regarde les relations entre patrons et employés sur les questions de salaires et de conditions de travail. Le statut exact de l'Imperial Merchant Service Guild, sous ce rapport, sera déterminé par vos commissaires, en conformité avec l'arrangement ci-dessus, lorsque de plus amples renseignements auront été obtenus sur ce point.

Salaires:

Après une étude soignée des demandes du Guild et de la position des propriétaires telle que démontrée dans les déclarations présentées et dans la preuve, vos commissaires estiment que les salaires exposés dans la cédule ci-annexée devraient s'appliquer tels qu'indiqués.

Dans cette cédule, en certains cas, une rémunération rétroactive est établie. Dans le cas de la Union Steamship Company, Limited, et des remorqueurs, les augmentations de salaire accordées de temps en temps sont, d'après vos commissaires, satisfaisantes.

En ce qui concerne les vaisseaux qui n'ont pas été représentés devant vos commissaires, le classement du Guild avait été accepté. Nous sommes d'avis que ceci devrait être satisfaisant concernant les remorqueurs, puisque la Tow Boat Owners' Association, représentant 45 remorqueurs, qui a comparu devant vos commissaires, ne fit aucune plainte au sujet de ce classement. Avis des procédures a été donné à tous les propriétaires concernant lesquels nous étions renseignés. Vos commissaires seront prêts à entendre un propriétaire quelconque qui se croira lésé par rapport à cette classification, et réserve est faite aux fins de prendre les mesures nécessaires pour redresser subséquemment des cas de cette nature qui pourraient se présenter.

Conditions de travail:

Systeme de trois gardes: La seule objection exprimée devant vos commissaires à l'usage de

ce système sur les navires auxquels il s'applique est celle du manque d'hommes. Vos commissaires sont d'avis que le système de trois gardes devrait être inauguré et maintenu dans la mesure du possible et recommandent par conséquent que ceci soit fait en tout temps et en tout lieu lorsque les hommes sont disponibles.

Classification des officiers:

Vos commissaires sont d'avis que la demande du Guild sous ce rapport ne devrait pas être accordée. Tous les rajustements requis par la situation à cause de difficultés sous le rapport du temps de service nécessaire pour l'obtention de certificats devraient être faits d'après les règlements du gouvernement, car la classification actuellement en usage par les propriétaires est la plus raisonnable et la plus satisfaisante.

Congés: Vos commissaires recommandent que les maîtres d'équipages et les seconds sur tous les vaisseaux reçoivent des congés annuels de deux semaines avec salaire complet. Le principe de congés annuels d'une quinzaine est en usage sur les bateaux de passagers et de cargaison, et, suivant vos commissaires, devrait s'appliquer à tous les vaisseaux. Vos commissaires recommandent également que deux maîtres d'équipages et officiers enregistrés absents de leur port de résidence pendant quatorze jours ou plus devraient recevoir, à leur retour, 24 heures de congé.

Augmentation de pourcentage pour deux maîtres d'équipages et officiers voyageant à l'ouest de la Rivière Jordan et au nord de et traversant le détroit Queen Charlotte:

Vos commissaires sont d'avis que la preuve soumise ne démontre aucun risque indu ou extraordinaire encouru par la classe de vaisseaux envoyés aux eaux en question, et si tel risque existe, l'habitude de se mettre à l'abri dans l'attente d'une température favorable écarte le danger qui pourrait être encouru à cause de la température. Vos commissaires trouvent aussi qu'aucune raison suffisante n'a été soumise indiquant pourquoi les vaisseaux voyageant hors de Prince Rupert devraient recevoir une augmentation de 20 pour cent sur les salaires payés pour les vaisseaux d'autres ports. La décision sur ce point est que la demande n'est pas bien fondée et ne devrait pas être accordée.

Re Remorqueurs de port: Les questions se rapportant aux remorqueurs de port, en matière de jour de travail, travail supplémentaire et rémunération supplémentaire en lieu de pension, sont réservées par vos commissaires pour être traitées plus tard, sur preuve supplémentaire.

Remorquage par bateaux de cargaison: Vos commissaires sont d'avis que la demande pour rémunération supplémentaire pour ce travail n'est pas bien fondée et ne devrait pas être accordée.

Nombre d'officiers sur navires spécifiés: L'attitude de vos commissaires concernant toute réclamation sous ce rapport est indiquée par les officiers mentionnés dans la cédule de salaires ci-annexée.

Vaisseaux au service du gouvernement: La preuve soumise devant vos commissaires dé-

montre que les taux actuels de salaires sont et ont été depuis quelque temps insuffisants. La conclusion de la preuve dans le moment comporterait un retard considérable et vos commissaires réservent cette situation pour être traitée subséquentement.

Bacs, bateaux de pêche et chalands: On a fait entendre à vos commissaires que la situation actuelle concernant ces vaisseaux est satisfaisante. La chose n'était pas absolument claire, cependant, et par conséquent vos commissaires réservent pour considération future les questions ou difficultés quelconques qui pourraient être présentées à vos commissaires par les propriétaires ou le Guild au sujet de ces vaisseaux:

Vaisseaux des lacs et de rivières: Le Guild a demandé à vos commissaires que les pouvoirs de la Commission soient étendus pour lui permettre de s'enquérir des faits concernant les salaires et les conditions de travail sur ces vaisseaux. Vos commissaires demandent, par conséquent, l'extension de leurs pouvoirs afin qu'ils soient en mesure de régler les difficultés qui pourraient exister.

Réserves:

Vos commissaires, à cause du fait qu'un rapport subséquent concernant les matières spécifiquement réservées sera remis à plus tard vu la nécessité, d'après vos commissaires, d'obtenir la preuve d'Angleterre concernant le statut de l'Imperial Merchant Service Guild, désirent qu'il soit entendu que toutes questions tombant proprement sous le travail de la Commission et concernant lesquelles aucune décision ou recommandation n'a été faite, seront, sur les instances d'un propriétaire quelconque ou du Guild, l'objet d'une enquête si, d'après l'opinion de vos commissaires, elles sont d'une importance suffisante.

Le commissaire James est forcément absent de la ville, et sera absent pendant quelques jours, par conséquent sa signature au présent rapport sera retardée. Il approuve quand même les décisions et recommandations ci-jointes.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) JAS. H. McVETY.

27 sept. 1918

(Signé) C. A. JAMES.

(Signé) W. E. BURNS,
Président.

Daté à Vancouver, C.-B., ce douzième jour de septembre A.D. 1918.

CÉDULE DES SALAIRES ACCORDÉS

Vaisseaux appartenant à la Canadian Pacific Ry. Co.

VAISSEAUX DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES

Classe 1A.

Princess Charlotte, Princess Sophia, Princess Victoria
Princess Adelaide et Princess Alice.

En vigueur : En vigueur
1er avril 1918 1er août 1918
par mois. par mois.

Maitre.....	\$245.00	\$250.00
1er officier.....	145.00	160.00
2ème officier.....	120.00	135.00
3ème officier.....	90.00	100.00

Classe 1B.

Vaisseaux de la Classe 1A se rendant dans l'Alaska.

Maitre.....	\$245.00	\$300.00
1er officier.....	145.00	160.00
2ème officier.....	120.00	135.00
3ème officier.....	90.00	110.00

Classe 2A.

Princess Maquinna (lorsque le service est sur la côte ouest.)

Maitre.....	\$220.00	\$250.00
1er officier.....	135.00	160.00
2ème officier.....	110.00	135.00
3ème officier.....	90.00	100.00

Classe 2B.

Princess Mary, Princess Royal, Princess Maquinna et Princess Sophia, lors des voyages locaux.

Maitre.....	\$220.00	\$225.00
1er officier.....	145.00	150.00
2ème officier.....	110.00	135.00
3ème officier.....	90.00	100.00

Classe 3.

Princess Beatrice, Princess Ena, Princess Patricia, Princess May et Tees.

Maitre.....	\$195.00	\$210.00
1er officier.....	135.00	150.00
2ème officier.....	110.00	125.00
3ème officier.....	90.00	100.00

Classe 4.

Princess Patricia (lors des voyages simples) et Charmer.

Maitre.....	\$185.00	\$190.00
1er officier.....	125.00	130.00
2ème officier.....	90.00	100.00

Classe 5

Island Princess et Otter.

Maitre.....	\$165.00	\$175.00
1er officier.....	120.00	120.00
2ème officier.....	90.00	100.00

Note.—La cédule du 1er avril s'appliquera au vaisseau Island Princess à partir de la date d'acquisition par la Canadian Pacific Railway Company.

REMORQUEURS.

Nanoose, Nitinat, et Qualicum.

Maitre.....	\$180.00	\$200.00
1er officier.....	90.00	110.00

Vaisseaux appartenant à la Grand Trunk Railway Company

VAISSEAUX DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES

Classe 1.

Prince Rupert et Prince George.

	En vigueur 1er avril 1918 par mois	En vigueur 1er août 1918 par mois
Maitre.....	\$245.00	\$250.00
1er officier.....	145.00	160.00
2ème officier.....	120.00	135.00
3ème officier.....	90.00	100.00

Classe 3.

Prince Albert et Prince John

Maitre.....	\$195.00	\$210.00
1er officier.....	135.00	150.00
2ème officier.....	110.00	125.00
3ème officier.....	90.00	100.00

REMORQUEURS

Remorqueur Lorne

Maitre.....	\$175.00	\$200.00
Second.....	90.00	100.00

Vaisseaux appartenant à la Union Steamship Company of British Columbia, Limited.

Classe 3.

Camosum, Chelohsin, et Venture.

	En vigueur 1er août 1918
Maitre.....	\$210.00
1er officier.....	150.00
2ème officier.....	125.00
3ème officier.....	90.00 à 100.00

Classe 4A.

Cheakamus et Cowichan.

Maitre.....	\$190.00
1er officier.....	130.00
2ème officier.....	110.00
3ème officier.....	90.00 à 100.00

Classe 4B

Cassiar.

Maitre.....	\$185.00
1er officier.....	125.00
2ème officier.....	110.00

Classe 5A.

Chasina et Chilco.

Maitre.....	\$175.00
1er officier.....	120.00

Classe 5B.

Coquitlam.

Maitre.....	\$180.00
1er officier.....	125.00
2ème officier.....	90.00 à 100.00

VAISSEAUX DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES AUTRES QUE CEUX MENTIONNÉS PLUS HAUT.

Classe 2.

Amur.

En vigueur
1er août 1918

Maitre.....	\$225.00
1er officier.....	150.00
2ème officier.....	125.00
3ème officier.....	100.00

Classe 3.

British Columbia, Gray, Henrietta, Marmion, et Quadra.

Maitre.....	\$210.00
1er officier.....	150.00
2ème officier.....	125.00
3ème officier.....	100.00

Classe 5.

Ballena, Bowena, Britannia, Celtic, Eastholm, et Queen City.

Maitre.....	\$175.00
1er officier.....	120.00
2ème officier (lorsqu'il y en a).....	100.00

Classe 8.

Cascade, Clansman, Coaster, Forrager, Grainer, Matsqui, Selkirk, Trader, et Westham.

Maitre.....	\$150.00
Second (lorsqu'il y en a).....	110.00

Classe 9.

Bentick, Enilada, Fort Langley, Lake Buntzen, Le Olbee, Marine Express, et New Delta.

En dehors du port.

Maitre.....	\$150.00
Second (lorsqu'il y en a).....	110.00

Dans le port.

Maitre.....	\$125.00
Second (lorsqu'il y en a).....	100.00

REMORQUEURS AUTRES QUE CEUX MENTIONNÉS PLUS HAUT.

En vigueur le 1er août 1918.

Remorqueur.	Maitre	Second.
-------------	--------	---------

Classe 2.

Commodore	\$200.00	\$100.00
Sea Lion	200.00	110.00

Classe 3.

Achates	180.00	105.00
Active	180.00	105.00
Czar	170.00	105.00
Chemainus	180.00	105.00
Dauntless	180.00	105.00
Dola	180.00	105.00
Erin	180.00	105.00
Faultless	180.00	105.00
Germania	180.00	105.00

Remorqueur.	Maitre	Second.	Remorqueur.	Maitre	Second.
Haro	180.00	105.00	Edna Grace	145.00	90.00
Ivanhoe	180.00	105.00	Ellison	145.00	90.00
Le Roi	180.00	105.00	Fearless	145.00	90.00
Peerless	180.00	105.00	Flyer	145.00	90.00
Sebastian	180.00	105.00	Hero No. 1	145.00	90.00
Tartar	180.00	105.00	Imp	145.00	90.00
Classe 4.			Jessie Mac	155.00	90.00
Beatrice	170.00	100.00	Kildonan	145.00	90.00
Berquist	170.00	100.00	Maagen	145.00	90.00
Clayburn	170.00	100.00	Marvis	145.00	90.00
Coutli	170.00	100.00	Moonlight	145.00	90.00
Earl	170.00	100.00	Muriel	145.00	90.00
Etta White	170.00	100.00	Native	145.00	90.00
Freno	170.00	100.00	Owen	145.00	90.00
Hope	170.00	100.00	Plunger	145.00	90.00
Mystery	170.00	100.00	Projective	145.00	90.00
Olive M.	170.00	100.00	Pronative	145.00	90.00
Progressive	170.00	100.00	Sadie	145.00	90.00
Queen	170.00	100.00	Squid	145.00	90.00
St. Clair	170.00	100.00	Stormer	145.00	90.00
Tepic	170.00	100.00	Superior	145.00	90.00
Wireless	170.00	100.00	Vancouver	145.00	90.00
Vulcan	170.00	90.00	Classe 7.		
Classe 5.			Antolycus	125.00	
Annacis	155.00	90.00	Beryl	125.00	
B. C. Boy	155.00	90.00	Buster B.	125.00	
Belle	155.00	90.00	Canpac	125.00	
Cheerful	155.00	90.00	Centre Star	125.00	
Chieftain	155.00	90.00	Cleeve	125.00	
Daring	155.00	90.00	Clive	125.00	
Farquhar	155.00	90.00	Cultus	125.00	
Fearful	155.00	90.00	Delta	125.00	
Francis Cutting	155.00	90.00	Dolphin	125.00	
Gleeful	155.00	90.00	Dominion	125.00	
Glenboro	155.00	90.00	Dorothy	125.00	
Hopkins	155.00	90.00	Elsie	130.00	
Lornet	155.00	90.00	Enola	125.00	
M. C. M.	155.00	90.00	Eva	125.00	
Phoenix	155.00	90.00	Gypsy	125.00	
Protective	155.00	90.00	Hilda	125.00	
Red Fir	155.00	90.00	Iris	125.00	
Spray	155.00	90.00	Isaac	125.00	
Storm King	155.00	90.00	Joyful	125.00	
Swell	155.00	90.00	Lottie N.	125.00	
Classe 6.			M. T. No. 1	125.00	
Armoco	145.00	90.00	Naiad	125.00	
B. C. Maid	145.00	90.00	Polarine	125.00	
Brunette	145.00	90.00	Reliance	125.00	
Burrard	145.00	90.00	Respond	125.00	
Canadian	135.00	90.00	Senator	125.00	
City of Lund	145.00	90.00	Shuswap	125.00	
Daisy	145.00	90.00	Stetson	135.00	
Defiance	145.00	90.00	Stranger	125.00	
Digges	145.00	90.00	Tussler	125.00	
Edith	145.00	90.00			

(Signé) W. E. BURNS, 
Président.
(Signé) JAS. H. McVETRY, 
(Signé) E. A. JAMES, 

DIFFÉRENDIS INDUSTRIELS EN SEPTEMBRE 1918

DIX-NEUF grèves, affectant approximativement 6,104 employés, ont été rapportées comme ayant commencé en septembre. Il existait à différentes époques du mois 30 grèves affectant directement 7,416 ouvriers. La perte de temps totale causée par les différends industriels a été estimée à

102,563 jours ouvrables, en comparaison avec 94,040 en août 1918 et 25,288 en septembre 1917. La perte de temps occasionnée par les 19 grèves commencées en septembre a été de 75,371 jours ouvrables, tandis qu'une perte de temps de 27,862 jours est attribuable aux 11 grèves commencées