

Martin, JJ

NMU Drive in Canal Zone
pays off for 4,000 members
(Excerpt from NMU Pilot, Dec. 1966)

NMU Drive in Canal Zone Pays Off For 4,000 Members

By Vice President James J. Martin

I have just returned from a visit to Panama. During my stay I was able to meet with many of our members at their job sites on the Atlantic and Pacific sectors. I was sorry I was not able to meet with more members, but time would not allow me to do so.

Everywhere I went I was warmly received and found a wonderful enthusiasm for the National Maritime Union. Members crowded around and were very eager to hear what their representatives had to say.



MARTIN

Membership meetings held in both the Atlantic and Pacific sectors were well-attended with more than 200 members at each meeting. After each session we were able to speak with many of the members present and listen to their grievances; many had high words of praise for President Curran and what the NMU has done for them.

Although the NMU has been in the Panama Canal for a comparatively short time—just three years—we are already the largest union in the area with more than 4,000 members at present; this number is increasing every day. Jobs of our members vary from ground maintenance to school teachers.

At the Gatun Locks deckhands' shed we were fortunate to arrive just on the change of watches and were able to meet with two crews there at one time. I recalled to the members that when I was transiting the Canal conditions were much different than they are now. At that time, because the Locks were being reinforced, only one side was open which meant that the Canal deckhands had to be aboard ship for long periods of time, in many cases, twenty or more hours.

They had to bring their own food and sleep out on deck or in the ship's alleyways and when they left the ship they had to come back to their homes on the other side by train. These conditions no longer prevail. All this is now changed. Now our members work in just one lock, eight hours a day, have clean coveralls, clean lockers for their clothes, showers and have the use of recreational facilities while they wait to take the next ship through the locks.

I would recommend that our deep-sea members who transit the Canal take the time to speak with our members there. I believe they will be gratified to find as I did, the enthusiasm and pride the Canal members have in being brother members of the NMU.

While I was there I met with Edward Doolan, Director of Personnel at Balboa Heights, regarding NMU's fight for exclusive recognition under Section 6 of Executive Order 10988, and review of the entire Panama Canal Classification system, two grievances of long standing.

Exclusive Recognition Sought

We pointed out that the classification system, in addition to being out-dated, also discriminated against local workers and was inequitable when compared with similar jobs in the United States. We also pointed out as an example the case of the Canal deckhands who were asking to be re-rated to the same pay scale as ABs aboard our deep-sea ships. We advised the officials of the Panama Canal Company that by granting exclusive recognition they could show the world that the Panama Canal was a workshop for free trade unionism and democracy.

We also requested that the same bonus that had been paid to all U. S. citizen Canal workers be paid to other workers who had contributed to the construction of the Panama Canal at great sacrifices.

Since this meeting, Stan Gruber, of the NMU General Counsel staff who was with me in the Canal, has filed a suit on behalf of the deckhands in the Federal Court of Claims in Washington to require the company to re-classify these men. Further, we are submitting a grievance to the representative of the Panama Canal Company on behalf of the mule operators and the line handlers, who are being required to report at their mules at the turn of the watch and to wait until they are relieved. This requires them to report, in many cases, twenty minutes early and the watch coming off is twenty minutes late, for a total of forty minutes over their work day.

Informe del Presidente Curran Sobre la Zona del Canal

Lo siguiente es una sección del Informe del Presidente a la Catorceava Convención Nacional de la Unión Marítima Nacional, llevada a efecto en New York City desde el 3 hasta el 6 de Octubre de 1966.

ZONA DEL CANAL DE PANAMA: Nuestra División del Canal de Panamá fue constituida en el 1963. Nosotros ahora contamos con unos 4,000 miembros en varias unidades allí. A continuación publicamos un breve resumen de algunas de las cosas que hemos alcanzado.

- Eliminación de la discriminación en la subsistencia y alimentación. Antes de nuestra llegada al Istmo, empleados de los E.U. que eran asignados a trabajar fuera de sus áreas regulares de trabajo a base de Por Día, estaban recibiendo \$5 en efectivo en vez de comidas, mientras que los locales estaban recibiendo \$2.75. La NMU hizo que se eliminara esa práctica discriminatoria y ahora los locales están recibiendo subsistencias de dinero en efectivo en vez de comidas iguales a los de los E.U.

- Obtuvimos también un aumento en el alojamiento. Ahora los locales están recibiendo \$3.00 en vez de los \$2.00 anteriores. Esas ganancias se aplican a todos los empleados de la Panama Canal Company y del Gobierno de la Zona del Canal.

- Encontramos otra clase de discriminación en la División de Dragado en equipo flotante. A través de nuestros Delegados y miembros, supimos que las comidas servidas a los empleados locales eran inferiores a las servidas a los de los E.U. La NMU hizo que se eliminara ese sistema. Las tripulaciones ahora están recibiendo: leche, mantecado, pasteles, tocineta, jamón y huevos, y otros comestibles que no recibían antes.

- Eliminación de la tarifa compulsoria de subsistencia para el centro de servicio (empleados que no manejaban las comidas)—durante varios años requerían que esos empleados en el Centro de Servicio pagaran una subsistencia mensual para comida, se la comieran o no. Tuvimos éxito en terminar con esa practica injusta, a pesar de que otra unión con miembros en la unidad, trató de mantenerse igual que antes.

- Evitamos la eliminación de empleados de cubierta en la división de navegación — la Panama Canal Company anunció su intención de eliminar todos los empleados de cubierta y hacer que las tripulaciones de los barcos rindieran las labores de los empleados de cubierta. Esa idea fue torpedeada a través de la

rápida acción tomada por la Oficina Nacional de la NMU en Washington y con los altos ejecutivos de las principales líneas navieras. Esa acción salvó los trabajos de unos 700 de nuestros miembros en el Canal de Panamá.

- Mejores condiciones de trabajo para los trabajadores de cubierta — Antes de la llegada de la NMU al Istmo, los trabajadores de cubierta estaban trabajando a base de 40 horas a la semana pero no había ninguna cláusula para pagar sobretiempo después de ocho horas al día. Eso era increíble. A los trabajadores de cubierta se les obligaba trabajar continuamente por 15 a 16 horas sin sobretiempo. Tampoco había itinerario para tiempo libre. Estaban sujetos a ser llamados dentro de un período cuatro o cinco horas. Los que no se presentaban a trabajar cuando eran llamados, estaban sujetos a castigo.

- La NMU luchó por corregir esas inhumanas condiciones de trabajo y tuvo éxito. Los trabajadores de cubierta tienen actualmente un horario de ocho horas de trabajo al día. Se les paga sobretiempo después de ocho horas, en vez de 40 horas. Ellos tienen ahora una semana regular de trabajo de 5 días, con dos días libres, y se les informa con suficiente tiempo por adelantado sobre sus dos días libres. Eso, por supuesto, hace que ellos disfruten una mejor vida con su familia. Como resultado del triunfo de la semana de 8 horas de trabajo al día, y 5 días a la semana, el personal que trabaja en cubierta en el Canal, ha sido aumentado de 500 hombres a aproximadamente 850.

- Evitamos la eliminación del personal en los remolcadores—La reducción de un marino en todos los remolcadores fue planeada por la compañía, pero los planes fueron cancelados, después de las fuertes protestas de la NMU.

- Obtuvimos mejores condiciones de trabajo para los ayudantes en las esclusas — Era la costumbre hacer que los ayudantes en las esclusas corrieran a trote detrás de las locomotoras, como peones, durante la operación de abrir o cerrar las esclusas. La NMU vigorosamente se opuso a esa práctica. Como resultado, ahora se le permite a nuestros miembros correr en las locomotoras durante esas operaciones.

- Obtuvimos una clasificación más alta para los pintores en la división de mantenimiento — Los trabajadores en el mantenimiento de puentes anteriormente eran clasificados como Helpers, Grade M-5, con una escala de salarios de \$0.98

a \$1.06 la hora, mientras actualmente estaban haciendo el trabajo de la clasificación Grado M-7. Después de varias reuniones con la Compañía, tuvimos éxito en hacer que le aumentaran la clasificación a esos empleados al Grado M-7 con una escala de salarios de \$1.32 a \$1.44.

- Obtuvimos una clasificación más alta para los barqueros en las esclusas —Después de años de ser ignorados por la Compañía, los hoteros en las esclusas fueron ascendidos de Grado M-5 a Grado M-6 con una escala de salario de \$1.12 a \$1.22.

Nuestra Unión toma muy en serio su responsabilidad hacia sus miembros en la Zona del Canal de Panamá. Además de nuestro Director Regional y su personal allí, un Vice Presidente y un Representante Nacional han sido asignados a asumir específicas responsabilidades en conexión con la División.

Las normas de relaciones obreras de la Panama Canal Co. aún están atrasadas, pero creemos que su contacto con la NMU les ha enseñado mucho.

Uno de los obstáculos que hemos tenido que vencer ha sido la existencia de uniones que estaban allí antes que la NMU, pero que no eran más que uniones de la compañía. Los oficiales de la Compañía, naturalmente han tratado de mantener su vieja norma de relaciones y han hecho todo lo mejor posible para desorientar y obstruir la organización de la NMU.

El éxito de nuestros esfuerzos organizadores resultaron de la labor y reconocimiento de la NMU como una Unión que se preocupa de sus problemas y que puede obtener resultados.

Tenemos casi un 100% de miembros en muchas unidades del Canal y hemos pedido reconocimiento exclusivo de acuerdo con la Orden Ejecutiva 10988. Sin embargo, la Compañía alega que debido a ser una unidad gubernamental fuera de los Estados Unidos, la misma no está requerida a otorgar reconocimiento exclusivo a ninguna Unión. Nosotros continuaremos nuestros esfuerzos para alcanzar ese reconocimiento exclusivo.

Hemos provisto protección de seguro de vida para nuestros miembros en la División del Canal de Panamá, un gran paso de avance para los trabajadores allí. Esperamos también anunciar pronto el establecimiento de becas especiales para los niños de nuestros miembros en el Canal.

(Pasa a la Página 38)

La Vos Español

(Continuación)

La NMU continuará luchando por los empleados de la Zona del Canal. Continuaremos luchando en pro de pagos más decentes y mejores condiciones de trabajo, en todas las divisiones, y además por mejor trato para todos nuestros miembros en la Zona del Canal.

FRANCISCO MONAHAN DIES ABOARD 'THALIA'

To The PILOT, Oct. 25—While on our way to the Far East, by way of the Persian Gulf, we lost one of our crew members yesterday, Francisco Monahan, Bk. 17437, our Cook. Brother Monahan was an NMU member for over 20 years and was widely known by most of the oldtimers as Frank. He died suddenly of an apparent heart attack. His body is being left at Colombo, Ceylon, awaiting word from



MONAHAN

his nearest kin.

He was a good shipmate and will be mourned by us all.

—Arnold "Whitey" Korhonen, Bk. 30203, Deck Del.; A. C. Sousa, Bk. 50833, Eng. Del. SS Tholia.

CARTAS DE LOS MIEMBROS DE PANAMA PARA EL PRESIDENTE CURRAN

Al Presidente Curran, Sept. 26 — Nosotros los Indios de San Blas, que trabajamos en los muelles de Cristobal y Balboa, Zona del Canal, nunca habíamos pertenecido a ninguna Organización Sindical, porque no había una organización que luchara contra las injusticias que a diario cometía la Panama Canal, hasta que nos abrió sus manos como una madre la NMU y nuestro digno Presidente Joseph Curran y sus representantes nos hicieron sentir alegres y optimistas y bajo esta esperanza de una vida de tratos justos, nos acogimos bajo las manos protectoras de la NMU.

Ahora vemos con sorpresa que en una publicación aparecida en el periódico "Call" en el mes de Agosto próximo pasado, cuyos autores que nunca han visto los problemas de la Zona del Canal, y que tienen sueños de poder, quieren rezagarnos a una segunda plana como las otras organizaciones locales, que no tienen fuerza para combatir las injusticias.

Por lo tanto resolvemos pedir a la Oficina Nacional y a esta Magna Convención, la máxima protección para seguir como estamos; miembros directos de esta gran Unión que es la NMU.

Nuestros anticipados agradecimientos y en nombre de sus hermanos Indios Kunas-NMU.

—Climardo Calvo, Libro 73110 (Por 152 Nativos de San Blas).

Al Presidente Curran, Sept. 23 — Yo he estado empleado por la Panama Canal Company por más de veinte años. Mi primer contacto con el trabajo organizado fue como miembro de la United Public Workers, Local 713. Cuando se abolió la Local 713, me convertí en miembro de la Local 900, AFSCME, AFL-CIO.

Como un trabajador con la División de Navegación puedo decir honestamente, sin miedo a refutación, que los trabajadores de mi división han recibido a través de los años, muy poca, si alguna representación de la Local 900. Este hecho está ilustrado por el manejo de nuestra reclamación por más alta clasificación en el 1962 por parte de la Local 900.

En esa época, circulaban rumores al efecto de que con el cambio a una base por hora, la escala sería 73 centavos por hora en la clasificación M-4. Rápidamente pasamos esa información al Presidente de la Local 900, quien se burló del informe y francamente nos aseguró que no había existido ni se había llegado a tal acuerdo y que el informe era meramente un rumor.

Sorprendentemente, dos meses después, el anuncio oficial de Balboa Heights coincidía con el "rumor" y nos sorprendió la información de que la decisión había sido alcanzada después de consultas con nuestros representantes de la Unión.

Para empeorar las cosas, para los miembros de la Local 900, se publicaron unas declaraciones del Representante Internacional de la AFSCME indicando que los empleados de cubierta eran "bien pagados" a 73 centavos la hora, ya que, después de todo, a la mayoría de los trabajadores en la América Latina se les pagaba salarios muchos más bajos. Como resultado de esos desarrollos, la mayoría de los empleados perdieron la fe en la Local 900 y en la ausencia de una unión leal y responsable, se formó un comité de siete empleados de cubierta, quienes contrataron los servicios de un abogado local. A través de los esfuerzos de ese comité, nosotros ganamos aumentos de 73 centavos a 81 centavos la hora, y con rapidez otros aumentos a 84 centavos y luego a 90 centavos la hora.

Por las anteriores razones y otras muy numerosas para incluir en este testimonio voluntario, yo públicamente testifico que prestaré todos mis esfuerzos al continuo progreso de la NMU y haré todo lo que esté a mi alcance para hacer que mis compañeros respalden mi respetable y capaz Unión. Mi fe en la NMU como organización obrera con "pantalones" ha sido indiscutiblemente justificada y continuará creciendo a pesar de los esfuerzos organizados por derrotarla.

—Randal A. Hall, Libro No. 70477.

GI STEVEDORES AT CAM RANH BAY

To The PILOT, October 22—I am writing about the picture on page six of your August issue of The PILOT. You are wrong when you say the Vietnamese longshoremen are overworked. There are only about 30 Vietnamese working with the U. S. Army.

The people that unload the ships that come into Cam Ranh Bay are the Army stevedores. We unload about 97% of all the cargo that is brought into the area. I feel that credit should be given where credit is due, as all the seamen know.

The work at Cam Ranh Bay is on a 24 hour-a-day schedule. The men are working on 12 hour shifts, seven days a week, to keep our men supplied with necessary equipment.

We have been known to put out two thousand tons in a 24 hour period. Our

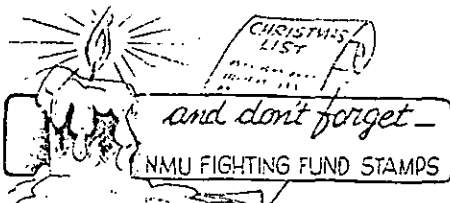


Freighters in Cam Ranh Bay in South Vietnam waiting to be unloaded by hard working U.S. Army stevedores.

average day is around 750 tons. The variation is due to the variation of cargo. When we have a ship loaded with cement or heavy lifts it is possible for us to average around two thousands tons per day, but when we are working a ship loaded with general cargo, which usually includes a variety of different size boxes, barrels, and other odd types of equipment, our average tonnage per day is sometimes as low as 200 to 300 tons.

—Pfc. Robert L. Broom, 155 Trans. Co. (TS), Cam Ranh Bay, South Vietnam.

Editor's Note. The PILOT regrets the error, the product of an overworked caption writer.



Panama

NMU-Panama Division members thronged to meetings on both sides of the Isthmus to hear Vice President James Martin discuss NMU aims in their behalf during his four-day visit in October. His busy schedule included visits to many Canal Zone work areas where he shook hands and conversed briefly with scores of members.

Stanley Gruber, who accompanied him, explained the legal aspects of several pending NMU fights in behalf of PCD members.

NMU-PCD has approached the Panama Canal Company with formal demands for speedy action on overtime beefs for helpers at Locks, boatmen, linehandlers and locomotive operators. These workers are required to report as much as half an hour before regulation check-in time without compensation.

Rene Liocanjie, Regional Director

New Orleans

The tragic story of the SS Gulfstag, which caught fire in the Gulf of Mexico October 24 and cost the lives of eight of the crew including six NMU members, will be covered in other sections of this Pilot.

In addition to the seven who were lost at the time of the fire, we are sorry to report that Brother Jesse Jeffries, who was Chief Pumpman aboard the vessel, passed away in the New Orleans Marine Hospital on November 12 due to complications from the severe burns he received when abandoning the ship.

We extend our sincere condolences to all the families of those who were lost in this tragedy. We also appreciate the assistance of Vice-President James Martin, National Representative Leo Strassman and Joseph Patton, Port Arthur Agent, who were extremely helpful in seeing that the needs of the 20 survivors were taken care of when landed, after being taken off the SS Atlantic Prestige in New Orleans.

The cooperation and patience of these survivors is also to be commended, considering the fact that all were visibly shaken, which is certainly to be expected from anyone who has survived a fire at sea.

The voters in the State of Louisiana turned out better than some expected November 8, possibly due to the fact that a number of Constitutional Amendments were being voted on. All local candidates, supported by labor, were elected, including Congressman Hale Boggs. A proposition was also approved for the construction of a Superdome Stadium, built somewhat on the order of the Astrodome in Houston.

Brother Actom M. DeLair, 75 years young and a pensioner since 1959,



CIVIC DUTY. Nearly 200 NMU pickets carried protest against mistreatment and arrest of NMU official by New York policeman to doors of station house in Bronx where Patrolman Peter Dario, working on sound truck for retention of Civilian Review Board, had been arrested earlier. Despite all-out efforts of labor and other groups an emotion-pocked issue, New York voters turned down Review Board.

dropped in and purchased \$20 worth of Fighting Fund Stamps. Brother Jonah (Red) Clark, who is well known in the Gulf area, also dropped in and purchased \$100 worth of Fighting Fund Stamps.

S. D. George, Agent

Norfolk

A New York firm has contracted with city officials here to make a study of a proposed containerized cargo terminal which the city hopes to have in operation within two-and-a-half years. The facility will be built at the site of the old Hampton Roads Terminal.

U. S. Lines announced a new Continental Express Service using their fast new container-liner vessels from Hampton Roads to Belgium, Holland and Germany.

Another promising program will be the face-lifting program scheduled for the near future to clean up the port and its harbor.

We regret to report the deaths of two of our members, Brothers Robert Harrel and George Scott, who died suddenly. Floral wreaths were sent to their families with expressions of our deep sorrow. They will be missed.

Invest in your future. Buy a Fighting Fund Stamp today. Be wise, Buy now.

Peter D'Amico, Acting Agent

San Juan

Shipping has improved fairly in the last three weeks as there are members who are getting off on vacation to stay home for the Christmas holidays.

We are now making preparation for the Xmas party in the hall and some friends of labor in Puerto Rico have been invited.

We urge all members to keep buying Fighting Fund Stamps which is the key to our success on keeping our Union strong.

Guillermo Ryan, Field Patrolman

Corpus Christi

The SS Hess Trader came in without a single beef, thanks to a good Ship's Committee, and made a substantial contribution to the Union's Fighting Fund.

We would like to remind each member once again, that if you get off a vessel and are ill or injured be sure to get a Master's Certificate and report at once to the nearest USPHS hospital or outpatient clinic.

We still have many cases where a man gets paid off and fails to report his illness while aboard ship. Then he waits two or three weeks before reporting to a doctor. This makes it practically impossible to collect the maintenance and cure benefits due him.

Merry Christmas and a Happy New Year to all.

James L. McKinley, Field Patrolman

Honolulu

This report is being written from Guam where the National Office sent me to cover the tanker SS Sister Katingo when the Articles ran out while on a shuttle run between the Persian Gulf and this port.

There can be no question in anyone's mind that NMU gives its members the best service of any labor organization in the world. There have been countless times when Patrolmen and National Officers have travelled thousands of miles to settle beefs.

Thanks to the great campaign launched by organized labor, all our candidates here were elected to office in the recent elections.

Continue your active support of the Union's Fighting Fund. It will pay off ten-fold in the future. Buy a stamp today and at every payoff.

David Smith, Field Patrolman