

URBAN KRZYŻANOWSKI

WARUNKI PRACY OFICERÓW
W POLSKIEJ MARYNARCE
HANDLOWEJ.

GDYNIA 1937

SKŁAD GŁÓWNY W KSIĘGARNI H. NIEMIERSKIEWICZA
UL. ABRAHAMA Nr. 18.

1263

H D 1485

101263



Motto :

Jesteśmy najmłodszą marynarką świata,
ale mamy najstarszą ustawę żeglarską.

WSTĘP.

Jak wynika z Polskiej Biblijografji Morza i Pomorza St. Zielińskiego, w języku polskim nie ukazała się jeszcze żadna praca traktująca o zagadnieniu i warunkach pracy w polskiej marynarce handlowej.

Niniejsza broszura jest zatem pierwszą próbą oświetlenia tych zagadnień.

Warunki pracy w naszej marynarce handlowej są niesłychanie ciężkie, i w wyniku tych warunków już w najbliższych latach należy liczyć się z poważnym ubytkiem ilościowym oficerów.

Marynarka handlowa jest dla Polski taką samą koniecznością ekonomiczną, jak eksport, emigracja żydowska, reforma rolna i t. p. Z powodu braku ludzi, marynarka nasza już dziś nie może rozwijać się w takim tempie, jakiego wymaga nasz bilans handlowy i płatniczy.

Jezeli więc marynarce grozi poważny ubytek dopiero co wyszkolonych fachowców, sprawa przestaje być błażą, a staje się sprawą społeczną, która powinna być jaknajszerszej omówioną i uleczoną.

Zadaniem niniejszej broszury jest zawiadomienie społeczeństwa i sfer miarodajnych, że sprawa taka istnieje i że znajduje się w chronicznym stanie chorobliwym, który niebawem może odbić się ujemnie na całości naszej ekspansji morskiej.

Niniejsza broszura powstała z głębokiej troski o los marynarki handlowej w Polsce, i z troski o los grup zawodowych z marynarką związanych.

WŁADZA ZWIERZCHNIA MARYNARKI HANDLOWEJ.

Uchwała Rady Ministrów z dn. 1 grudnia 1921 przekazała Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkie sprawy związane z marynarką handlową.

Spróbujmy zliczyć funkcje jakie Ministerstwo P. i H. objęło w stosunku do marynarki handlowej:

- a) Ponieważ zagadnienie marynarki handlowej przeszło możliwości inicjatywy prywatnej, Państwo przyjęło na siebie obowiązki przedsiębiorcy żeglugowego. W miarę rozwoju marynarki, procentowy udział Państwa będzie wzrastać, gdyż wątpliwem jest czy znajdzie się dostatecznie mocna inicjatywa prywatna, która zaryzykuje inwestycje żeglugowe. Kapitał prywatny w Polsce zanika, można więc marzenia o inicjatywie prywatnej schować do lamusa. Nadzór nad przedsiębiorstwami żeglugowemi pełni departament morski Min. P. i H.
- b) Tenże departament objął funkcje Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej. Jest to fakt nie mający precedensu ani w Polsce, ani zagranicą. W dziedzinie opieki społecznej, dep. Morski wykazał całkowitą idolencję, utrzymując przestarzałą ustawę z początku bieżącego stulecia.
- c) Państwowa Szkoła Morska należy do resortu Przemysłu i Handlu. Powyższa przynależność nie pozostaje bez wpływu na całokształt stosunków w marynarce handlowej.

- d) Po zatem, dep. morski wykonuje z natury rzeczy naturalne funkcje Państwa, to znaczy jest rozjemcą między pracodawcą (t. j. sobą samym) a pracownikami, tudzież normuje i ustala stosunki z racji wydanych zarządzeń i posiadanej inicjatywy ustawodawczej.

W dzisiejszej, autorytatywnej epoce, podział władz jest jakoby przeżytkiem, ale o takim pogwałceniu zasad Monteskiusza nie śniło się nawet filozofom.

Jeden i ten sam organ administracji państwowej kształci sobie pracowników, stwarza im warsztat pracy, zarządza tym warszlatem, oraz jest sędzią i ustawodawcą dla zarządzanej przez się części gospodarstwa i jej pracowników.

Konia z rzędem temu, kto wynajdzie analogiczny zespół kompetencji. Istniała w dawnej Polsce instytucja sądów patrymonialnych, gdzie każdy bene natus był również sędzią swoich chłopów.

Patrymonium w marynarce handlowej poszło dalej, gdyż patron posiada w praktyce i władzę ustawodawczą. Powyżej przytoczone ześrodkowanie różnorodnych funkcji ma cały szereg doniosłych skutków.

Jednym z tych skutków jest niesłychane zacofanie ustawodawstwa socjalnego w marynarce handlowej.

Uchwała Rady Ministrów z dn. 1 grudnia 1921 była celową, a nawet konieczną.

Ale wtedy Polska, praktycznie biorąc, nie posiadała marynarki.

Od daty powzięcia tej uchwały, minęło lat piętnaście.

Powstała marynarka, powstały zagadnienia i konflikty których nie było w r. 1921.

Dziś ta uchwała jest anachronizmem.

Jeżeli Polska ma mieć zdrowe stosunki w marynarce, uchwała musi być anulowaną, a sprawy ochrony pracy winny wrócić pod kompetencję Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, które jedyne jest w Polsce powołane do rozwiązywania zagadnień socjalnych.

Im prędzej taka uchwała zapadnie, im prędzej zapadnie na morzu sprawiedliwość społeczna, tem prędzej Państwo uzyska ekspansywnych pionierów morza, zamiast gromady zgorzkniałych malkontentów.

USTAWA ŻEGLARSKA.

Państwo Polskie, obejmując w roku 1920 port w Pucku i nadmorskie wydmy, odziedziczyło jeszcze jeden rarytas: jest nim niemiecka Ustawa Żeglarska z dn. 2 czerwca 1902 r.

Powyższa ustawa, uzupełniona tylko rozporządzeniem Ministra P. i H. z dn. 27 kwietnia 1933 r. jest dotychczas obowiązującym fundamentem, na którym rozwinął się całokształt stosunków pracy na morzu. W Niemczech, taż sama ustawa, choć formalnie nie uchylona, została obwarowana tyloma aktami prawnymi, że prócz przepisów dyscyplinarnych nie z niej właściwie nie ma zastosowania. Ustawa w oryginale zaczyna się od słów: Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Keiser, König von Preussen, verordnen was folgt...

Trudno lądowemu, nie znającemu stosunków czlowie-

kowi wytłomaczyć, co rozporządził Wilhelm Ostatni w r. 1902. Warto tylko zaznaczyć, że Kanclerz Hitler już w r. 1934 bardzo gruntownie zreformował wilhelmińskie i wejmarskie porządki. Uczyniono to, ustanawiając Tarifordnung für die deutsche Seeschiffahrt vom 15 Nov. 1934. Wszyscy, interesujący się zagadnieniem pracy na morzu, winni przestudjować ten interesujący akt narodowo-socjalistycznej legislatywy.

Spróbujmy jednak wybrać z ustawy żeglarskiej kilka charakterystycznych przykładów:

Oto § 74, mówiący kiedy marynarz może zażądać zwolnienia z pracy. Otóż marynarz może zażądać zwolnienia w razie czynnej zniewagi ze strony kapitana, głodzenia, zmiany bandery, jeśli statek ma iść do portu gdzie panuje dżuma, cholera, i t. d. Jeżeli jednak marynarzowi np. zachoruje żona, to na własne żądanie zwolnić się ze statku nie może. Gdyby zaś zeszedł samowolnie, to § 33 zezwala na przymusowe sprowadzenie marynarza, przy czem „koszty dostarczenia” ponosi marynarz. Przepisy te nie są w praktyce respektowane i w kraju zwalnia się marynarza na każde jego żądanie. Niemniej, paragrafy te są całkowicie w mocy, mimo że stosowanie ich stworzyłoby dosłownie pańszczyznę. Jest jeszcze i § 35 bardzo charakterystyczny dla epoki. Mówi on o długości dnia pracy w porcie. O oficerach mówi tylko że należy im w porcie udzielać conajmniej ośmiogodzinnego odpoczynku. Wydedukować z tąd łatwo, że pozostałe szesnaście godzin powinni oficerowie pracować, a § 40 dodaje, że dodatkowe wynagrodzenie im się nie należy. Paragraf ten ma stałe zastosowanie,

w praktyce zaś oficerowie pracują tyle ile tylko potrzeba, zawsze bez dodatkowego wynagrodzenia.

Oto dwa praktyczne komentarze do rozbrzmiewającego hasła „Frontem do Morza”.

STOSUNKI OSOBOWE.

Jak wiadomo, większość oficerów naszej marynarki handlowej składa się z absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej.

W najbliższych latach, w miarę ubywania oficerów ze starszych generacji, udział ten procentowo będzie się zwiększać i wreszcie ustabilizuje się na wysokości około 80—90%. Mówiąc więc o oficerach marynarki handlowej, mówić będę o tym młodym, dominującym elemencie.

Marynarka handlowa powstała w roku 1926, w roku pamiętnych wydarzeń politycznych.

Nie był to przypadkowy zbieg okoliczności. Wszyscy pamiętamy dobrze, iż w roku tym Polska po raz pierwszy otrzymała rząd, który energicznie rozpoczął budowę portu w Gdyni i założył pierwsze, po dziś istniejące i rozwijające się przedsiębiorstwo żeglugowe. Chociaż w ubiegłym dziesięcioleciu, sprawy marynarki handlowej różne przechodziły koleje, fakt powyższy jest bezsporny i jest zasadniczym elementem naszego stosunku do Polski dzisiejszej.

Z powyżej przytoczonej daty wynika, że najstarsi z nas pracują zawodowo od roku 1926. Mamy poza sobą maksimum 10 lat pracy. Operując lądowemi pojęciami, dopiero zaczęliśmy pracować. Powinniśmy być pełni

zdrowia, sił, zapału, i stanowić dla społeczeństwa kadry które jeszcze 20 do 30 lat mogłyby borykać się z życiem na morzu.

Tak prawdopodobnie przypuszczają nasi pracodawcy. Rzeczywistość jest jednak dalece różną od przypuszczeń które można wysnuć operując lądowymi kryterjami. Mimo pozornie zadawalających wyników przeprowadzonego obecnie badania stanu zdrowotności oficerów i załóg, stan ten jest bardzo zły i ubytek oficerów już się rozpoczął.

Maluczko, a będą nas znosić ze statków, (bo wielu nie zejdzie o własnych siłach) pokręconych reumatyzmem, z nerwicą lub katarą żołądka, ischiasem i całym arsenałem boga Neptuna.

Zaludnią się przytulki dla neurasteników i nerwowo chorych, sanatorja przeciwgruźlicze i poradnie dla alkoholików.

A następców jest nie wielu, bo młodsze roczniki absolwentów Szkoły Morskiej ciągną na ląd.

Wysokie opłaty, jakie pobiera bezpłatna w zasadzie Szkoła, sprawiają że Szkoła jest niedostępną dla ludzi średniozamożnych. Wśród uczniów dominuje element zbyt elitarny. Mając troje dzieci, ażeby podolać stużłotowej opłacie miesięcznej i innym wygórowanym opłatom jakie pociąga za sobą Szkoła Morska, trzeba zarabiać około tysiąca złotych miesięcznie. Nic więc dziwnego, że owi synowie tysiąc złotych rodzin nie chcą wozić węgla i szukają lżejszego kawałka chleba. Jeżeli Szkoła Morska chce produkować element pożą-

dany na rynku pracy, musi zerwać z gardemarińskimi tradycjami i obniżyć opłaty.

A przede wszystkim, muszą być zmienione odstraszające warunki pracy w naszej marynarce.

*

W shippingu kryzys można uważać za skończony i żyjemy w typowym okresie dobrej koniunktury.

Stocznie w całym szeregu krajów są zawałone zamówieniami.

Stawki frachtowe podniosły się znacznie.

Marynarka nasza, która po latach zaniedbania ma wiele do odrobienia, rozwija się w sposób widoczny.

Jako skutek, obserwujemy znaczny popyt na rynku pracy, który wobec planów rozbudowy tonażu, trwać będzie jeszcze kilka lat.

Każdy, kto chce pracować, pracę znajduje.

Wątpliwem jest, czy jakakolwiek inna gałąź gospodarki narodowej wykazuje takie ożywienie i taką chłonność mózgów i rąk.

Mimo tego, obserwujemy stały odpływ młodych sił z morza na ląd.

Zjawisko ogromnie charakterystyczne; pewien dział pracy wykazuje znaczne ożywienie, a mimo to, pracownicy uciekają od tego ożywienia, szukając chleba tam, gdzie panuje zastój i bezrobocie.

Część tych uciekinierów wraca, czekając poprawy koniunktury i lepszej okazji.

Niech mówią cyfry:

Z rocznika 1927	poszło na ląd	41 ⁰ / ₀
„ 1928	„ „	62,5 ⁰ / ₀
„ 1929	„ „	50 ⁰ / ₀
„ 1930	„ „	28 ⁰ / ₀
„ 1931	„ „	36 ⁰ / ₀
„ 1932	„ „	28 ⁰ / ₀
„ 1933	„ „	14 ⁰ / ₀
„ 1934	„ „	
„ 1935	„ „	27 ⁰ / ₀

Dane powyższe tyczą się wydziału mechanicznego. Pozostali pływają. Pływają bo brak im inicjatywy, pretekcji. Pływają marząc o elektryfikacji kraju, o stoczni sztawerce, pilotażu.

Nie jest to nastrój sprzyjający normalnej pracy.

Psychoza ciągu na ląd ogarnia coraz to więcej pływających, a przy najlżejszej poprawie warunków bytu na lądzie, statki mogą się zostać bez oficerów.

Nie pomoże tu ani reklama podróży statków szkolnych ani święty zapał jaki instytucje propagandowe rozsiewają wokół spraw morskich.

Trzeba zmienić warunki pracy w marynarce handlowej a wtedy zagadnienia narybku i przyrostu sił fachowych rozwiążą się same

DOTYCHCZASOWE PRÓBY I ICH WYNIKI.

W pierwszych latach istnienia naszej marynarki, stoczni panowały niemal sielskie. Ilość stanowisk oficerskich była dostateczną, ilość członków załogi — wystarczającą. Tempo eksploatacji statków, a co zateu

idzie i ludzi, było bardzo wolne. Ówczesna budująca się Gdynia i drobnomieszczański Gdańsk, tudzież niedoświadczony aparat handlowy, sprawiały że statki długo stały w porcie. Załadunek odbywał się wolno, częste były postoje w oczekiwaniu. Były to zjawiska nieodłączne od pierwszego, organizacyjnego okresu przedsiębiorstw i portu. W tych warunkach, sprawy socjalne niemal nie istniały.

Stanowiska wyższe były poobsadzone przez oficerów z b. marynarek zaborezych, stanowiska niższe przez młodych absolwentów Szkoły Morskiej. Pierwsi byli zadowoleni ze spokoju po latach tułaczki, dla drugich morze było nowością.

Pierwsze lata, a były to lata dobrej koniunktury, zostały zmarnowane dla sprawy nowelizacji ustawodawstwa. W miarę wzrostu tempa eksploatacji statków, konieczność zmian stała się dla wszystkich widoczną.

Początkowo usłowoano dokonać zmian za pomocą umów zbiorowych, zawieranych między Związkiem Armatorów Polskich a b. Związkiem Oficerów.

Umowy zbiorowe polepszyły nieco sprawę warunków pracy. Uzyskano pewne przedłużenie urlopów, uzyskano podwyżki za wysługę lat, jednym słowem uczynione były pierwsze kroki dla normalizacji stosunków.

Powyższy okres starań i walk o poprawę warunków pracy, zbiegł się z kryzysem ekonomicznym, który doprowadził do masowego unieruchomienia statków.

Ostatnią umowę zawarto dn. 6 czerwea 1931 r. a od dn. 1 lutego 1933 r. do chwili dzisiejszej trwa stan bezumowny.

Inicjatywę ujęło Państwo.

Oczekiwano zasadniczej nowelizacji Ustawy Żeglarskiej lub wprowadzenia całego polskiego ustawodawstwa socjalnego.

Nadzieje okazały się płonne.

Państwo nie wystąpiło z żadnym aktem ustawodawczym. Wydano tylko t. zw. „Obwieszczenie” z dn. 27 kwietnia 1933 r. które chociaż zmieniło istniejące normy, nie było ogłoszone w Dzienniku Ustaw i jest tylko zarządzeniem Ministra.

Rozporządzenie to „zalegalizowało” niektóre zdobycze ostatniej umowy zbiorowej. Punkt 9 mówi, że armator i pracownik opłacają według obowiązujących ustaw przypadające na nich części składek ubezpieczeniowych. Dotychczas, ubezpieczenie chorobowe oficerów i ich rodzin istniało tylko dzięki umowie zbiorowej.

Termin wypowiedzenia stosunku służbowego waha się od 2 do 28 dni, urlopy od 14 do 21 dni, zależnie od lat pracy. Okresy wyczekiwania po chorobie, tudzież przed i po ćwiczeniach wojskowych, wlicza się do urlopu, co w praktyce daje urlop podzielony na kilkudniowe okresy. Długość dnia pracy pozostała bez zmiany. Pozostaliśmy dalej obywatelami drugiej klasy.

Między nami a Polską istnieje granica. Biegnie ona wzdłuż gdyńskich nadbrzeży.

Jest to granica zasięgu polskiego ustawodawstwa socjalnego. Ustawodawstwo to obowiązuje na brzegu. Podlegają mu piloci, celnicy, robotnicy portowi i wszyscy inni.

Przy nadbrzeżu przycumowany stoi statek.

Ma polską banderę, załogę polską, właścicielem jego jest Państwo. Przedsiębiorstwo jest wpisane do rejestru handlowego w Gdyni. Statek jest wpisany do rejestru w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Płacimy wszystkie podatki, świadczenia i pożyczki. Służymy w wojsku i odbywamy nawet ćwiczenia wojskowe, co w naszych warunkach uchodzi za szczególny fawor. Ale mimo to jesteśmy obywatelami drugiej klasy.

Żyjemy w jakiejś ustawowej luce, o której dokładne zdefiniowanie mógłby pokusić się prawnik.

Spróbujmy zatem zgrupować fakty, aby uzyskać jasny pogląd:

- a) płacimy wszystkie podatki,
- b) płacimy wszystkie świadczenia socjalne pracowników umysłowych, ale nie z mocy ustawy, a na podstawie rozporządzenia Ministra P. i H. z dnia 27 marca 1933 r.
- c) odbywamy wszystkie powinności obywatelskie.

Pomimo pełnych uprawnień w dziedzinie płacenia podatków,

- d) mamy nieograniczony dzień pracy zamiast ośmiodziesiętnego,
- e) mamy maksimum 21 dniowe urlopy zamiast miesięcznych,
- f) mamy maksimum 28 dniowe wypowiedzenie stosunku służbowego, zamiast trzymiesięcznego,
- g) będąc w morzu lub zagranicą, nie możemy głosować do Sejmu, Senatu i rady miejskiej miasta Gdyni, jak to się praktykuje w obcych państwach.

Jesteśmy więc pracownikami umysłowymi dla władz fiskalnych, i na tem się kończy stosunek państwa do jego pływających obywateli.

W wydawnictwie ¹⁾ Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie, opublikowane jest oświadczenie Rządu Polskiego z dn. 26 lipca 1929 r. w którym Rząd twierdzi, iż miarodajnymi dla czasu pracy na statkach są: niemiecka ustawa żeglarska (Le Code allemand de marins) i polska ustawa z dn. 18 grudnia 1919 o czasie pracy w przemyśle i handlu.

Ow Code allemand de marins, to prawdopodobnie stara znajoma ustawa z r. 1902. Dziwne tylko, że nie nazwano jej po imieniu i nie podano daty. Druga część oświadczenia rządowego mija się z prawdą, gdyż ustawa z dn. 18 grudnia 1919 nie obowiązywała i nie obowiązuje w polskiej marynarce handlowej.

WARUNKI PRACY.

Statki pływające po Bałtyku i Morzu Północnem pływają u nas przeważnie na 2 wachty, co równa się minimum dwunastogodzinnemu dniowi pracy w morzu. Sprawa tych dwóch wacht jest zagadnieniem o znaczeniu międzynarodowym. Dotychczas, tylko pięć państw stosuje bez ograniczeń zasadę ośmiogodzinnego dnia pracy w morzu i w porcie. Od lat zajmowały się tą sprawą różne instytucje międzynarodowe, lecz zawdzięczając oporowi Anglii i jej armatorów, wszystko pozostawało po staremu. Dopiero w czasie ostatniej sesji

¹⁾ La durée du travail a bord. Genève 1929 Str. 186.

Międzynarodowej Organizacji Pracy, głosami 23 państw przyjęto konwencję o ograniczeniu czasu pracy na statkach do ośmiu godzin.

Dziś, w epoce czterdziestogodzinnego tygodnia pracy, dwunastogodzinny dzień pracy w morzu jest oburżającym przeżytkiem. Dodajmy do tego, że wszyscy armatorzy na świecie starają się na niedzielę statki wysłać w morze, gdyż załogi w morzu w niedzielę pracują bez dodatkowego wynagrodzenia. Dla wielu statków, rok pracy trwa okrągłe 365 dni, przyczem długość dnia roboczego oscyluje od 12 do 16 i więcej godzin na dobę.

Dzień pracy w porcie, w większości państw został doprowadzony do ośmiu godzin. W Polsce, praktycznie nie ma żadnych ograniczeń.

Dominujący wpływ wywierają tutaj stosunki w porcie gdańskim. Gdynia, na równi z portami sowieckimi, ładuje wszystkie ładunki całą dobę.

Ale w Sowietach i w całym szeregu państw zachodnioeuropejskich, załogi idą w porcie macierzystym na ląd, a remont, wyładowanie i załadowanie statków przeprowadza się wyłącznie siłami lądowymi.

U nas czynności te należą do załogi, nie rzadkie są więc wypadki, że oficerowie bądź członkowie załogi, w porcie „macierzystym” nie mogą zejść na ląd.

Życie rodzinne odbywa się na krawędzi ładowni, przy remoncie maszyn.

Odpozynekowi nerwowemu towarzyszy turkot wind.

Po podróży odpoczywa się przy liczeniu ładunku,

pompowaniu balastów, przyjmowaniu materiałów, bunkru lub przy czyszczeniu kotłów.

Ostatnio wyszedł jeszcze okólnik, ograniczający możliwość przyjmowania osób postronnych na statkach.

Trudno zrozumieć, na jakiej podstawie formalnej, czy choćby moralnej, przedsiębiorstwa wydały ten okólnik.

Kabiny statkowe w których mieszkamy, są naszymi prywatnymi mieszkaniami, za które słono płacimy.

Fakt ściągania komornego jest dostatecznym stwierdzeniem istnienia stosunku analogicznego do stosunku wiążącego właściciela posesji z lokatorem.

Na lądzie tego rodzaju jednostronne zarządzenia są nie do pomyślenia. Na morzu wolno wszystko, a czterystokilometrowa odległość od Warszawy potrafi wszystko zatuszować,

Jakiem prawem armator, będący tutaj kamienicznikiem, ogranicza nasze prawo przyjmowania osób postronnych, (żona jest też osobą postronną), — trudno dociec.

Jeżeli stosunki będą dalej rozwijać się w tym stylu, Państwowa Szkoła Morska winna zaznaczać w swych reklamowych ulotkach, że przyjmuje tylko osobników ze sfer mniejszości seksualnych.

Od kilku lat, państwowe przedsiębiorstwa żeglugowe nie zezwalają zupełnie na zabieranie z sobą żon w podróż.

Podstawą są tu jakoby zwyczaje angielskie. Ciekawe, że z całego ustawodawstwa i obyczajowości angielskiej wyciągnięto tylko ten jeden jedyny przepis.

Inne przepisy nie mają niestety zastosowania.

W lecie, widzujemy statki niemieckie, duńskie, szwedzkie i inne, jak rozbrzmiewają śmiechem całych rodzin, a są

to przecież stare morskie nacje, które wiedzą co statkom przystoi.

Jedynie polskie prywatne przedsiębiorstwo żeglugowe, zezwala na zabieranie żon w podróż i uszczerbku nie doznaje.

W tym samym czasie, kiedy u nas wyszedł ów okólnik dotyczący osób postronnych na statkach, Pg. dr. Robert Ley, kierownik niemieckiego frontu pracy, zapowiedział budowę nowych domów marynarza.

W domach tych, projektowane są odpowiednie pokoje w których będą mogły mieszkać rodziny tych członków załóg, którzy z racji krótkości postoju nie mogą pojechać do domu.

U nas brzmi hasło „Frontem do Morza”, w Niemczech zaś jest zasada: „der deutsche Seeman ist nicht mehr zweitklassig”.

O bolesnej rzeczywistości służby pod polską banderą możnaby napisać wiele, lecz dla informacji niech wystarczą następujące przykłady:

W roku zeszłym, zdarzył się fakt szeroko komentowany i omawiany, który jednak w naszych stosunkach jest chlebem powszednim.

Jeden z asystentów, a więc pracownik umysłowy, podechorąży rezerwy Wojsk Polskich, został powołany na sześciotygodniowe ćwiczenia wojskowe. Był jedynym żywicielem swojej trzyosobowej rodziny. Dla odbycia owych ćwiczeń, przedsiębiorstwo udzieliło swemu pracownikowi sześciotygodniowego bezpłatnego urlopu. Nie pomogły żadne starania. Przedsiębiorstwo zastosowało taktykę zwlekania, a w rezultacie

zainteresowany nie otrzymał nawet przysługującego mu zasiłku, jaki władze wypłacają powołanym na ćwiczenia rezerwistom. Jak w tych warunkach wygląda odżywianie dwojga małych dzieci, łatwo można sobie wyobrazić.

Ostatnio, pod wpływem dochodzących z terenu poruków, wypłaca się asystentom wynagrodzenia za czas ćwiczeń, wojskowych. Jak widać z powyższego przykładu, prawa polskie jeszcze nie objęły polskiego morza w posiadanie, a samowola gdyńskich kacyków sięga tak daleko, jak chce.

Jedną z największych naszych bolączek, jest stosunek do Ubezpieczalni Społecznych. W wypadkach obłożnych chorób zagranicą, przedsiębiorstwa i ubezpieczalnia uchylają się od wypłaty zasiłku chorobowego, powołując się na odnośne ustawy. Ustawy nie wzięły pod uwagę istnienia marynarki handlowej i jej specyficznych warunków pracy. Czas jednak najwyższy by dostrzeżono marynarkę i marynarzy.

Jasnym jest, że przy powyżej naszkicowanych warunkach pracy, zużywanie się materiału ludzkiego jest niezwykle szybkie.

Ciężkie warunki pływania w zimie, tysiące nieprzespanej nocy i przepracowanych dni, praca na mrozie lub w temperaturze 40° — 50° stopni, wszystko to sprawia, że mimo radującej nas rozbudowy marynarki, praca na morzu jest martyrologją.

POZIOM PŁAC.

Dla ogólnej oceny stosunków należy jeszcze rozpatrzyć poziom płac w naszej marynarce.

Łatwo jest udowodnić, że posiadamy marynarkę o wysokich płacach. Przerachowawszy na złote taryfy niektórych naszych sąsiadów, dojdziemy do wniosku że oficerowie i załogi polskie są wysoko wynagradzane.

Jest to jednak tylko skutek polityki walutowej państw obcych.

Po dewaluacji dolara, funta angielskiego, guldena holenderskiego i franka francuskiego, Polska stała się niemal ostatnim państwem utrzymującym przedkryzysowy parytet złota. Są państwa, które po goldstandardzie mają tylko mętne wspomnienia i manewrują w dół swą walutą, zależnie od wymogów chwili.

W tych warunkach, zestawienie poziomu płac różnych marynarek, nie daje żadnego istotnego porównania możliwości zarobkowych.

Lista tanich marynarek pokrywa się z listą państw które zdewaluowały swą walutę. Tanią marynarkę ma Grecja, Jugosławia, Finlandja, Estonia, Łotwa. Dodajmy do tego, że wiele z wyżej wyszczególnionych bander jest tylko pokrywką dla międzynarodowego kapitału grasującego w shippingu. W krajach tych, poziom cen mieszkań i artykułów pierwszej potrzeby, jest wielokrotnie niższy niż w Gdyni.

Piszący te słowa miał możliwość zbadania stopy życiowej naszych fińskich i estońskich kolegów. Są to najgorzej płatne marynarki świata, prawdziwi parjasi międzynarodowego rynku. Mimo tego, rodziny naszych

fińskich kolegów mieszkają we własnych, pięknych domkach i żyją na znacznie wyższej stopie, niż „lepiej” wynagradzani polscy oficerowie.

Sąsiedzi nasi stosują dumping walutowy, a my, odpowiadamy niskimi płacami w kraju przedkryzysowego parytetu złota i wysokich cen wewnętrznych.

Pamiętać trzeba, że Gdynia jest miastem drogiem o wysokich czynszach mieszkaniowych i wysokich cenach artykułów pierwszej potrzeby.

W każdym razie, minimalne płace w polskiej marynarce handlowej, są niższe od analogicznych płac w wielu obcych marynarkach.

W tych warunkach, szermowanie argumentem o wysokich płacach, jest świadomym ukrywaniem istotnego stanu rzeczy i jego głębszych powodów.

Sprawę wysokości płac należy omawiać na szerokiej ekonomicznej płaszczyźnie, a anonimowe występy jakiegokolwiek czasu do czasu trafiają się w gdyńskiej prasie, traktować należy jako niedojrzałe próby publicystów domowego chowu.

Jeżeli uwzględnimy 365 dniowy rok pracy i dzień pracy bez żadnych ograniczeń, płace wielu oficerów okażą się poniżej zarobków robotników portowych w Gdyni.

NASTRÓJ SPOŁECZEŃSTWA I NASZ NASTRÓJ.

Hasło „Frontem do Morza” brzmi aż uszy bołą.

Na przyjazd srebrnoskrzydłej fregaty walą całej szeregi podniesionej na duchu, u białosposobionej publiczności Orkiestry grają.

Wienczy się uczniaków, którzy tracą czas na uprawianie bezużytecznego, reprezentacyjnego jachtingu.

Sypią się medale.

Bo to jest propaganda „polskiej idei morskiej”.

Prasa zachłystuje się w zachwycie i sławi wszystko co ma związek z morzem. Każdy statek jest obfotografowany z przodu, z tyłu, z dołu i z lotu ptaka.

Podróże jachtów mają swoją prasę i literaturę.

Opisuje się statki, krany, porty, podróże, salony na „Piłsudskim” i knajpy w Gdyni.

Bliskim jest Jan z Kolna, Arciszewski i Beniowski.

Istnieje jakieś nieme sprzysiężenie, czy też sitwa ludzi pióra. Opisać wszystko, wszystko od masztowej sosny po gdyńskie speluny, nie tknąć tylko marynarzy.

Jest to fakt ciekawy, proszący się o specjalne omówienie.

Jaki jest nasz nastrój psychiczny, lepiej nie pisać. Niech sobie czytelnik sam dośpiewa co myśli i czuje człowiek, który w porcie „macierzystym” pracuje 20 godzin i widzi np. gałą podniesioną z racji święta morza.

Dzisiejszy stan faktyczny jest tembardziej bolesny, że z ogólnej sumy czterech polskich przedsiębiorstw żeglugowych, trzy są całkowicie lub w większości własnością państwa. Szary człowiek na morzu, od lat nie może zrozumieć, czemu to Rzeczpospolita, która w swej konstytucji napisała że „Państwo rozciąga opiekę nad pracą i sprawuje nadzór nad jej warunkami”, wobec jednych stosuje ustawodawstwo socjalne, a innym każe żyć i pracować na poziomie kulisów.

Stan ten przyczynia Państwu ogrom strat moralnych.

Przedsiębiorstwa są państwowe, więc przy pewnej symplifikacji rozumowania, krzywdy społeczne i wiele nieszczęśliwych posunięć kładzie się wprost na karb państwa.

KONWENCJA O CZASIE PRACY NA STATKACH ¹⁾

Dnia 21 października 1936 r. w czasie dwudziestej pierwszej sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy, zwołanej w Genewie przez Radę Zarządzającą Międzynarodowego Biura Pracy, została przegłosowana i przyjęta konwencja o czasie pracy na statkach.

Przeciwko konwencji głosowali tylko delegaci rządów Japonji i Imperjum Brytyjskiego.

Większość delegatów armatorów głosowała również przeciw konwencji.

Przeciw konwencji głosowali delegaci armatorów trzynastu krajów, między innymi delegaci armatorów Imperjum Brytyjskiego, Norwegji, Japonji i Polski.

Za przyjęciem konwencji głosowali delegaci rządów dwudziestu trzech państw, delegaci armatorów pięciu państw, (U. S. A., S. S. S. R., Australji, Francji i Jugosławji) i wszyscy delegaci marynarzy.

Niemcy i Włochy nie brały udziału w pracach ani w obradach powyższej sesji.

Ostatecznie konwencję przyjęto 62 głosami przeciw 17. Nas, polaków, zdziwić tu musi fakt, że nasi delegaci rządowi głosowali za konwencją, a delegaci przedsiębiorstw państwowych przeciw konwencji.

¹⁾ Według Organe Officiel de l'Union des Officiers de la Marine Marchande Belge. Nr. 6--7, z roku 1936, str. 1204.

Opinii publicznej należy się wyjaśnienie, co oznacza ta rozbieżność w działaniu różnych czynników państwowych.

Konwencja wprowadza jako główny moment ośmiogodzinny dzień pracy w morzu i w porcie, dla oficerów mechaników na statkach powyżej 700 BRT lub 800 IHP, a dla oficerów pokładowych na statkach powyżej 2000 BRT.

Zgodnie ze statutem Międzynarodowej Organizacji Pracy, ratyfikacja każdej konwencji winna być dokonana w rok po zamknięciu sesji.

Art 24 mówi, iż konwencja obowiązywać będzie pół roku po zarejestrowaniu przez sekretarza generalnego Ligi Narodów ratyfikacji konwencji, dokonanej przez pięć państw posiadających powyżej 1000000 BRT.

Rozpatrując wyniki głosowania, można wyrazić uzasadnione przypuszczenie, iż znajdzie się pięć państw posiadających tonaż większy niż 1000000 BRT, które ratyfikują konwencję.

Ośmiogodzinny dzień pracy w marynarce jest obowiązującą normą w Argentynie, Francji, S.S.S.R., U.S.A. i w Australji.

Ratyfikacja konwencji w tych państwach jest pewną, gdyż nie wymaga poważniejszych zmian dotychczasowego ustawodawczego status quo.

Art. 18 nakłada na rządy obowiązek wciągnięcia organizacji armatorów, oficerów i marynarzy do współpracy nad przystosowaniem krajowego ustawodawstwa do wymogów konwencji.

Z naciskiem należy zaznaczyć, że w Polsce na lądzie

nie ma ludzi znających warunki życia i pracy w marynarce handlowej, więc jest rzeczą konieczności powołania do współpracy przedstawicieli zainteresowanych organizacji.

Szybkie przystosowanie ustawodawstwa polskiego do wymogów konwencji, i ratyfikacja samej konwencji mogą się w pełni przyczynić do znacznego uspokojenia wiecznie dymiącego gdyńskiego wulkanu.

KONKLUZJE.

W marynarce handlowej Państwo ulokowało wiele milionów złotych, a na rozwiązanie całego zagadnienia morskiego wydano miljardy. Zrobiło to wszystko Państwo, przy znikomym udziale inicjatywy prywatnej. Z tego punktu widzenia rzecz oceniając, Gdynia i marynarka handlowa stanowią największy w dziejach Polski odrodzonej eksperyment wprowadzania nowych form społecznego władania własnością.

W marynarce naszej nie żerują obce kapitały, nie ma zagranicznych Boussac'ów ani ich najemnych kondotierów.

Państwo bez reszty dierży władzę na morzu i posiada pełną możność regulowania stosunków.

W tych warunkach, stosunki w świecie pracy na morzu mogą być poczytane jako wyraz ogólnych dążeń Państwa w stosunku do świata pracy.

Wierzymy że tak nie jest, wierzymy że dzisiejszy stan ustawodawstwa socjalnego na morzu jest wynikiem tylko zbyt daleko idącej bierności.

Na stanowisku tem utwierdzają nas deklaracje kierów-

ników Państwa, wypowiedziane w toku ostatniej sesji sejmowej, mimo że stan faktyczny stosunków na morzu jaskrawo przeczy tym deklaracjom.

Oprócz kapitałów pieniężnych, naród nasz ulokował w marynarce inne jeszcze wartości, których w złotych obliczyć nie można.

Wartościami temi były zapal i poświęcenie młodzieży, która szła na morze, zrywając z tradycjami i przyzwyczajeniami wielu pokoleń.

Można kupić statki, można za pieniądze wybudować porty i stocznie, ale nie można nabyć zapalu i ducha pionierskiego.

My wkład ten wnieśliśmy do ogólnej gospodarki narodowej, bo taki był nasz święty obowiązek.

Dla służby społecznej, dla zrealizowania ideału Polski na Morzu, zrezygnowaliśmy z życia rodzinnego, zerwaliliśmy z bytowaniem dziesiątków lądowych pokoleń.

Staliśmy się pierwszymi od wieków polskimi marynarzami.

Takiego kapitału moralnego nie posiada żadna marynarka świata.

Te bezcenne kapitały wartości moralnych, zostały w ciągu bieżącego dziesięciolecia całkowicie roztrwonione.

Krótkowzroczna polityka potrafiła przemienić pionierów morza na robotów, dla których pływanie pod białoczerwoną banderą jest tylko smutną koniecznością materialną.

Na takim nastroju nie zbudujemy Polski Morskiej. Zagadnienie marynarki handlowej wiąże się nierozdzielnie z wieloma kapitalnemi zagadnieniami całego

Państwa. Wymiana handlowa, zatrudnienie bezrobotnych mas, ekspansja kolonialna w związku z przelutnieniem, polityką surowcową i emigracyjną, wszystko wymaga wielkiej i zdrowej marynarki handlowej.

Skończyło się pośrednie fundowanie potęgi Hapagów Hamburga i Bremy. Mamy własną politykę morską i wszyscy muszą zrozumieć, że marynarka handlowa jest pierwszorzędnym zagadnieniem państwowym.

Straty odnoszone na tym odcinku biją w całość Państwa Polska Mocarstwowa albo będzie Polską na Morzu albo wcale nią nie będzie.

Dotychczasowa, rabunkowa gospodarka człowiekiem na morzu, musi ustąpić miejsca nowej, troskliwej gospodarce, opartej na szacunku wzajemnym, uznaniu ciężkich warunków pracy i prawa do życia osobistego.

Ledwo narodzone pokolenie morskich polaków nie może zmarnieć, nie może rozpełznąć się po sklepikach i biurach.

*

Marynarka to nie tylko statki.

W marynarce są i ludzie.

Marynarzom, z racji wykonywanego zawodu, należy się szczególnie wnikliwa i troskliwa opieka ze strony Państwa.

Opieki tej nie doznajemy zupełnie.

Dotychczas interesowały się nami tylko władze fiskalne. Czekamy na zainteresowanie się innych władz.

Chcemy zostać pełnymi obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej.

Należy się nam stosowanie polskiego ustawodawstwa socjalnego, takiego jakie mają wszyscy pracownicy w Polsce, a w szczególności ośmiogodzinnego dnia pracy, miesięcznych urlopów i trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia stosunku służbowego.

Uchwała Rady Ministrów z dn. 1 grudnia 1921 winna być anulowana, a sprawy ochrony pracy powinny wrócić do Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej.

Potrzebne są nowoczesne przepisy o ilości załóg na statkach. Dotychczas sprawy te regulują przedsiębiorstwa we własnym zakresie, co jest niespotykaną w państwach europejskich anomalją.

Marynarce potrzebni są inspektorowie pracy.

W Gdyni, która oby się stała portem macierzystym, chcemy iść do naszych rodzin.

Po podróży należy się nam odpoczynek w porcie macierzystym, a nie szesnastogodzinny dzień pracy.

Należy zainicjować na nowo poważną akcję budowy tanich mieszkań i osiedli.

Jesteśmy grupą zawodową ściśle zespoloną z całością polityki morskiej Państwa.

Z Gdyni nie wyśisną nas żadne wypadki polityczne, żadne kryzysy gospodarcze, żadne zmiany koniunktury.

Nie jesteśmy biurokratami, którzy czekają na awans z przeniesieniem do Poznania czy do Warszawy.

Gdynia musi się stać dla nas czemś więcej, niż jednym z portów w którym stoją nasze statki.

Muszą zostać wynalezione tereny, gdzie powstaną osiedla oficerów marynarki handlowej, bo tysiąc met-

rów nadmorskiego piachu zespoli nas w jedno z ekspansją morską narodu.

Własne domki w porcie macierzystym, to nie żądanie jakiejś grupki zawodowej, to jeden z etapów zespolenia z wybrzeżem polaka z Kijowa, Odesy, polaka z Poznania czy z Warszawy.

OD AUTORA.

Ukazanie się niniejszej broszury było palącą koniecznością, gdyż anormalne stosunki jakie od lat w naszej marynarce panują, poczynają wydawać gorzkie owoce. Broszura niniejsza nie powstała w ciszy przestronnych gabinetów, nie jest owocem bogatych źródeł, statystyk, ankiet, czy dokumentów.

Powstała na statku, pisano ją w portach i w morzu, posiłkując się nie tyle niedostępnym materiałem książkowym, ile praktyką, boleśnie znaną i odczuwaną.

Tego rodzaju warunki redakcyjno-wydawnicze, nie mają chyba sobie równych w dziejach polskiego słowa drukowanego, niech więc będą usprawiedliwieniem dla uchybień stylu czy układu.

Ważność zagadnienia i powaga chwili, nie zezwalały na zbyt długie poszukiwanie dokumentów, zwłaszcza gdy trzeba było je wyławiać z odmętów św. Biurokracego. Składam serdeczne podziękowanie tym wszystkim kolegom, którzy swemi ofiarami umożliwili wydrukowanie i rozesłanie niniejszej broszury.

Dla oceny stosunków i nastrojów, niech posłuży fakt następujący: różni ludzie, często zupełnie mi nieznan-

przysyłali mi pieniądze na samą wieść o zamiarze wydania broszury, płacąc dosłownie za obietnicę kota w worku. Niech będzie to dowodem, jak naprężone są stosunki na morzu i jaki jest morale pływających.

Niebawem ukaże się w opracowaniu tegoż autora, broszura p. t.

Warunki pracy w niemieckiej marynarce handlowej.



