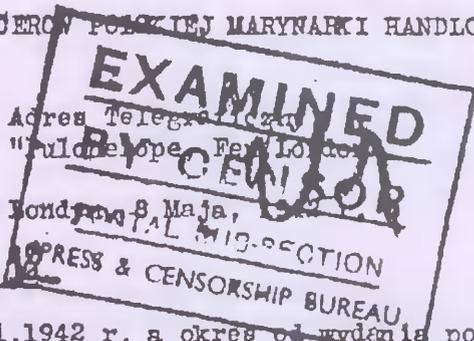


78/79, Leadenhall St.  
London, E.C.3.  
Tel. AVEmue 1929



nr 12

NIE PRZETRZYMUJ W KABINIE,  
DAJ DO PRZECZYTNIA KOLEDZE!

II 0305  
27.282

OKÓLNIAK NR. 12

Poprzedni nasz Okólnik Nr.11. ukazał się dnia 1.1.1942 r. a okres od wydania powyższego Okólnika był okresem bardzo intensywnej pracy naszego Zarządu. Prezes Zarządu p.Józef Dąbkowski przybył do Londynu na urlop dnia 12.12.1941 r. i z tą chwilą Zarząd mógł przystąpić do opracowania najpilniejszych zagadnień.

Zagadnieniem Nr.1. stosunków naszej Marynarki Handlowej była sprawa Oficerów statków pasażerskich. Nasza Umowa Zbiorowa z dnia 6.12.1940 r. nie wyłączyła statków pasażerskich z pod działania załączonych do powyższej umowy taryf, co oczywiście było poważnym błędem redakcyjnym Art.1. Umowy. Zachodziła zatem zasadnicza potrzeba zawarcia dodatkowego Porozumienia w sprawie płac Oficerów statków pasażerskich. Zadanie było trudne, gdyż po długim okresie umów indywidualnych usystematyzowanie płac nastęrczało wiele trudności. Jako zasadę przyjęliśmy płace proporcjonalne do tonażu dla Oficerów Pokładowych i płace proporcjonalne do mocy maszyn dla Oficerów Mechaników. Powyższa zasada wydaje się nam jedynym przekonującym uwarunkowaniem wysokości pensji od ponoszonej odpowiedzialności za statek proporcjonalnie do tonażu bądź do mocy maszyn. Zgodnie z ogólnie przewidzianą z. Mę i z naszym dążeniem, Kapitanowie i St.Mechanicy są wyłączeni z powyższego Porozumienia.

Porozumienie i załącznik taryfowy mogą się wydać stosunkowo łatwym do opracowania i zawarcia osiągnięciem. Aby jednak wprowadzić naszych Członków w system i trudności związane z tym rodzajem pracy, podajemy do wiadomości, iż usystematyzowanie posiadanych materiałów, danych, informacji, przemyślenie zasad oraz opracowanie konkretnego projektu Porozumienia, zajęło Zarządowi dwa tygodnie czasu. Zasadniczo Porozumienie osiągnięto po dwóch kolejnych konferencjach z ZAP w dniu 5.1.1942 r. i 7.1.1942 r., poczem odbyło się jeszcze kilka technicznych posiedzeń, na których ostatecznie uchwalono tekst Porozumienia z dnia 20.1.1942 r. Poniżej podajemy pełny tekst Porozumienia z dnia 20.1.1942 r.

"Związek Armatorów Polskich zawarł w dniu dzisiejszym ze Związkiem Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radio Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej następujące Porozumienie:

3.000 GRT — 10.000 GRT		10.000 GRT — 15.000 GRT	
KAPITAN	UMOWA INDYWIDUALNA Z ARMATOREM	UMOWA INDYWIDUALNA Z ARMATOREM	
	ODPOW. DYPLOM	WYSZY DYPLOM	ODPOW. DYPLOM WYSZY DYPLOM
ST.OFIORER	778 zł		856 zł
II "	540 "	565 zł	594 " 619 zł
II "	425 "	450 "	468 " 493 "
IV "	384 "	409 "	422 " 447 "
V "	350 "	375 "	385 " 410 "
DO 6.000 IHP		6.000 IHP — 13.000 IHP	
ST. MECHANIK	UMOWA INDYWIDUALNA Z ARMATOREM	I MECHANIK	UMOWA INDYWIDUALNA Z ARMATOREM
II MECHANIK	776 zł		856 zł
III "	540 "	565 zł	594 " 619 zł
IV "	425 "	450 "	468 " 493 "
ELEKTRYK	540 "		594 "

W przecięgu pierwszych pięciu lat pływania na tym samym stanowisku Oficerowie otrzymują podwyżkę w sumie zł.25. po każdym ukończonym roku pływania. Powyższe dodatki za wysługę lat płatne są od daty zawarcia niniejszego Porozumienia z uwzględnieniem ilości lat pływania na danym stanowisku przed zawarciem niniejszego Porozumienia."

Jak podaliśmy w naszym poprzednim Okólniku, Komisja Ubezpieczeniowa znalazła się niestety całkowicie poza wpływami naszej grupy ubezpieczonych. Po dziesięciomiesięcznej

	Z ARMATOREM		Z ARMATOREM	
II MECHANIK	776 zł		I MECHANIK	856 zł
III "	540 "	565 zł		594 "
IV "	425 "	450 "		468 "
ELEKTRYK	540 "			468 "
				498 "
				594 "

W przeciągu pierwszych pięciu lat pływania na tym samym stanowisku Oficerowie otrzymują podwyżkę w sumie zł. 25. po każdym ukończonym roku pływania. Powyższe dodatki za wysługę lat płatne są od daty zawarcia niniejszego Porozumienia z uwzględnieniem ilości lat pływania na danym stanowisku przed zawarciem niniejszego Porozumienia."

→ ~~Jak podaliśmy w naszym poprzednim Okólniku, Komisja Ubezpieczeniowa znalazła się~~  
nieestety całkowicie poza wpływami naszej grupy ubezpieczonych. Po dziesięciomiesięcznej  
praktyce, należy stwierdzić stanowczo, że Dekret Prezydenta RP. z dnia 30.6.1941 r. został  
tak skonstruowany, że Komisja Ubezpieczeniowa posiada tylko jednego przedstawiciela  
pracowników, a wg. Art. 7. pkt. 4. "W przypadkach, w których K.U. orzeka w sprawach pracowni  
nie należących do grupy niereprezentowanej w Komisji, przewodniczący na żądanie strony  
zwoluje do udziału w posiedzeniu Komisji, w zastępstwie jej członka, przedstawiciela tej  
grupy pracowników do której strona należy." Jak widać z powyższego tekstu Dekretu,  
stanowisko Członka Zastępcy

Członek naszego Zarządu Kpt. Edward Gubała został z dniem 12.3.1942 r. mianowany prowizorycznym Kierownikiem Działu Ubezpieczeń od Ryzyka Wojennego K.U. - Podkreśliamy, iż kandydaturę Kpt. E.G. ubały wysunęliśmy tylko na okres prowizorium, gdyż intencją naszą jest stworzenie Funduszu Ubezpieczeń od Ryzyka Wojennego i oparcie administracji tego Funduszu na podstawach mniej kosztownych niż te które obowiązują w K.U. Kpt. Gubała zajmuje się rozpatrywaniem około 60 wypadków inwalidztwa bądź śmierci, jakie zdarzyły się w czasie wojny. Pragnąc wykonywać nadzór nad gospodarką Komisji Ubezpieczeniowej, oraz informować ogół ubezpieczonych o stanie zabezpieczenia ich przyszłych emerytur, dnia 26.1.1942 r. zwróciliśmy się do K.U. z prośbą o stałe nadsyłanie nam protokołów z posiedzeń Komisji. K.U. odmówiła nam nadsyłania powyższych protokołów, twierdząc bez powołania się na szczegółowe przepisy, iż posiedzenia Komisji nie są jawne.

Otrzymawszy informując wieści iż kapitały K.U. nie wzrastają, co równa się wydawaniu składek emerytalnych na wydatki administracyjne, zwróciliśmy się do przedstawiciela pracowników w K.U., Przew. Z.Z.T., pana A.A., z prośbą o udzielenie nam całego szeregu wyjaśnień, tyżących się gospodarki i finansów K.U. Pytaliśmy przede wszystkim o wysokość wydatków administracyjnych, liczbę personelu biurowego, frekwencję chorych w przychodni, i.t.d. Dodatkowo postawiliśmy Później pytania tyżące się wydatków związanych z prowadzeniem zlikwidowanego ostatnio Domu Marynarza w Rugby. Listem z dnia 19.3.1942 r., przedstawiciel pracowników w K.U. odmówił udzielenia jakiegokolwiek wyjaśnień.

Powyższe podajemy do wiadomości, podkreślając, że w okresie w którym staraliśmy się uzyskać dane o gospodarce K.U., Komisja Ubezpieczeniowa nie posiadała, wbrew postanowieniom Dekretu Prezydenta RP. z dnia 30.6.1941 r., Komisji Rewizyjnej, a więc nie była poddaną kontroli społecznej ubezpieczonych, a tylko kontrolowaną była przez Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej, a więc administracyjnie.

Podajemy poniżej treść listu Komisji Ubezpieczeniowej w odpowiedzi na nasze zapytanie z dnia 27.4.1942 r., w sprawie budżetu K.U. na rok bieżący.

"Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych  
i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej,  
78/79, Londonhall Street, London, E.C.3.

5 maja, 1942 r.

Komisja Ubezpieczeniowa potwierdzając odbiór pisma z dnia 27 kwietnia 1942 r., przesyła w załączeniu uwierzytelniony odpis budżetu Komisji na rok obrachunkowy 1942.

W sprawie zestawienia dochodów i wydatków za rok 1941, Komisja Ubezpieczeniowa komunikuje, iż sprawozdanie i zestawienie są w przygotowaniu i po ukończeniu Komisja uprzystępní Zarządowi odpisy tyżące.

W pracy swej Komisja napotyka na poważne trudności, gdyż towarzystwa żeglugowe nie dostarczyły na czas wszystkich materiałów, potrzebnych do wykonania sprawozdania i zestawienia rachunkowego. Towarzystwa żeglugowe tłumaczą zwłokę niepunktualnym otrzymywaniem dowodów od Kapitanów statków, członków Związku Panów.

Sporządzenie bilansu Komisji Ubezpieczeniowej uzależnione jest w dużej mierze od sprawności aparatu administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych. Jak wiadomo, przedsiębiorstwa te mają wielkie trudności ze sporządzeniem bilansów i do chwili obecnej nie zostały jeszcze ustalone bilanse za rok 1940.

Komisja prosi wobec tego o wpłynięcie na Kapitanów statków, by wszelkie materiały potrzebne dla ustalenia tak ilości członków jak i wyliczenia należnych składek przesyłali towarzystwom żeglugowym w takim czasie, by towarzystwa w przepisanych terminach mogły je dostarczyć Komisji Ubezpieczeniowej.

KOMISJA UBEZPIECZENIOWA

/ A.A./

w.z. Przewodniczący

1 załącznik.

O D P I S

Załącznik do punktu 3 protokołu 46  
posiedzenia Komisji Ubezpieczeniowej  
z dnia 28 stycznia 1942 r.

B U D Ż E T

Komisji Ubezpieczeniowej  
na rok 1942.

Dochód ze składek ubezpieczeniowych

£21.600

Inne dochody

100

Zostają obciążone

wplywu na administrację i gospodarkę K.U. W okresie przeszło 10 miesięcy do naszego Sekretariatu nie wpłynęła ani jedna sprawa któraby zmuszała nas do wzięcia udziału w posiedzeniu K.U., co dostatecznie jasno określa fikcyjność członkostwa zastępczego. Dlatego też Zarząd postanowił nie wysunąć nowej kandydatury na członka zastępczego K.U. Jeżeli przykład my tak wielką wagę do oszczędnej i jawnej gospodarki w ubezpieczeniach społecznych, to przede wszystkim dlatego, iż należy sobie jasno powiedzieć że wszystkie przedwojenne wkłady emerytalne zostały się rzeczy przekroflone wojną. Kapitały ZUS się rzeczy stanowiły część sum którymś Państwo, należy więc pogodzić się z faktem że po wojnie cały system ubezpieczeniowy trzeba będzie rozpocząć od nowa. Nie wiadomo jak się ułożą odszkodowania wojenne i wydaje się prawdopodobnym, iż ZUS otrzyma tylko swoje place i niezniszczoną ruchomości. Z drugiej strony należy przyjąć za pewnik, iż powojenna Polska będzie nie tylko krajem zgliszcz i ruin ale również krajem obciążonym wielką ilością wdów i sierót, inwalidów i niezdolnych do pracy. Jeżeli po poprzedniej wojnie najwyższe renty inwalidzkie wynosiła 120 zł. miesięcznie, to należy się spodziewać, iż po zakończeniu obecnej wojny, renta ta będzie jeszcze niższa, jeżeli wogóle nasza przyszła państwowość będzie zdolną do jakichkolwiek wypłat z powyższego tytułu. W tych warunkach, biorąc pod uwagę stosowaną przez Niemców w Polsce planową eksterminację i deportacje do Rosji, należy się liczyć ze znacznym obniżeniem poziomu rent państwowych i ubezpieczeniowych.

Wszyscy ci z naszych członków, kt. mieli możność obserwacji jak długie i skomplikowane były rozliczenia z tytułu odszkodowań emerytalnych między rządami, ci wszyscy zdają sobie sprawę jaka może być nasza sytuacja po przekształceniach jakie sprawi tocząca się wojna. Ponieważ w obecnej chwili, Marynarka Handlowa jest jedyną gałęzią pracy podlegającą polskim Ubezpieczeniom Społecznym, Zarząd nasz stanął na stanowisku iż należy tak zorganizować Ubezpieczenia Społeczne i nadać Komisji Ubezpieczeniowej formę osoby prawnej, aby w przyszłości umożliwić włączenie funduszy ubezpieczeniowych z tego tytułu nagromadzonych, do ogólnego "kotła ubezpieczeniowego", gdyż w praktyce może to się równać przekrofleniu emerytur. Powyższe stanowisko można nazwać egoistycznym, ale uważamy, iż przede wszystkim ciąży na nas obowiązek bronięcia interesów naszych Członków a pozatym doniosłość obecnie spełnionej przez nas pracy stwarza obowiązek zapewnienia /o ile cokolwiek na tym świecie może być zapewnionym/ emerytur wszystkim niezdolnym do pracy, wszystkim wdowom i sierotom. Dlatego też należy trzymać obciążenie każdy penny przed wydaniem, bo to są pieniądze społeczne, a lekkomyślne wydanie pieniędzy na utrzymanie biurokracji jest karygodnym przestępstwem wobec tych, którzy z narzeniem życia służyli sprawie wojny. Z tych samych założeń wyszedłszy, naszym postulatem jest także wyodrębnienie Ubezpieczenia od Ryzyka Wojennego, aby w powojennych warunkach kapitały należne inwalidom nie rozplynęły się w ogólnym państwowym systemie rent inwalidzkich, o ile taki wogóle będzie.

W istniejącej sytuacji złożyliśmy już Min. Pracy i Opieki Społecznej nasz projekt Dekretu Prezydenta RP. o stworzeniu Funduszu Ubezpieczenia od Ryzyka Wojennego P.M.N. kt. może zapewnić niezależność Funduszu od ewentualnych zakusów obecnych i przyszłych władz administracyjnych oraz umożliwienie Funduszowi tanią administrację.

Sprawa Ubezpieczeń od Ryzyka Wojennego ma również swoją długą i niezrozumiałą historję i jeżeli zainteresowane czynniki nie pośpieszą z uporządkowaniem tej sprawy, to będziemy musieli niebawem wydać jeszcze jeden Okólnik specjalnie poświęcony podanym materiałom z zakresu Ubezpieczenia od Ryzyka Wojennego. W chwili obecnej Oficerowie i Załogi statków pasażerskich są ubezpieczeni od ryzyka wojennego w Komisji Ubezpieczeniowej, która reasekurowała się na warunkach podanych w naszym Okólniku Nr. 10. a resztę, t.j. wyrównanie do norm angielskich wzgl. polskich, świadczeń ubezpieczeniowych przejęła sama K.U. Pozostaje tylko pytanie jakimi kapitałami rozporządza K.U. która tak łatwo podejmuje się tak poważnych zobowiązań. Według naszych informacji, Komisja Ubezpieczeniowa nie rozporządza kapitałami dostatecznymi dla pokrycia przyjętych zobowiązań.

Jak podaliśmy na wstępie do niniejszego Okólnika, Prezes naszego Zarządu, Kpt. J. Dąbkowski, przybył do Londynu dnia 12.12.1941 r. i Zarząd natychmiast przystąpił do intensywnej pracy. Od dnia 12.1.1942 nasz Prezes otrzymał przydział do Dyrekcji GAL'u w związku z budową nowego statku. Ponieważ w międzyczasie nasze sprawy nie zostały doprowadzone do pożądanego rezultatu, dnia 15.3.42 r. Prezes Dąbkowski otrzymał od GAL'u bezpłatny i bezterminowy urlop i dalej osobiście kieruje wszystkimi pracami naszego Zarządu. W przeciągu powyższego okresu, Prezes Zarządu był na 12 statkach nawiązując osobisty kontakt i udzielając informacji o działalności i pracach Zarządu.

	z przeniesienia £21.700	£14.470
Leczenie przez Dentystów		1.000
Leczenie w Szpitalach		1.000
Lekarstwa		900
Przejazdy i przewozy chorych		600
Renty i Emerytury		1.350
Koszta organizacyjno rewizyjne		1.000
Uzupełnienie inwentarza lekarskiego i innego		500
Nadwyżka /5% składek na fundusz rezerwowy/		1.080
	<u>£21.700</u>	<u>£21.700</u>

Londyn 30 stycznia 1942 r.  
KOMISJA UBEZPIECZENIOWA  
/-/ E.F.  
Przewodniczący

Budżet Komisji Ubezpieczeniowej na rok 1942 niniejszym zatwierdzam  
Londyn dnia 27 lutego 1942  
/-/ S. Minister.

Powyższy preliminarz budżetowy otrzymany w chwili kiedy podagowanie naszego Okólnika było już ukończono. Dlatego też zamiast szczegółowej analizy preliminarza na rok 1942 podajemy tylko kilka nawiązujących się uwag.

Podkreślamy, że nie otrzymaliśmy żadnych danych bilansowych za rok 1941. Po podsumowaniu rubryk 5, 6 i 13, otrzymujemy sumę £3.400 preliminowaną na wydatki administracyjne na rok 1942. Ponieważ w dochodach preliminarz jest £21.700 przeto wydatki administracyjne pochłonię wg. projektu przeszło 15% ogólnej sumy wpływów. W dobie istotnej demokracji i samorządu w Ubezpieczeniach, na administrację wydawano około 5% dochodów. Wydatki administracyjne są więc przeszło 200% za wysokie. Tęgo rodzaju wygórowane koszty administracyjne są łatwo zrozumiałe, jeżeli uwzględnimy iż na same pensje urzędników ma iść miesięcznie aż £150.0.0. a na inne koszty utrzymania biura aż £50.0.0. miesięcznie.

Nie mielibyśmy nic przeciwko tak wysokim wydatkom na pensje i administrację, gdyby nie fakt, że preliminarz budżetowy nie przewiduje żadnych odpisów ani żadnego odkładania na emerytury. Pozycja Nr.12 i jej wysokość £1.350.0.0. co stanowi £112.0.0. miesięcznie najwidoczniej pokrywa tylko obecnie płacone emerytury i w całym preliminarzu nie ma śladu odkładania na emerytury. Ponieważ dla pracowników wysłanych składka emerytalna wynosiła około 4.5% uposażeń, a około 2/3 ogólnej składki ubezpieczeniowej, przeto w preliminarzu powinniśmy mieć co najmniej 50% wpływów przeznaczonych na fundusz emerytalny. Sany takiej w preliminarzu nie ma.

Powyższe uwagi nie stanowią bynajmniej dokładnego omówienia preliminarza, którą podamy dopiero w następnym naszym Okólniku. Podajemy również do wiadomości, że po przeszło dziesięciu miesiącach działalności K.U. Pan Minister Pracy i Opieki Społecznej powiadomił nas iż zamierza powołać komisję Rewizyjną i wrócił się do nas o wysunięcie kandydatur. Jak tylko Komisja Rewizyjna rozpocznie swą działalność i złoży nam raport opublikujemy szczegółowe dane co do gospodarki Komisji Ubezpieczeniowej.

Donosimy, iż w Sekretarjacie Związku są do odebrania listy dla  
"Adasia" od pani Baculewskiej  
i  
"Zygmunta" od pani Wojnowskiej.

Dnia 2.10.1941 r. wystosowaliśmy do Min.Pracy i Opieki Społecznej list z prośbą o wyjaśnienie wątpliwości powstałych z wejściem w życie Dekretu Prezydenta RP. z dnia 30.6.1941r. w związku z uprawnieniami pracowników wysłanych. Ponieważ nie otrzymałszy odpowiedzi, co uzasadniło nieobecnością w Anglii Ministra J.Stefczyka, powtórnie wystosowaliśmy pismo dnia 16.3.1942, w tej samej sprawie, które jak dotąd pozostawiono bez odpowiedzi.

W dniu 17.2.1942r i 26.4.1942 r. wystosowaliśmy dwa kolejne listy do K.U, prosząc o powiadomienie nas jak została ostatecznie uregulowana sprawa ubezpieczeń

Podajemy do wiadomości wszystkich naszych Członków, iż od czasu do czasu trafiają się na lądzie stanowiska kt. z pożytkiem mogłyby być objęte przez tych oficerów, którzy ze względów zdrowotnych nie mogą dalej pływać. Wobec powyższego, prosimy aby wszyscy, którym zdrowie nie pozwala na pracę na morzu, podali swe nazwiska i adresy wraz z wykazem dotychczasowej praktyki do wiadomości Sekretarjatu. W miarę możliwości będziemy dbać aby tego rodzaju stanowiska były obsadzane przede wszystkim przez niemożących pływać Oficerów.

Prosimy uprzejmie Członków naszego Związku o podanie swych nazwisk, o ile ich numery członkowskie są następujące:

- 54, 276,
- 271 278,
- 272, 279,

gdyż dotychczas nie zdołaliśmy jeszcze zidentyfikować nazwisk tych Członków. Całej liście nazwisk z numerami Członków nie możemy opublikować ze względu na cenzurę.

Sekretarjat zawiadamia, że podobnie jak dawniej, Członkowie naszego Związku mogą spędzać urlopy jako "Paying Guests" u rodzin angielskich. Załatwiamy tę sprawę w porozumieniu z organizacjami w rodzaju British Council, Rotary Club, i t.p., zaznaczając, że na znalezienie odpowiedniego miejsca spędzenia urlopu należy liczyć około 10 dni. Prosimy zgłaszać się, gdyż tego rodzaju kontakty uważamy za cenny przyczynek do wzajemnego poznawania się naszych dwóch narodów od strony ogniska domowego.

Podajemy do wiadomości, że na terenie Wielkiej Brytanji została zorganizowana akcja mająca na celu udowodnienie zbędności istnienia Polskich Sądów Morskich w Wielkiej Brytanji. Spotakaliśmy się z twierdzeniami, iż działalność Sądów Morskich jest skierowana wyłącznie przeciwko Marynarzom i nawet pojawiły się sugestje co do wystąpienia przeciwko samemu istnieniu Sądów Morskich oraz zastąpieniu Sądów postępowaniem arbitrażowym Zarządów zainteresowanych Związków. Wobec tego rodzaju wyrażonych opinii i sugestji, niniejszym wyrażamy nasze stanowisko w powyższej sprawie:

Zdaniem zainteresowanych Związków jest doprowadzenie do powstania takich warunków pracy i takiego współzycia na statkach P.M.H., żeby przez odbycie się jak najskłodniej i jak najwygodniej dla osiągnięcia maksymalnego pożytku jaki Marynarka Handlowa może oddać w czasie wojny wspólnej sprawie. Z drugiej strony, wszyscy stojący na kierowniczych stanowiskach i wszyscy wogóle zwierzchnicy muszą w danej sytuacji wykazać maksimum dobrej woli, taktu, cierpliwości, gdyż czym kto zajmuje wyższe stanowisko, tym na nim ciąży większa odpowiedzialność i musi się wykazać tym wyższym poczuciem odpowiedzialności, sprawiedliwości i oddaniem wspólnej sprawie. Ale wszędzie tam gdzie zachodzi wypadek złej woli i przekroczenie istniejących przepisów i dobrych zwyczajów, nie widzimy innej drogi jak pociągnięcie winnych do odpowiedzialności. Należy dążyć dołożyć wszelkich starań, aby ilość spraw była jak najmniej.

Podkreślamy, iż nieprawdą jest, jakoby tylko Marynarze byli pociągani do odpowiedzialności. Sekretarjat Sądów Morskich zawiadomił nas, że w dniu 26.3.42 r. na 139 spraw zgłoszonych do Prokuratury, przeszło dziesięć spraw, nie wliczając w to spraw Asystentów, dotyczyło Oficerów P.M.H. Z powyższego jasno wynika, że wszyscy, bez względu na zajmowane stanowisko, w równym stopniu podlegają wymiarowi sprawiedliwości Sądów Morskich. Zarząd wyraża głębokie przekonanie, iż ilość spraw Oficerów zmniejsza się, a być może, wogóle sprawy te znikną z wokandy naszych Sądów Morskich. Tym zamo, jak w okresie przedwojennym, przysłuchiwanie się rozprawom Izb Morskich było częścią wykształcenia zawodowego, tak samo pożądanym jest aby wszędzie tam, gdzie okoliczności pozwolą, Oficerowie przysłuchiwali się rozprawom Sądów Morskich i w ten sposób zapoznawali się z procedurą sądową i obowiązującymi przepisami.

Od dłuższego czasu Zarząd nasz zastanawiał się nad rozwiązaniem zagadnienia współpracy Działu Pokładowego, Maszynowego i Hotelowo-Administracyjnego na statkach pasażerskich. Jest to jedno z trudniejszych zagadnień i zdaniem naszym należało doprowadzić do uregulowania warunków pracy Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radio-telegrafistów i potem dopiero zabrać się do rozwiązania powyższego zagadnienia, które ściśle biorąc leży poza dziedziną naszych najbliższych zainteresowań i obowiązków.

Obecnie pracujemy i będziemy możliwość zorganizowania wszystkich pracowników Działu

5A

...zawodowego, tak samo pożądanym jest aby wszędzie tam, gdzie okoliczności pozwolą, Oficerowie przysłuchiwali się rozprawom Sądów Morskich i w ten sposób zapoznawali się z procedurą sądową i obowiązującymi przepisami.

Od dłuższego czasu Zarząd nasz zastanawiał się nad rozwiązaniem zagadnienia współpracy Działu Pokładowego, Maszynowego i Hotelowo-Administracyjnego na statkach pasażerskich. Jest to jedno z trudniejszych zagadnień i zdaniem naszym należy doprowadzić do uregulowania warunków pracy Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radio-telegrafistów i potem dopiero zabrać się do rozwiązania powyższego zagadnienia, które ściśle biorąc leży poza dziedziną naszych najbliższych zainteresowań i obowiązków.

Obecnie pracujemy i będziemy możliwie zorganizować wszystkich pracowników Działu Administracyjno-Hotelowego naszych statków oraz zorganizować pracowników biurowych i administracyjnych naszych przedsiębiorstw żeglugowych. W istniejącej sytuacji, interes naszej Firmy Handlowej wymaga, żeby z panowały nie tylko jak najpoprzyniejsze stosunki koleżeńskie między wszystkimi działami pracy naszego statku, ale należy również dążyć do polepszenia wzajemnego zrozumienia między ludźmi ze statków i ludźmi z biur. Bardzo dziękuję, że tak wnikliwie zastanawialiście się nad tym.

pracy wzajemnej dobrej woli, dużo dobrego można by zrobić dla naszej M.H. dzięki zbliżeniu wszystkich ludzi pracujących w M.H. W danej chwili, Zarząd nie powziął jeszcze żadnych decyzji w tej sprawie, gdyż jest wiele trudności m. tury formalnej oraz wiele przeciwności natury psychologicznej, które należy przewyciężyć przed przystąpieniem do konkretnego załatwienia sprawy.

Wydaje się nam, iż najodpowiedniejszą formą byłoby stworzenie oddzielnej organizacji która mogłaby być afiliowana przy naszym Związku i korzystać z naszego gotowego aparatu biurowego. Prosimy wszystkich naszych Członków oraz wszystkich pracowników biur przedsiębiorstw żeglugowych o nadsyłanie nam swych uwag, oraz o odpowiednie przygotowanie opinii, gdyż jak wykazuje praktyka, nowe kroki organizacyjne oraz nowe rozwiązania muszą znaleźć przede wszystkim zrozumienie i oddźwięk wśród zainteresowanych.

Zwracamy uwagę na ważną zmianę jaka nastąpiła w placeniu za okres choroby tych członków załóg, którzy z powodu choroby innej niż spowodowane wypadkami wojennymi, zostali wyokrętowani poza granicami United Kingdom. Podajemy do wiadomości tekst angielskiego Porozumienia, które w całości zaarte jest w National Maritime Board Year Book 1942:

"The Special Payment shall apply to persons whose employment is terminated by reason of their being signed off abroad, owing to sickness or injury and shall be for the duration of the Shipowners' obligation under the Section above referred to but subject to a maximum of 12 weeks in any case. The special payment shall be at the rate of wages shown in the Articles plus Differential Payment, but excluding Seafarers' War Risk Money."

Powyższe Porozumienie obowiązuje już od dnia 1.1.1942 r. W najbliższym Okólniku podamy do wiadomości tekst analogicznego polskiego Porozumienia w tej sprawie, które ze względu na odrębność naszego systemu ubezpieczeń społecznych będzie musiało ulec pewnym zmianom i dostosowaniom.

Donieżej podajemy do wiadomości naszych Członków tekst naszego wniosku wytosowanego do Działu Spraw Morskich w sprawie Szyprów I.kl. i Maszynistów I.kl.

"Dział Spraw Morskich,  
320, Upper Regent Street, W.1. 24, kwietnia, 1942 r.

Wobec Rozporządzenia Min. Przemysłu i Handlu z dnia 26.8.1942 r., które na czas trwania wyjątkowych okoliczności spowodowanych wojną zmieniło Rozp. Min. Przemysłu i Handlu z dnia 30.11.1931 r. wprowadzając dodatkowe dyplomy Aspirantów Poruczników żeglugi młd i Aspirantów Mechaników Okrętowych III klasy, niniejszym uprzejmie prosimy Dział Spraw Morskich o rozpatrzenie i przeprowadzenie naszego wniosku dotyczącego Szyprów i Maszynistów I.kl.

MASZYNISCI I.KL.

Uważamy, iż Rozp. Min. Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. niesukcesywnie i niekonsekwentnie rozwiązało problem uprawnień Maszynistów I.Kl. szczerzając im na zajmowanie stanowiska kierownika maszyn statków rybackich i holowników do 700 I.K.M. bądź do 450 W.K.M. i jednocześnie ograniczając prawa ich do zajmowania stanowisk na statkach handlowych do stanowiska pomocnika kierownika maszyn, a więc zaledwie III bądź IV Mechanika, z wyjątkiem statków pasażerskich.

Jeżeli chodzi o Oficerów służby pomocniczej, to najważniejszym kryterjum dla ich uprawnień jest moc maszyny, bez uwzględnienia rodzaju statku. Z praktyki wynika, że nowoczesne statki rybackie, bądź nowoczesne holowniki posiadają instalacje maszynowe wymagające takiej samej wiedzy technicznej w obsłudze i eksploatacji, jak obsługa i eksploatacja statków handlowych. Z tego założenia wychodzą wszystkie znane nam obecne akty ustawodawcze, a w szczególności niemiecka Schiffsbesetzung Ordnung z 29.6.1931 r., która wprowadza dwie grupy dyplomowe dla Oficerów Pokładowych /statki handlowe i rybackie/, ale tylko jedną grupę dla Oficerów Mechaników.

Przedwojenne doświadczenia z zastosowaniem norm Rozporządzenia z dnia 30.11.31 r. wykazują, iż Maszyniści I.Kl. z powodzeniem zajęli na statkach handlowych stanowiska II Mechaników, a więc stanowiska do których z reguły nie posiadali formalnych uprawnień. W okresie wojennym, powyższe praktyka rozszerzyła się. W kilku znanych nam wypadkach, Maszyniści I.kl. zajmowali stanowiska aż do zastępcy Kierownika Maszyn na statkach pasażerskich.

17

... system dyplomowy stwarzał znaczne ułatwienia dla młodych ludzi ze stosunkowo zubożonych warstw społecznych i stwarzał praktycznie nieprzebyte trudności dla ludzi którzy nie posiadając średniego wykształcenia, własną pracą i zdolnościami usiłowali społecznie awansować. Pragnąc wyrównać powyższe niedociągnięcia, oraz dostarczyć naszej Marynarce Handlowej szereg pracowników mogących zająć wyższe niż dotychczas stanowiska, proponujemy wprowadzenie do Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 26.8.40r, ustanowienia dodatkowego egzaminu dla Maszynistów I.kl. posiadających co najmniej czteroletnią praktykę na stanowisku II Mechanika na statkach z maszynami II lub I kategorii i o rozszerzenie ich uprawnień do zajmowania stanowiska Kierownika Maszyn na statkach z maszynami II kategorii oraz stanowiska pomocnika Kierownika Maszyn na statkach pasażerskich..

W związku z dotychczasowymi uprawnieniami Maszynistów I.kl. oraz proponowanym przez nas rozszerzeniem ich uprawnień, uważamy, zastosowanie Par.27. powyższego Rozporządzenia za niewłaściwe i zupełnie niewspółmierne nawet z przysługującymi im obecnie obowiązującymi uprawnieniami. Uważamy za niewłaściwą obecną praktykę dopuszczania do egzaminów na Maszynistów I.kl. bez posiadania dyplomów Maszynistów II kl. Z praktyki wynika, że stosunkowo poważne uprawnienia otrzymują osoby, które dotychczas nie zajmowały żadnych odpowiedzialnych stanowisk i były tylko elementem wykonawczym. Uważamy iż właściwszym byłoby kolejno zdawanie dyplomów Maszynistów i wymaganie kwalifikowanych praktyk do dopuszczania do egzaminów na następny dyplom.

### SZYPROWIE I KL.

Przedwojenne doświadczenia z zastosowaniem norm Rozporządzenia z dnia 30.11.30 r. wykazują, iż Szyprów I.kl. zajmowali z powodzeniem, w kilku wypadkach, stanowiska Kierowników /Kapitanów/ statków rybackich w żegludze wielkiej. Ze Wzgl. na większą podaż Oficerów służby nawigacyjnej, Szyprów I.kl. starali się raczej zajmować stanowiska na holownikach parotowych i w żegludze przybrzeżnej. Dopiero bezpośrednio w okresie przedwojennym, rozpoczęli pływanie na stanowiskach oficerskich na statkach handlowych. W okresie obecnej wojny kilka Szyprów I.kl. zajmowało przejściowo stanowiska I.Oficerów /Zastępców Kapitanów/ również i w żegludze wielkiej. Wobec powyższego, proponujemy ustanowienie dodatkowego egzaminu dla Szyprów I.kl. posiadających co najmniej czteroletnią praktykę na stanowisku II Oficera w żegludze małej /pomocnika Kapitana/ i o rozszerzenie ich uprawnień do zajmowania stanowiska kierownika statku /Kapitana/, dla statków 500 BRT w żegludze małej, w czasie wojny "home trade", oraz stanowiska pomocnika Kapitana na statkach w żegludze wielkiej, z wyjątkiem statków pasażerskich i zastępcy Kapitana na statkach towarowych do 1.000 BRT, w żegludze małej. Tak samo, jak w stosunku do Maszynistów I.kl., uważamy iż w stosunku do Szyprów I.kl., zastosowanie Par.27. powyższego Rozporządzenia za niewłaściwe i zupełnie niewspółmierne nawet z obecnie przysługującymi im uprawnieniami. Uważamy za niewłaściwą obecną praktykę dopuszczania do egzaminów na dyplom Szypra I.kl. bez posiadania dyplomu Szypra II kl. Z praktyki wynika, że stosunkowo poważne uprawnienia otrzymują osoby, które dotychczas nie zajmowały żadnych odpowiedzialnych stanowisk, będąc tylko elementem wykonawczym. Uważamy, iż właściwszym byłoby kolejne zdawanie dyplomów Szyprów i wymaganie kwalifikowanych praktyk do egzaminów na następny dyplom.

Składając nasz wniosek stanowiliśmy na stanowisku, iż dla dopuszczenia do egzaminów należy należeć do praktyki kwalifikowanej, co byłoby pierwszym krokiem na drodze do wprowadzenia systemu stopniowego zdawania egzaminów i otrzymywania dyplomów. Wzięliśmy również pod uwagę potrzeby naszej Marynarki Handlowej oraz istniejącej dopływu młodych sił. Proponujemy, aby nowoutworzone dyplomy wprowadziły tytuł "Szyper Marynarki Handlowej" i "Maszynista Marynarki Handlowej".

Niniejszym uprzejmie komunikujemy, że jednocześnie przystąpiliśmy do opracowania projektu programu egzaminów, które według naszej opinii powinny obowiązywać Szyprów I.kl. i Maszynistów I.kl. dla podwyższenia dotychczasowych uprawnień

W naszym Okólniku Nr.10, na stronie 9 pod tytułem "Wydatki i Wpływy" w bilansie, wyszczególnione od dnia 15.4. do 30.9.1941 r. sumę "Pobory Ł641.6.3." Powyższe podane było błędnie, gdyż powinno być od dnia 15.4.1940 r do 30.9.1941 r. o więc za okres 17 i pół miesiąca. W ten sposób otrzymamy średnią miesięczną na pokrycie poborów Sekretarjatu w wysokości Ł36.13.0. Dla informacji podajemy, iż początkowa pensja Sekretarza Zrządu wynosiła tygodniowo Ł5.0.0. i decyzją Zrządu z dnia 28.1.1941 pensję tę podniesiono do kwoty Ł7.0.0. w stosunku tygodniowym, z zastrzeżeniem że ogólna suma poborów w Sekretarjacie nie może wynosić więcej niż Ł13.10.0. tygodniowo.

Zgodnie z Art. 3. naszego Statutu - Następne wybory o obowiązkach w 1942r. względnie w 3 miesiące po zakończeniu działań wojennych, o ile te działania zakończą się wcześniej niż w 1942 r." (8)

Ponieważ zwołane na dzień 24.10.1941 r. Walne Zebranie Członków naszego Związku nie doszło do skutku z powodu braku quorum i zostało uznane za zebranie Informacyjne Członków Zarząd podaje do wiadomości, iż dołoży wszelkich starań, aby w bieżącym roku kalendarzowym, Walne zebranie mogło dojść do skutku. W następnym naszym Okólniku, wystąpimy z ankietą w sprawie składu przyszłego Zarządu naszego Związku, oraz wytycznych dalszej działalności i krytyki dotychczasowej pracy i osiągnięć obecnego Zarządu. Już obecnie prosimy naszych Członków o zbieranie materiału do powyższej ankiety i nadsyłanie nam swych cennych uwag.

Ostatnie zebranie informacyjne Członków naszego Związku na którym było obecnych bądź reprezentowanych przez Delegatów 96 Członków, jednomyślnie zaleciło podwyższenie składek rocznej do wysokości 16.0.0. Zgodnie z Art. 5. naszego Statutu, składka roczna wynosi 14.0.0. Innymi słowy konieczna jest zmiana tego artykułu, przy czym wg. art. 18. Statutu, quorum Walnego Zebrania wymagane do wprowadzenia zmian Statutu wynosi 3/4 liczby Członków Związku, a więc jest praktycznie prawie niemożliwe. Wobec powyższego, zważywszy wymienione uprzednio trudności natury formalnej oraz zalecenie zebrania informacyjnego z dnia 24.10.1941 r., Zarząd prosi wszystkich Członków aby począwszy od dnia 1.5.1942 r. poczuli uiszczać składki w wysokości jak następuje:

CZŁONKOWIE RZĘDZYWISCI.....16.0.0. rocznie  
" PROWIZORYCZNI.... 4.0.0. "

Podkreślamy, iż podwyższenie składek jest potrzebne nie dla pokrycia bieżących wydatków administracyjnych Związku ale jedynie dla rozszerzenia naszej działalności i stworzenia dostatecznej rezerwy finansowej. Przy okazji, prosimy o rychłe uregulowanie zaległości składowych.

Dnia 23.1.42 złożyliśmy Związkowi Armatorów Polskich nasz projekt w sprawie dodatkowego Porozumienia o uregulowaniu warunków pracy Oficerów. Ponieważ w tym okresie ZAP prowadził inne poważne prace i rozmowy, właściwe konferencje rozpoczęły się dopiero dnia 11.2.42 r. a ostatecznie Porozumienie zostało podpisane dnia 4.5.42 W międzyczasie odbyliśmy 16 posiedzeń z ZAP'em, co pozwala ocenić ogrom pracy włożonej w przeprowadzenie naszych postulatów, na których opiera się wyżej wspomniane Porozumienie.

Podkreślić należy, iż zagadnienie uregulowania warunków pracy w Marynarce Handlowej jest specjalnie trudnym do rozwiązania. W istniejącej sytuacji taryfowej koniecznym było pośrednie podniesienie płac, ale jeszcze konieczniejszym było pośrednie uregulowanie warunków pracy. Jak powszechnie wiadomo, dotychczas nie mieliśmy żadnego aktu prawnego, ani też żadnego dwustronnego Porozumienia, regulującego długość dnia pracy, wynagrodzenia za pracę dodatkową, za służbę portową i.t.d. W tych warunkach, Zarząd zdecydował iż niezależnie od koniecznej podwyżki, należy uczynić pierwszy krok w kierunku uregulowania warunków pracy. Poziom pensji zawsze waha się w zależności od konjunktury, natomiast jak wykazuje praktyka, pozostałe warunki pracy ulegają fluktuacjom w daleko mniejszym stopniu. Dlatego też, oceniamy sytuację nie tylko z punktu widzenia dnia dzisiejszego, ale przede wszystkim z punktu widzenia ogólnych naszych potrzeb, główny wysiłek położyliśmy właśnie na możliwie dokładne uregulowanie długości dnia pracy, co stanowi osiągnięcie może nie tak ważne w obecnym okresie, ale mieć będzie zasadnicze znaczenie w okresie powojennym.

Jesteśmy przekonani, że dalsze utrzymywanie bezhołwia w tej dziedzinie było szkodliwe i demoralizujące i dlatego też, uregulowanie tej trudnej sprawy uważamy za znaczny krok naprzód. Jeszcze trudniejszym zagadnieniem była sprawa wynagrodzenia za pracę dodatkową. Od samego początku naszych konferencji rozmowy toczyły się wokół pytania "ryczałty czy nadgodziny". Wobec braku jakichkolwiek ścisłych danych co do ilości pracy dodatkowej przypadającej na Oficerów, ustalanie sprawiedliwych ryczałtów było niemożliwością. Ogólnie zgodzano się, że ryczałty muszą być większe w maszynie niż na pokładzie, większe w coasting'u, nieco mniejsze w żegludze małej, a najmniejsze na statkach żaglowych. Ale wobec braku jakichkolwiek pisanych kryteriów oceny, nie mogło być mowy nawet o względnie sprawiedliwym określeniu ryczałtów na statkach poszczególnych kategorii. I trzeba również wyraźnie zaznaczyć że ryczałty nie tylko kryją dla pracowników poważne niebezpieczeństwo, ale przede wszystkim ustabilizowłyby istniejące stosunki. Z drugiej strony, cały szereg Członków naszego Związku zdredzał zupełnie wyraźną antypatię do nadgodzin, którą Zarząd podzielał w znacznym stopniu, o czym piszemy poniżej.

ważnym zatem, że opracowany przez nas system w możliwie doskonały sposób, o ile jakkolwiek może być doskonałego na tym świecie, uzgodnia wszystkie tendencje. Nie określiliśmy jednostkowej wartości godziny dodatkowej, przyjmując zasadę, iż za każdą ośm godzin dodatkowych należy udzielać jeden dzień wolny, albo też wypłacać równoważną wartość dnia urlopowego. Jak przy wszystkich innych Porozumieniach, podkreślamy, iż jest to najkorzystniejsze Porozumienie jakie udało się nam zawrzeć w tej sprawie i jest ono wynikiem starannego przemyślenia i wielkiego wkładu pracy i czasu.

Z Porozumienia powyższego wyłączeni są, prócz Kapitanów, także St. Mechanicy i I Oficerowie, gdyż w warunkach wojennych służba na pokładzie w większym jeszcze stopniu zależy od I Oficera niż przed wojną. Porozumieniem tym objęliśmy wszystkich Asystentów Działu Pokładowego i Maszynowego i sądzimy że takie szeregowanie Asystentów jest dla nich najkorzystniejsze. Załączamy bardzo, iż nie wszystkie jeszcze warunki pracy Asystentów są uregulowane. Jeszcze w styczniu bieżącego roku złożyliśmy do Z.Z.T. opracowany przez nas projekt Porozumienia w sprawie Asystentów, ponieważ część Asystentów należy do Z.Z.T. Mimo wysiłków z naszej strony, nie udało się nam uzyskać ani współpracy ani nawet informacji w tej sprawie. Dbając o interesy naszych Członków byliśmy zmuszeni sami załatwić sprawę Asystentów. Prawdopodobnie w najbliższym czasie Zarząd nasz powziął decyzję zawarcia odpowiedniego Porozumienia nie oglądając się na nie umiejące pracować kierownictwo organizacji.

Wobec wprowadzenia Porozumieniem z dnia 4.5.42 r. wynagrodzenia za dodatkową pracę Oficerów i Asystentów, Zarząd podkreśla, iż w ten sposób muszą być tylko zwiększone walory które z sobą nosimy. Nasi Oficerowie nigdy nie byli biurokratami którzy odrabiali kawałki od godziny do godziny. Wytworzyła się na naszych statkach atmosfera, w której każdy pracował jak na swoim, nie oglądając się wiele na dodatkową zapłatę i każdy pracował tak by wszystko było w porządku, dając z siebie maksimum wydajności i dobrej woli. Takie podejście było wielkim moralnym kapitałem, niestety, mało zrozumiałym dla kierownictwa naszego shippingu. To podejście utrzymało nasze statki i dalej je będzie trzymać. Wprowadzenie dodatkowego wynagrodzenia, w takim rozmiarze nie może przerobić Oficerów i Asystentów na biurokratów, patrzących tylko na zegar i notujących pracę dodatkową. Byłoby to przekreśleniem najcenniejszych naszych walorów. Statki są naszym wspólnym dobrem, powierzono je nam i cała nasza działalność musi być nastawiona na doprowadzenie naszych statków do kraju.

Zgodnie z oświadczeniem Art.16. Porozumienia, po pół roku doświadczeń, za zgodą obu stron, Porozumienie może być zmienione. Prosimy wszystkich Członków o nadsyłanie nam swoich uwag o niedociągnięciach naszego Porozumienia, celem dokonania koniecznych zmian. Powyższe Porozumienie, które nie posiada jednostkowej wartości godziny dodatkowej będzie posiadać taką samą wartość przy ewentualnym zawieraniu umów międzynarodowych, s' wyk minimalnych itd. o czym piszemy poniżej. Dnia 5.5.42 r. złożyliśmy do Inspektoratu Żalagowego Wnioski w sprawie załatwienia służby wartowniczej przy uzbrojeniu statku, jako godzin dodatkowych. Wynagrodzenie za pracę dodatkową wypłacane będzie od chwili otrzymania tekstu Porozumienia w sprawie uregulowania warunków pracy, przez poszczególne statki. Wynagrodzenie za pracę dodatkową od daty obowiązywalności Porozumienia, t.j. od 1.3.42r. zostanie uregulowane dodatkowym Porozumieniem, które podamy do wiadomości.

**POROZUMIENIE DODATKOWE  
w sprawie  
czasu pracy oficerów polskiej marynarki handlowej.**

W dniu 4 maja 1942 r. w Londynie zawarte zostało pomiędzy Związkiem Oficerów Polskich i Związkiem Kapitanów, Oficerów pokładowych, maszynowych i Radiooficerów Polskiej Marynarki Handlowej Porozumienie treści następującej:

**POSTANOWIENIA OGOLNE.**

**Artykuł 1.**

Porozumienie niniejsze zawarte zostało w celu przystosowania czasu pracy oficerów P.M.H. do szczególnych warunków pracy na statkach, wywołanych wojną.

**Artykuł 2.**

Porozumienie niniejsze dotyczy:  
a/ oficerów pokładowych z wyjątkiem kapitanów i I oficerów,

- b/ oficerów maszynowych i elektryków, z wyjątkiem starszych mechaników;
- c/ asystentów działów pokładowego i maszynowego, oraz
- d/ oficerów radiotelegrafistów jedynie w części dotyczącej czasu pracy w porcie /Art. 7, 8 i 9/.

Wszystkie osoby wyżej wymienione w tekście Porozumienia nazywane są oficerami.

### Artykuł 3.

Praca wykonywana przez Oficerów w czasie przekraczającym normy ustalone w Art. 9 i 13 niniejszego Porozumienia, będzie wynagradzana jako praca dodatkowa.

### Artykuł 4.

Zasadą wynagradzania pracy dodatkowej jest udzielenie oficerom czasu wolnego w czasie postoju statku w porcie. Za każde przepracowane 8 godz. dodatkowych oficerowi przysługuje prawo do jednej doby wolnej.

Jeżeli udzielenie czasu wolnego za pracę dodatkową jest niemożliwe, należy za każde 8 godzin pracy dodatkowej wypłacić oficerom równoważność jednego dnia urlopowego.

Obliczenie ilości godzin pracy dodatkowej dokonywane będzie w końcu każdego miesiąca.

### Artykuł 5.

Oficer nie może odmówić pracy w czasie przekraczającym normy ustalone w Art. 9 i 13 niniejszego Porozumienia, stosownie jednak z Par. 35. Ustawy żeglarskiej z dnia 2.6.1907 podczas postoju statku w porcie, oficerowie powinni mieć zapewnione co najmniej 8 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

### Artykuł 6.

Wrazie grożącego niebezpieczeństwa, praca w czasie ratowania statku, życia ludzkiego lub ładunku, zarówno w porcie jak i na morzu, nie może być liczona jako praca dodatkowa. Również praca w czasie wszelkich alarmów związanych z bezpieczeństwem statku lub ludzi /alarm szalupowy i przeciwpożarowy/ nie może być liczona jako praca dodatkowa.

### Artykuł 7.

Uważa się, że statek jest "w porcie" od chwili nawiązania dla załogi stałej komunikacji z lądem do chwili przerwania tej komunikacji.

Uważa się, że statek jest "na morzu" od chwili przerwania dla załogi komunikacji z lądem do chwili nawiązania tej komunikacji.

Uważa się również, że statek jest "na morzu" w dniach wyjścia i przyścia do portu.

### CZAS PRACY W PORCIE.

### Artykuł 8.

Postanowienia zawarte w rozdziale niniejszym obowiązują na statkach morskich o pojemności powyżej 100 BRT. Natomiast nie obowiązują na holownikach i tych statkach, które będą pływać w Polakiej żegludze przybrzeżnej.

### Artykuł 9.

Czas pracy oficerów podczas postoju statku w porcie wynosi 8 godzin na dobę. Kapitan i St. Mechanik mogą w razie konieczności w każdym dziale zorganizować służbę i pracę w taki sposób, jaki dla dobra służby uznają za konieczny, nie naruszając zasady czterdziesto-ośmio godzinnego tygodnia pracy.

### Artykuł 10.

Przez 24 godzinną służbę portową w dzień powszedni rozumieć należy 8 godzin pracy normalnej i 16 godzin nadzoru.

Przez 24 godzinną służbę portową w dni świąteczne i niedziele rozumieć należy 24 godziny nadzoru.

Za czas nadzoru w czasie służby w porcie należy liczyć oficerom 1 godzinę dodatkową za każde 2 godziny nadzoru.

Jeżeli jednak w czasie pełnienia nadzoru na statku odbywa się praca/ładunek, wyładunek, remonty, przeciąganie statku i tp./, to za czas przez który oficer służbowy jest przy tej pracy zatrudniony należy liczyć godziny dodatkowe w stosunku 1 godzinę dodatkową za każdą godzinę pracy. Za pozostały czas nadzoru należy...

niniejszego wykonania pracy, to cały okres oczekiwania zalicza się jako godziny  
dodatkowe, w stosunku 1 godzina dodatkowa za każde 2 godziny oczekiwania.

(11)

CZAS PRACY NA MORZU,

Artykuł 12.

Postanowienia zawarte w rozdziale niniejszym obowiązują na statkach o pojemności  
a/ powyżej 800 B.R.T. w żegludze krajowej /home trade/,  
b/ powyżej 500 B.R.T. w żegludze zagranicznej /foreign going/.

Artykuł 13.

Czas pracy oficerów na morzu wynosi 8 godzin na dobę, względnie 56 godzin na  
tydzień.

Oficerowie służby pokładowej obowiązani są nadto do jednogodzinnej pracy dziennie  
związanej z określaniem pozycji lub pracy biurowej według uznania kapitana. Powyższa  
godzina pracy nie może być liczona jako godzina dodatkowa.

POSTANOWIENIA KONCOWE.

Artykuł 14.

Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty podpisania Porozumienia praktyka wykaże,  
niecierpiąc wątpliwości, konieczność uzupełnienia lub częściowych zmian, Porozumienie to za zgodą obu stron  
może być uzupełnione lub zmienione.

Artykuł 15.

Instrukcje dotyczące czasu pracy oficerów, w ramach niniejszego Porozumienia  
oraz sposobu obliczania godzin dodatkowych dla poszczególnych kategorii statków,  
wydane zostaną przez Zarządy Towarzystwa Żegludgowych w porozumieniu ze Związkiem  
Oficerów.

Artykuł 16.

Porozumienie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1.5.42 r. i obowiązywać będzie  
przez czas trwania 16 miesięcy po zakończeniu działań wojennych zagrożających  
bezpieczeństwu żeglugi zgodnie z Art.7 Umowy Zbiorowej z dnia 6.12.1940 r.

Artykuł 17.

Porozumienie niniejsze spisane zostało w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach  
po jednym dla każdej ze stron.

Za  
Związek Armatorów Polskich

/-/ Dr.S.Darski.

/-/ S.Gorazdowski.

Londyn, 4 maja 1942 r.

Za  
Związek Kapitanów Oficerów Pokładowych,  
Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej  
Marynarki Handlowej

/-/ J.Dąbkowski,

/-/ U.Krzyżanowski.

Sekretariat Związku dziękuje Członkom za okazywane czynne zainteresowanie  
pracami Zarządu i prosi inne statki aby w miarę możliwości przysyłały swoich Delegatów  
do Sekretariatu, jak to uczyniło już kilka statków. W ten sposób Sekretariat jest  
dokładnie poinformowany o sprawach interesujących naszych Członków i wiadomości o  
bieżących pracach Zarządu dochodzą na poszczególne statki szybko i bezpośrednio.

Ponieważ kilku naszych Członków już opracowało, lub zajmuje się opracowaniem  
czy też tłumaczeniem podręczników z dziedziny morskiej, prosimy uprzejmie o poinformo-  
wanie Zarządu Związku o swych pracach z tej dziedziny jak również o swych zamiarach  
opracowywania tematów, które po zebraniu będą wydane jako praca zbiorowa Związku.

Tego rodzaju publikacja będzie naszym dorobkiem i pomocą zarówno obecnie jak i  
na przyszłość, po wojnie.

Niezależnie od podwyższenia dodatku wojennego z £5.0.0. do £10.0.0., co zostało zadecydowane przez National Maritime Board, i z tą samą datą zaczęło obowiązywać w naszej Marynarce Handlowej t.j. od 1.5.1942, toczą się w danej chwili prace nad wprowadzeniem międzynarodowych minimalnych stawek, obowiązujących w Marynarkach Handlowych wszystkich państw aljanckich. /Dla informacji naszych Członków, podajemy iż podwyższony został jedynie dodatek wojenny, podczas gdy t.zw. Differential Payment pozostaje bez zmiany, w wysokości £2.0.0. Jak z tego wynika, ci wszyscy, którzy dotychczas otrzymywali £7.0.0. tytułem War Risk Money i Differential Payment otrzymać będą od dnia 1.5.1942. łączną sumę £12.0.0./

Celem akcji zdążającej do ustalenia stawek minimalnych jest wyrównanie wszystkich stawek i usunięcie różnic dysproporcji pod poszczególnymi banderami. Jak wiadomo, płace minimalne brytyjskie przyjęte są również na stawkach duńskich i Wołnych Francuzów. Ustanowienie minimalnych stawek, w znacznym stopniu, złagodziłoby istniejące trudności, przede wszystkim na terenie amerykańskim.

Na łącznym posiedzeniu International Mercantile Marine Officers Association i International Transport Federation, w dniu 29.4.1942 r., postanowiono utworzyć stały organ porozumiewawczy w postaci International Seafarers' Joint Council, który w najbliższych tygodniach ustali przede wszystkim zasady wspólnej praktyki w sprawie stawek minimalnych. Sekretarz naszego Zarządu został wybrany jednym z czterech Członków delegacji I.M.M.O.A. i w najbliższym czasie rozpocznie się prace o których będziemy informować naszych Członków w miarę osiągnięć.

Długo wstrzymywaliśmy się z wydaniem niniejszego Okólnika, z jednej strony pracując usilnie nad załączonymi Porozumieniami, z drugiej zaś strony dokładając wszelkich starań, aby doprowadzić do wyjaśnienia sytuacji w Komisji Ubezpieczeniowej. W trakcie załatwiania spraw trudno jest udzielać informacji o bieżącej robocie, dlatego też nie rozpoczynaliśmy prac nad wydaniem Okólnika Nr.12. aż do czasu zawarcia Porozumienia o uregulowaniu warunków pracy, wierząc także, że w międzyczasie dojdzie do porozumienia w sprawach Ubezpieczeń Społecznych.

Na posiedzeniu Zarządu dnia 27.4.1942 szczegółowo rozpatrywano sprawę oszczędności. Powyższe zagadnienie można rozpatrywać z bardzo wielu punktów widzenia. Obowiązkiem każdego z nas jest wrócić do Polski nie tylko na własnym upilnowanym statku, ale wrócić z tą kwotą oszczędności, która pozwoli na pokrycie tych wszystkich praków i na odprawę tego wszystkiego, co zniszczyła wojna i przymusowa ewakuacja naszych rodzin z Gdyni.

Obserwacja stwierdza, że nie wszyscy wrócą do Gdyni z zapasem oszczędności, a znaczna część wróci, dosłownie, z pensją wybraną zaliczkami. Niezależnie od osobistego aspektu powyższej sprawy, Związek nasz, jako instytucja, podkreśla iż zbyt wielka ilość tego rodzaju naszych Członków może się ujemnie odbić na dalszym rozwoju związkowości w naszej Marynarce Handlowej. Należy się spodziewać, że w okresie powojennym całe życie ekonomiczne, a więc również i życie Marynarki Handlowej będzie podlegało różnym zaburzeniom i nie wiadomego rodzaju przekształceniom. Trudno jest przewidzieć rozwój wypadków, ale w każdym razie zbyt wielka ilość Oficerów zależnych tylko i wyłącznie od bieżącego miesięcznego dochodu, może wpłynąć ujemnie na ogólne ułożenie stosunków na rynku pracy. Dlatego też, należy dążyć do takiego zgromadzenia kapitału aby każdy posiadał zabezpieczony jak najdłuższy okres egzystencji dla rodziny i siebie.

Zarząd rozpatruje możliwość ulokowania oszczędności w statku, gdyż tego rodzaju lokata kapitału wydaje się zapewnić największą pewność w razie możliwych dewaluacji.

Na posiedzeniu Zarządu dnia 27.4.1942 r., Zarząd powziął następującą uchwałę: "W wykonaniu Art.8.pkt.4. Statutu, Zarząd uznaje, iż wobec objęcia przez Kapitała M.L. stanowiska w Zarządzie firmy Garlandstone Shipping Co.,Ltd, Kpt.M.L. przestaje być Członkiem naszego Zarządu".

Ponadto, Zarząd uchwalił co następuje:

"Oświadczając, że Zarząd..."

W ciągu całego powyższego okresu Kpt.M.L. oddał Związkowi swoją energię, inteligencję i pomysłowość organizacyjną, nie szczędząc wysiłków ani osobistego trudu dla stworzenia z Oficerów naszej Marynarki Handlowej jednej organizacyjnej całości. W tym samym czasie Kpt.M.L. kierował również swoje zainteresowania w stronę statków małych tonażowych. Wspólnie z kilkoma Kolegami, włożywszy w przedsięwzięcie sumy ubezpieczeniowe uzyskane z poprzedniego statku, nabył przeszło stutonnowy szkuner pomocniczy z silnikiem, którym osobiście kieruje. Są widoki, iż przedsięwzięcie to niebawem weźmie drugi statek w charter. W ten sposób energia i inicjatywa handlowa Kpt.M.L. aktywnie przyczynia się do powiększenia naszego dobytku na morzu, i to w najbardziej dotychczas zaniedbanej dziedzinie. Zarząd składa Kpt.Leszczyńskiemu serdeczne życzenia przeprowadzenia do Polski jaknajpoważniejszej floty statków małotonażowych pod polską banderą.

Wobec istnienia prowizorium na terenie Ubezpieczeń od Ryzyka Wojennego, jak również ze względu na fakt, że wielu z naszych Członków poza powyższym Ubezpieczeniem ubezpiecza się indywidualnie, zwracamy uwagę na t.zw. "Merchant Navy War Policy", Kt. została specjalnie opracowana dla Marynarki. Z wielu stron zwracano nam uwagę, iż powyższa Polisa jest przystosowaną raczej do warunków brytyjskich, dlatego też podaje my poniżej kilka wskaźnikowych danych indywidualnych polis ubezpieczeniowych Lloyd'u.

- 1/ Na wypadek wojny, w przypadku śmierci na lądzie i morzu, wpłaca się 4% rocznie od sumy na którą dana osoba się ubezpiecza, /np. przy ubezpieczeniu się na kwotę £1.000 wpłaca się £40 rocznie/.
- 2/ Na wypadek śmierci spowodowanej wszelkiego rodzaju wypadkami, włączając wypadki wojenne, wpłaca się rocznie 4 1/2%.
- 3/ Jak pod 1/ i 2/, włączając inwalidztwo, wpłaca się 5% rocznie.

Istnieje możliwość, że gdyby kilkadziesiąt osób ubezpieczyło się w Lloyd'zie, dałoby się uzyskać nieco korzystniejsze warunki. Wg. naszej opinii, ubezpieczyć na życie powinni się przede wszystkim żonaci i posiadający dzieci. Korespondencję w powyższej sprawie prosimy kierować do naszego Sekretarjatu. Ponieważ dane wskaźnikowe mogą ulec zmianom jedynie na korzyść ubezpieczających się, pożądanym jest nadeślanie formalnych zobowiązań, które pozwoliłyby nam rozpocząć rozmowy w tej sprawie.

Podajemy do wiadomości naszych Członków, że na podstawie rozporządzenia National Maritime Board M.187, wszyscy zatrudnieni na statkach Marynarki Handlowej Oficerowie, są uprawnieni do czterokrotnych wolnych przejazdów kolejowych w ciągu jednego roku, w jedną stronę lub powrotnych. Za okres roczny przyjmuje się czas od 1 kwietnia do 31 marca następnego roku. Blankiety na bilet można otrzymać przez nasz Sekretarjat, z International Mercantile Marine Officers Association. Mimo, że brak narazie oddzielnego Porozumienia w tej sprawie, koleje angielskie traktują pracowników Marynarek Morskich Aljanckich na równi z angielskimi.

Równocześnie zawiadamiamy, że w każdym porcie można otrzymać zniżki kolejowe w miejscowym biurze Shipping Federation.

Zony Oficerów Marynarki Handlowej są uprawnione do 50% zniżki na kolejach angielskich, gdy odwiedzają mężów w portach U.K. Blankiety na bilet wydaje nasz Sekretarjat, po otrzymaniu imienia, nazwiska oraz portu przeznaczenia.

Na posiedzeniu Zarządu Związku dnia 6.5.42 r., Sekretarz Związku podał się do dymisji, która została przyjęta i Prezes Zarządu Kpt.J.Dąbkowski podjął się pełnienia obowiązków Sekretarza do następnego Walnego Zebrań Członków Związku. Termin Walnego Zebrańa podamy w naszym najbliższym Okólniku.

Zawiadamiamy Członków Związku, że poczynając od dnia 19.4.42 r., co drugą niedzielę o godz 11.30 rano i od dnia 23.4.42 r. co drugi czwartek o godz.1.45 rano, noc z frotą na czwartek/, nadawane są stałe tygodniowe audycje radiowe propagujące polskie zagadnienia morskie. Audycje powyższe zorganizowane są przez Dział Spraw Morskich w porozumieniu z działem radiowym Min.Informacji i Dokumentacji. Dział Spraw Morskich prosi o stałe nadsyłanie wszelkiego rodzaju materiałów nadających się do zużytkowania w tych audycjach na adres: Dział Spraw Morskich, Morley House, 320, Upper Regent St, W.1.

Prosimy uprzejmie o podanie do wiadomości Sekretarjatu Związku nazwisk Marynarek,





Zebrańia odbędą się w naszym najbliższym Okólniku.

Zawiadamiamy Członków Związku, że poczynając od dnia 19.4.42 r., co drugą niedzielę o godz. 11.30 rano i od dnia 23.4.42 r. co drugi czwartek o godz. 1.45 rano, /noc z środy na czwartek/, nadawane są stałe tygodniowe audycje radiowe propagujące polskie zagadnienia morskie. Audycje powyższe zorganizowane są przez Dział Spraw Morskich w porozumieniu z działem radiowym Min. Informacji i Dokumentacji. Dział Spraw Morskich prosi o stałe nadsyłanie wszelkiego rodzaju materiałów nadających się do użytkowania w tych audycjach na adres: Dział Spraw Morskich, Morley House, 320, Upper Regent St, W.1.

Prosimy uprzejmie o podanie do wiadomości Sekretarjatu Związku nazwisk Marynarzy, którzy zamierzają składać egzaminy dyplomowe celem uzyskania dyplomów Maszynistów I kl. i Szyprów I.kl. oraz o poinformowanie nas jak kandydaci są zasensowani. Powyższe dane potrzebne są celem utworzenia i ustalenia odpowiednich kursów dla Szyprów i Maszynistów które będą trwały około 3 miesięcy. Początkowo przyjmowani na kurs będą bardziej zasensowani kandydaci.

Zł. Zarząd,