



II 0305

27.288

Z W I ą Z E K  
KAPITAŃÓW, OFICERÓW POKŁADOWYCH, MASZYNOWYCH I RADIOTELEGRAFISTÓW  
POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

78/79, Leadenhall Street,  
LONDON, E.C.3.  
Telefon: AVENUE 1929

ADRES TELEGRAFICZNY:  
PULONEROPE AVE LONDON,

O K O L N I K NR. 20.

29 czerwca 1943 r.

ŚWIĘTO MORZA.

Uroczystość Święta Morza, którą zapoczątkowała Gdynia, była wyrazem zrozumienia doniosłości dostępu Polski do morza i manifestacją na rzecz tego zrozumienia. Była obrazem szybkiego przekierowania się psychiki polskiej z lądowej na morską i poddaniem się bezpośredniemu działaniu morza.

Miasto i wieś; urzędnik, robotnik i chłop, rok-rocznie, przez kilkanaście lat odbywał pielgrzymkę do Gdyni i nad brzegi Bałtyku, uczestniczył w wycieczkach zagranicę i zaczynał pojmować jak wielkie znaczenie polityczno-gospodarcze daje silne oparcie o wyprzeże morskie oraz posiadanie silnej floty handlowej i wojennej.

I to czego nie mogli dokonać wielcy królowie i mężowie stanu Polski przedrozbiorowej, choć stale wskazywali na morze jako źródło potęgi politycznej i gospodarczej, dokonało się częściowo samo niejako przez uświadomienie wszystkich warstw społeczeństwa.

Prawda morska, dzięki zbiorowemu wysiłkowi, stała się wyznaniem wiary każdego Polaka i kazała mu stanąć w potrzebie bez najmniejszego cienia wahania, w obronie tego co rozumowo pokochał i uczuciowo wielił.

Wielka myśl powrotu na prastare polskie wybrzeże przerodziła się w niezłomną siłę i walkę jaką wykazuje nasz gnębiony pod okupacją Naród. Tę myśl kultywujemy w sobie i my, pierwsze pokolenie Morskiej Polski.

Na nas w dużej mierze spoczywa odpowiedzialność za celowość przygotowań i gotowość do objęcia powiększonego wybrzeża w chwili odzyskania wolności.

Niech dzień ten przypomni nam, przy zachowaniu wrodzonej skromności, że stanowimy niezastąpioną wartość jako ludzie fachowi i ideowi i że wartość ta tym pełniej jest doceniana ponieważ obcym nam jest element skłócenia, który tak bardzo decyduje o kształtowaniu się życia i twórczej pracy.

Nie znaczy to, że jesteśmy ideałem zbiorowości ludzkiej, ale pozwala myśleć optymistycznie, że do ideału takiego zbliżymy się przez wzmocnienie naszej solidarności, koleżeństwa i wzajemnego zaufania.

Wszystkim Kapitanom i Oficerom Polskiej Marynarki Handlowej Zarząd Związku zasyła serdeczne życzenia pomyślnej pracy i szybkiego powrotu do Wolnej Polski.

#### KOMISARZ PRACY.

Sprawa Porozumienia o czasie pracy, która została o'dana przez Z.A.P. do Komisarza Pracy celem wydania orzeczenia, została zakończona. O jej przebiegu pisaliśmy w naszych okólnikach /Nr 18. na stronnicach 3,4,5,6,7 i Nr.19. str.1 i 2./. Po kilku rozprawach i pertraktacjach oraz obronie ze strony naszego Związku, Komisarz Pracy wydał orzeczenie następującej treści:

KOMISARZ PRACY  
62/64 Brook Str.W.1.

London, dnia 15 czerwca 1943.

ORZECZENIE.

W dniu 15 czerwca Komisarz Pracy dla Przedsiębiorstw Żeglugi Morskiej i Rybołóstwa Morskiego K.Makomski przy udziale ławników: ze strony Związku Armatorów Polskich p.Jerzego Prokulskiego i ze strony Związku Oficerów Marynarki Handlowej p.Jana Stępienia rozpoznał na wniosek Z.A.P. sprawę unormowania wynagrodzenia za pracę dodatkową młodszych oficerów P.M.H.

i na zasadzie zarządzenie z dnia 2 listopada 1943 /Dz.U.R.P.nr.14/

Orzeka:

W porozumieniu dodatkowym w sprawie czasu pracy oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z dnia 4 maja 1942, nast.art.otrzymują brzmienie:

Art.2.

lit.d/: oficerów radiotelegrafistów w części dotyczącej czasu pracy w porcie, natomiast w części dotyczącej czasu pracy na morzu, jedynie na tych statkach, na których jest mniej niż trzech radiotelegrafistów,

Art.4.

ust.2 i dalsze:

Jeżeli udzielenie czasu wolnego za pracę dodatkową jest niemożliwe, należy za każdą godzinę pracy dodatkowej wypłacać wynagrodzenie według stawek następujących:

- a/ asystent pokładowy, asystent radiotelegrafista oraz radiotelegrafista, którzy posiadają na tych stanowiskach praktykę morską poniżej dwóch lat  
.....sh. ~~1/3~~ d. 2/1 Komisja Pracy w 1944 r.
- b/ asystent pokładowy, asystent radiotelegrafista oraz radiotelegrafista ze specjalnym dyplomem, którzy posiadają praktykę powyżej dwóch lat nadto asystent maszynowy statków towarowych i pasażerskich  
.....sh. ~~2/3~~ d. 2/3
- c/ II i III oficer statków towarowych,  
III i IV oficer statków pasażerskich  
III i IV mechanik statków towarowych i statków pasażerskich-motorowych,  
IV mechanik statków pasażerskich parowych,  
I radiotelegrafista statków towarowych  
II i III radiotelegrafista statków pasażerskich, posiadający dyplomy I lub II klasy,  
II radiotelegrafista statków towarowych, posiadający dyplom I lub II klasy,.....sh. 2/6 d.

d/ II oficer statków pasażerskich,  
 I radiotelegrafista statków pasażerskich,  
 elektryk statków pasażerskich i towarowych  
 II mechanik statków towarowych i statków pasażerskich-motorowych,  
 III mechanik statków pasażerskich parowych  
 .....sh.2/9 d.

e/ I mechanik statków pasażerskich motorowych,  
 II mechanik statków pasażerskich parowych,  
 .....sh.3/-.

Radiotelegrafisci, o ile otrzymują dodatek za sygnalizację, nie będą za tę pracę otrzymywać wynagrodzenia przewidzianego za pracę dodatkową.

Wynagrodzenia za pracę dodatkową należą się tylko wówczas, gdy praca wykonana została na polecenie lub zatwierdzona po wykonaniu przez kapitana lub st.mechanika.

Kontrolę ilości przepracowanych godzin dodatkowych prowadzi Kapitan względnie st.mechanik.

Godziny dodatkowe winny być wpisywane codziennie do specjalnie w tym celu zaprowadzonych książeczek obrachunkowych.

#### Art.9.

... Czas pracy oficerów podczas postoju statku w porcie wynosi na dobę : 8 godzin pracy w dniu powszednim, a 6 godzin pracy w sobotę.

Dla oficerów maszynowych i asystentów maszynowych czas pracy podczas postoju statku w porcie strefy tropikalnej wynosi na dobę 6 godzin.

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 46 godzinnego tygodnia pracy, względnie 36 godzinnego tygodnia pracy dla oficerów maszynowych i asystentów maszynowych w portach strefy tropikalnej.

#### Art.10.

zdanie pierwsze:

Przez 24 godzinna służbę portową rozumieć należy:

8 godzin pracy normalnej i 16 godzin nadzoru w dniu powszednim,  
 6 godzin pracy normalnej i 18 godzin nadzoru w sobotę,  
 6 godzin pracy normalnej i 18 godzin nadzoru w portach strefy tropikalnej dla oficerów maszynowych i asystentów maszynowych.

#### Art.11.

Jeżeli po ukończonym dniu pracy oficer nie mający służby otrzymał polecenie pozostania na statku celem późniejszego wykonania pracy, to



cały okres oczekiwania zalicza się jako godziny dodatkowe, w stosunku jedna godzina dodatkowa za każdą godzinę oczekiwania.

Art.13.

Ust.II/

Oficerowie służby pokładowej mogą być jednak zatrudnieni do pracy dziennej związanej z określaniem pozycji lub bezpieczeństwa statku, według uznania kapitana. Praca ta jednak nie może przekroczyć godziny dziennie i nie będzie liczona jako praca dodatkowa. Postanowienie to nie powinno jednak być wykorzystywane jako stałe przedłużenie 8-godzinnego dnia pracy.

Niniejsze orzeczenie obowiązuje od dnia 1 lipca 1943 r.

/K.Makomaski/

/J.Prokulski/

/J.Stępień/.

Orzeczenie Komisarza Pracy wypadło względnie pomyślnie dla Oficerów Asystentów i zapewniło 8-mio godzinny dzień pracy oraz usunęło inne niesprawiedliwości jakie mogłyby wprowadzić proponowany przez Z.A.P. ryzakt.

Ponieważ w czasie rozprawy, jakkolwiek w bardzo delikatnej formie, Z.A.P. wspomniał o niemożliwości racjonalnej kontroli godzin dodatkowych w czym można byłoby się dopatrywać pewnych aluzji co do niesumienności w sporządzaniu wykazów, Zarząd Związku zwraca się do wszystkich Członków, aby zechcieli sporządzać staranne wykazy ilości godzin dodatkowych z dokładnym objaśnieniem rodzaju wykonanej pracy. Jako rozwiązanie tej bardzo delikatnej kwestji, poleca się aby kapitan lub oficer przez niego upoważniony, możliwie każdego dnia, stwierdzał podpisem zgodność przedstawionych wykazów.

W wypadku, gdyby nastąpiły nieporozumienia w interpretacji poszczególnych artykułów porozumienia, Zarząd poleca natychmiastowe skierowanie tej sprawy do naszego Związku celem wyjaśnienia.

URLOPY I DNI WOLNE.

Po okresie bardzo długich pertraktacyj zostało podpisane porozumienie o treści następującej:

**POROZUMIENIE W SPRAWIE URLOPÓW I DNI WOLNYCH OFICERÓW I ASYSTENTÓW P.M.H.**

W dniu 27 maja 1943 r. pomiędzy Przymusowym Związkiem Armatorów Polskich i Związkiem Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej zawarte zostało Porozumienie o treści następującej:

1. Wszyscy oficerowie i asystenci P.M.H. mają prawo do korzystania z płatnego, nieprzerwanego urlopu wypoczynkowego po każdym ukończonym roku służby.  
Czas urlopu wynosi:-  
po pierwszym i drugim roku służby w Polskiej Marynarce Handlowej - 14 d.  
po trzecim i czwartym ukończonym roku służby w Polskiej Marynarce Handlowej - 21 dni.  
po piątym roku służby na stanowisku oficera lub asystenta w Polskiej Marynarce Handlowej - 30 dni.
2. Do czasokresu uprawniającego do urlopu wlicza się również czas spędzony w płatnej rezerwie Polskiej Marynarki Handlowej, o ile nie przekracza 3 miesięcy w ciągu roku oraz czas choroby.  
Czas spędzony w płatnej rezerwie Polskiej Marynarki Handlowej przekraczający 3 miesiące nie wlicza się do czasokresu uprawniającego do urlopu.  
Przerwy w służbie nie spowodowane zwolnieniem na podstawie Art. 70 pkt. 1-5 Ustawy Żeglarskiej nie powodują utraty nabytego prawa do urlopu.
3. Oficerowie i asystenci nabywają prawo do urlopu chociażby w ciągu rocznego okresu uprawniającego do urlopu pracowali na różnych statkach Polskiej Marynarki Handlowej względnie u różnych pracodawców. W takich wypadkach okres roczny uprawniający do urlopu stanowi suma czasu pracy na poszczególnych statkach względnie u poszczególnych pracodawców oraz czas przebyty w rezerwie Polskiej Marynarki Handlowej jeżeli nie przekracza 3 miesięcy.
4. Urlop udziela ten pracodawca/względnie Rezerwa P.M.H./ u którego oficer lub asystent jest zatrudniony w chwili nabycia prawa do urlopu.
5. W czasie urlopu wypoczynkowego oficerowie lub asystenci otrzymują oprócz płacy zasadniczej pobieranej bezpośrednio przed otrzymaniem urlopu wraz z dodatkiem za wysługę lat - strawnę w wysokości sh. 6/- dziennie i wyrównanie urlopowe w wysokości sh. 3,46 dziennie.
6. Wniosek o udzielenie urlopu oficerowie i asystenci winni zgłosić

na piśmie na ręce kapitana do dyrekcji Towarzystwa. Urlop będzie udzielany w miarę możliwości w terminie uzgodnionym z oficerem lub asystentem. O iloby jednak warunki pracy lub względy służbowe nie pozwalały na udzielenie urlopu w terminie żądanym przez oficera lub asystenta - o terminie wykorzystania urlopu decyduje pracodawca.

7. Po skończonym urlopie pracodawca winien przyjąć oficera lub asystenta w tym samym stopniu służbowym w którym oficer lub asystent urlop rozpoczął.
8. Wypowiedzenie umowy o pracę nie może mieć miejsca w czasie trwania urlopu.
9. W każdym miesiącu kalendarzowym oficer i asystent otrzymywać będą 1 dzień wolny.  
Dzień wolny winien być udzielony w porcie w dniu powszednim wg. decyzji kapitana.
10. Jeżeli ze względów służbowych lub ze względu na rozkład zajęć na statku oficer lub asystent nie wykorzystał przysługującego mu dnia wolnego w danym miesiącu - niewykorzystano dni wolne mogą być udzielone bądź w następnych miesiącach, bądź też doliczane do urlopu wypoczynkowego.
11. O ile w czasie dnia wolnego oficer lub asystent nie korzysta z wyżywienia na statku, otrzymywać będzie strawne w wysokości sh.6/-dzienne.

Za niewykorzystane dni wolne które doliczone zostały do urlopu wyrównanie urlopowe przewidziane w pkt.5 nie przysługuje.

12. Porozumienie niniejsze stanowi część składową Umowy Zbiorowej pomiędzy Związkiem Armatorów Polskich i Związkiem Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej zawartej w dniu 6.12.40r. i wszystkie postanowienia tej Umowy oraz jej załączników dotyczące urlopów jak również Porozumienie z dnia 31.12.42r. w sprawie wyrównania urlopowego dla oficerów /str. 82 "Zbioru Przepisów" / t acą moc z dniem wejścia w życie niniejszego Porozumienia.
13. Porozumienie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1.5.43r. i obowiązywać będzie przez czas trwania wojny i przez 6 miesięcy po zakończeniu działań wojennych.

Za Przymusowy Związek Armatorów Polskich: /-/M. Plinius  
-/-/T. Winlarski

Za Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radio- oficerów P.M.H.  
-/-/J. Dąbkowski  
-/-/J. Stepień.



Jedną z trudności w uzyskaniu już po pierwszym roku pracy miesięcznego urlopu wypoczynkowego była ta okoliczność, że oficerowie flot Alfanckich posiadają li tylko 14-o, 18-o i 21-o dniowe urlopy wypoczynkowe.

Porozumienie powyższe jest korzystniejsze i bardziej jasne niż poprzednie.

Celem wyjaśnienia ewentualnych możliwości, Zarząd Związku otrzymał od Z.A.P. list następującej treści:

"W związku z zawarciem Porozumienia w sprawie urlopów i dni wolnych dla oficerów i asystentów, komunikujemy Wpanom co następuje:

1. Stosownie do uchwały Zarządu Związku Armatorów Polskich z dnia 14 maja b.r. czas i warunki urlopów kapitanów Polskiej Marynarki Handlowej regulowane umowami indywidualnymi nie będą mniej korzystne od warunków przewidzianych w zawartym Porozumieniu dla oficerów.
2. Oficer i asystent którzy przed dniem wejścia w życie Porozumienia z dnia 27 maja b.r. t.j. przed 1.5.43 r. nabyli już na podstawie dotychczas obowiązującej umowy z dnia 6.12.41r. prawo do 21dniowego urlopu - otrzymują 21 dniowy urlop. To samo dotyczy tych oficerów i asystentów których okres uprawniający do 21 dniowego urlopu wynosi według dotychczasowej umowy w dniu 1.5.43r. ponad 6 miesięcy.
3. W związku z postanowieniem pkt.2 Porozumienia zostało uzgodnione pomiędzy naszymi związkami. że wszelkie ograniczenia czasu choroby wliczanego, w myśl postanowienia do czasu okresu uprawniającego do urlopu które wydane zostaną przez Ministerstwo Przemysłu Hanlu i Żeglugi dla marynarki, będą obowiązywać również w stosunku do oficerów."



JEDNOLITY TEKST UMÓW ZBIOROWYCH.

Jak wspominaliśmy w naszym Okólniku Nr.19, na stronnicy 4, Zarząd Związku przystępuje do opracowania jednolitego tekstu umów zbiorowych. Z ani jednego statku nie nadeszły projekty o które prosiliśmy, za wyjątkiem poszczególnych Członków którzy wypowiedzieli się w poszczególnych sprawach lub opracowali artykuły względnie pomogli Pr. zosowi Zarządu w opracowaniu jednolitego tekstu. Skoro tylko załatwimy sprawę ryczałtu dla St. Mechaników i I-ch Oficerów, wzamian za godziny dodatkowe, którą to sprawę Z.A.P. usiłuje podciągnąć pod umowy indywidualne, przystąpimy zaraz do rozmów w sprawie jednolitego tekstu umów.

SPRAWY DYPLOMOWE.

Na częste zapytania naszych Członków w sprawie otrzymywania wyższych dyplomów komunikujemy co następuje:

Około 1-go listopada 1943 r. Dział Spraw Morskich przy Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugi otwiera kurs kapitanów żeglugi małej /w Southampton lub w Londynie/. Kurs będzie trwał około 6 - 7 miesięcy. Pierwszeństwo w przyjęciu na ten kurs mają byli uczniowie Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy ukończyli dwa kursy wydziału nawigacyjnego i posiadają dyplom aspiranta porucznika żeglugi małej.

Na kurs ten zostanie przyjętych około 16 słuchaczy.

Związek zaleca wszystkim kandydatom na ten kurs, aby posiadali przynajmniej około £.50.0.0. własnych pieniędzy, które służyłyby im jako uzupełnienie kwoty którą otrzymają w czasie trwania kursu.

Podania o przyjęcie na ten kurs należy kierować do Działu Spraw Morskich przy Min.Przem.Handlu i Żeglugi, 43.Lowndes Sq.S,W.1.

Zarząd Związku prosi o przesłanie do Sekretarjatu Związku odpisu zgłoszenia na kurs, celem dalszego informowania zainteresowanych.

#### WALNE ZEBRANIE.

Zarządowi Związku pomimo usilnych starań nie udało się zwołać Walnego Zebrania. Nie nadeszła również wymagana ilość głosów po rozesełaniu przed rokiem ostatniej ankiety. W międzyczasie zaszły zmiany, które wpłynęły na to, że wg. opinii licznych Członków Związku, ankieta straciła dużo ze swej aktualności. Wobec powyższych trudności Zarząd Związku zdecydował zwołać Walne Zebranie w październiku b.r. poprzedzając ją ankietą, którą na poszczególne statki doręczy i odbierze specjalnie upoważniony pisemnie Członek Związku.

Ankieta będzie zawierać następujące propozycje:

1. Zmiana statutu.
2. Wybór nowego Zarządu.
3. Ustalenie wysokości składek członkowskich.
4. Wolne wnioski.

#### ZMIANA STATUTU.

Zbliżający się koniec wojny, a z nim i moment powrotu naszego do kraju, nakłada na każdego z nas szereg nowych zadań i obowiązków. Za-

dania te i obowiązki oraz odpowiedzialność za ich wykonanie lub wypełnienie spoczywa nie tylko na każdym Członku naszego Związku, ale przede wszystkim na całości naszej organizacji.

Kapitanowie i Oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej dali podczas tej wojny niejednokrotnie dowody najwyższego poczucia obywatelskiej, poczucia odpowiedzialności i żołnierskiego ducha walki. Dowodem tego są odznaczenia bojowe nadane Kapitanom i Oficerom, listy pochwalne i dziękczynne zarówno od władz polskich jak i Sprzymierzonych.

Tą pracą i walką, ciężką i żmudną, Kapitanowie i Oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej zdobyli sobie nie tylko ogólny szacunek i poważanie, lecz również prawo i obowiązek do najbardziej czynnego udziału we wszystkich pracach przygotowawczych do powrotu do portów macierzystych, oraz do najenergiczniejszej współpracy przy organizowaniu podstaw życia morskiego Nowej Polski.

OD PRAWA TEGO I OBOWIĄZKU NIE WOLNO SIĘ NAM UCHYLIĆ, ANI GO ZANIEDBAĆ. MUSIMY ZROBIĆ WSZYSTKO CO W NASZEJ MOCY, BY DLA DOBRA I WIEL-  
 ŚCI POLSKI MORSKIEJ ODDAĆ NASZĄ PRACĘ, NASZĄ WIEDZĘ I DOŚWIADCZENIE.

By sprostać temu ogromnemu zadaniu, Zarząd naszego Związku występuje niniejszym z inicjatywą stworzenia nowych podstaw pracy naszej organizacji. Podstaw, które nałożą na wszystkich Członków nowe zadania i obowiązki i nową odpowiedzialność, ale umożliwią jednocześnie przeprowadzenie takich posunięć, których celem będzie zapewnienie kulturalnego i materialnego dobrobytu wszystkich Członków.



Nowy statut z punktu widzenia organizacyjnego ma na celu najważniejsze wykorzystanie wszystkich wartości reprezentowanych przez Kapitanów i Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Zarząd pragnie oprzeć całość swych przyszłych prac na Statucie opracowanym pod kątem widzenia celów i zasad jakie stoją przed Kapitanami i Oficerami Polskiej Marynarki Handlowej w najbliższej przyszłości. Wyrażamy głęboką wiarę i przekonanie, że Statut ten będzie wyrazem woli wszystkich Członków Związku, i że spełni swe zadanie ku pożytkowi przyszłej Polski.

Józef Dąbkowski

Prezes.

