

ZWIĄZEK
KAPITANÓW, OFICERÓW POKŁADOWYCH, MASZYNOWYCH I RADIOTELEGRAF.
POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

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

Adres telegraficzny
FULHAMROPE AVE LONDON.

O K Ó L N I K Nr. 26.

Londyn dn. 15 maja 1944 r.

11 0305



27.234

Deklaracja inwazyjna.

W związku z zapytaniami Członków wyjaśniamy, że deklaracja inwazyjna została wydana na wniosek władz brytyjskich / Ministry of War Transport /.

Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi poparło wnioski H. of W.T.

Zarząd Związku wysuwał swoje obawy i uwagi z których, po dosyć długich debatach, zaledwie część została uwzględniona.

Zarząd Związku zgodził się na dobrowolne i indywidualne ustępstwa od umowy zbiorowej przez Członków odnośnie punktów ujętych w deklaracji, co zasadniczo znaczyłoby odnośnie punktów deklaracji - 3,4 i 5.

Zarząd Związku od samego początku stał na stanowisku że wypuszczenie deklaracji dla oficerów P.M.H. jest wogóle niepotrzebne, bo przecież już od 1939 roku oficerowie P.M.H. są w walce z wrogiem i do obecnej chwili bez podpisywania deklaracji brali udział w niejednej już inwazji kontynentu - Norwegja, Madagaskar, Afryka Płn., Sycylja, Włochy a może nawet już i w tej chwili biorą udział w inwazji na kontynent Azji.

Zarząd Związku również od początku stał na stanowisku ażeby / art. 7. deklaracji / przeniesienie na obce statki odbywać się tylko za zgodą Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi lecz ministerstwo ustosunkowało się wówczas do tej sprawy negatywnie. W dniu 1 maja b.r. listem Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi zostaliśmy poinformowani -

" że przeniesienie na statki alianckie przewidziane w art. 7 Deklaracji V, odbywać się będzie za każdorazową zgodą kandydata na przeniesienie i za zgodą przedstawiciela Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi, przy czem przeniesieni będą korzystać z uprawnień i świadczeń przysługujących marynarzom tego kraju pod którego banderą statek pływa. "

Deklaracja miała być przekładana każdemu Członkowi celem dobrowolnego zadeklarowania się do służby w/g wymagań Ministry of War Transport.

Ponieważ informowano nas, że sposób przedkładania deklaracji do dobrowolnego podpisu pozostawiał wiele do życzenia, wystosowaliśmy do Z.A.P. list z prośbą o przypomnienie osobom na statkach oraz zatrudnionych w instytucjach shippingowych, że podpisy na deklaracjach mają mieć charakter podpisu dobrowolnego. W/g. naszej interpretacji podpisy powinny być składane przez oficerów z nieprzymuszonej woli dopiero po dokładnym zapoznaniu się z treścią deklaracji i przemyśleniu sprawy.

W dniu 13 maja b.r. w " Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza " na str. 4. ukazała się odezwa Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi J. Kwapińskiego następującej treści:

" Zbliża się czas kiedy wszystkie Floty handlowe Państw Sprzymierzonych wezmą udział w operacjach wojenno-morskich, niebywałych jak dotychczas rozmiarów.

Zadaniem tych operacji będzie zadać naszemu śmiertelnemu wrogowi decydujący cios, po którym już nie powstanie, cios który pozwoli Wam doprowadzić nasze statki - po długiej, ciężkiej i pełnej chwały pracy w warunkach wojennych - do portów ojczystych.

Wierzę że jak zawsze, tak i w tym decydującym uderzeniu, nie zabraknie Was, polskich marynarzy, że tak samo jak zdobyliście uznanie pod Narwikiem, w Afryce, na Madagaskarze, Sycylii i we Włoszech, tak samo i teraz, swoim wysiłkiem i pełną poświęcenia pracą - okryjecie jeszcze większą chwałą banderę Polskiej Marynarki Handlowej.

Warunki pracy, do której ochotniczo zgłoszacie się teraz, są Wam znane. Różnią się one od dotychczasowych, ale tylko na okres przejściowy.

Przekonany jestem, że te zmiany nie powstrzymają Was od zgłoszenia się do pracy i do udziału we wspólnym decydującym wysiłku marynarzy wszystkich handlowych flot sprzymierzonych.

Wiem, że zdajecie sobie sprawę, że marynarze - to statek, statek - to bandera, i że tej bandery naszej Marynarki Handlowej nie może zabraknąć wśród bander narodów sprzymierzonych, szturmujących brzegi Europy, by przynieść wolność ciemiężonym krajom i Polsce."

J. Kwapiński.
Minister Przemysłu,
Handlu i Żeglugi

Dekret Prezydenta R.P. o ubezpieczeniach.

W dniu 4 maja b.r. otrzymaliśmy z Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Dział Spraw Morskich pismo informujące, że Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 28.4. b:r. uchwaliła projekt dekretu Prezydenta R.P. o ubezpieczeniach osób zatrudnionych na statkach morskich i rybołówstwa morskiego, i że należy się spodziewać że po podpisaniu przez Pana Prezydenta R.P. dekret zostanie ogłoszony w Dzienniku Ustaw w końcu maja lub czerwca.

Sprawa ubezpieczeń osób zatrudnionych na statkach żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego trwa już niestety blisko pięć lat, a przebieg tej sprawy szeroko omawianej w naszych okólnikach, jest dobrze znany naszym Członk.

Zarząd Związku, pomimo smutnych doświadczeń i zawodów co do terminów, jest jednak przy nadziei że ujrzy-ny podpisany i ogłoszony dekret o ubezpieczeniach, j u z w drugiej połowie bieżącego roku.

Posiedzenia Zarządu.

Na ostatnio odbytych trzech posiedzeniach Zarządu przyjęto 17 nowych Członków oraz omawiano następujące sprawy:

1. Składki dla Członków przebywających na lądzie oraz sprawa zaległych składek.
2. Zmiana osób mających prawo podpisu na czekach związkowych.
3. Projekt rozporządzenia o ilościanach oficerów maszynowych.
4. Poprawki do ostatecznego projektu umowy zbiorowej.
5. Projekt stworzenia regulaminu pracy dla oficerów poszczególnych działów na statkach.
6. Stawki za godziny dodatkowe oraz oddanie sprawy do Komisarza Pracy.
7. Powołanie komisji dla spraw wniosku kol. S. postawionego na Walnym Zebraniu w sprawie przeprowadzenia możliwej równorzędności oficerów działu mechanicznego z działem nawigacyjnym.

Omawiano również istnienie działalności pewnych czynników i osób zdążającej do osłabienia lub rozbicia Związku.

Komisarz Pracy.

1. Należność w czasie urlopu.

Porozumienie w sprawie urlopów z dnia 27. maja 1943 r. w pkt. 5. przewiduje, że oficerowie i asystenci w czasie urlopu wypoczynkowego otrzymują oprócz płacy zasadniczej pobieranej bezpośrednio przed otrzymaniem urlopu wraz z dodatkiem za wysługę lat - strawne w wysokości sh. 6 dziennie i wyrównanie urlopowe w wysokości sh. 3/6 dziennie.

W praktyce czasem się zdarza, że oficerowie nie korzystają z urlopu w naturze, lecz pozostają na statku i otrzymują wynagrodzenie wzamian za niewykorzystany urlop.

Związek Armatorów Polskich stał na stanowisku, że w tych wypadkach oficerowie nie powinni otrzymywać strawnego w wysokości sh. 9/6. dziennie. Strawne to ma pokrywać koszty utrzymania w czasie urlopu spędzonego przez oficera na lądzie. Skoro zatem oficer kosztów tych nie ponosi, pozostając na statku, strawne się nie należy.

Zarząd naszego Związku stał na odmiennym stanowisku, wobec czego Z.A.P. w dniu 8 maja oddał powyższą sprawę do rozpoznania Komisarzowi Pracy.

Przed Komisarzem Pracy w powyższej sprawie Zarząd Związku stanął na stanowisku, że oficerowi lub asystentowi należy się przewidziany urlop wypoczynkowy w ciągu każdego roku pracy, do udzielenia którego pracodawca jest zobowiązany.

2. Wartość godziny dodatkowej.

W związku z orzeczeniem Komisarza Pracy odnośne stawki za nadgodziny dla marynarzy PMH i ustalenia stawki 2/3. i 2/3. za nadgodzinę, zwróciliśmy się do Z.A.P z wnioskiem o zawarcie porozumienia na mocy którego stawki za godziny dodatkowe dla oficerów z 1/9 i 2/3. będą zmienione odpowiednio na sh. 2. i 2/3.

Wniosek nasz niestety spotkał się z odmową, wobec czego sprawę powyższą oddaliśmy do Komisarza Pracy.

Słuszność naszego stanowiska w piśmie do Komisarza Pracy ujeliśmy w następujący sposób.

- Przy ustalaniu stawki za godziny dodatkowe dla młodszych oficerów przyjęto zasadę, że stawka ta nie może być niższą od stawki za nadgodziny dla marynarzy. Od zasady tej nie można odstąpić z następujących powodów:

- a. W czasie wojny asystenci i radiotelegrafisci rekrutują się li tylko z bosmanów, starszych marynarzy, magazynierów, smarowników lub palaczy czyli z grupy mającej obecnie stawki sh.2. i sh. 2/3 za nadgodzinę. W razie awansu przechodzą do grupy mającej niższe stawki za godziny dodatkowe, co nie jest zjawiskiem zachęcającym dla kandydatów na przyszłych oficerów P.M.H.
- b. Wartość godziny dodatkowej nie powinna być mniejsza od wartości godziny pracy.
- c. Jeżeli stawka za godziny dodatkowe dla młodszych oficerów pozostanie mniejsza od stawki dla marynarzy, pracodawca będzie chętniej zatrudniał w godzinach dodatkowych oficera niż marynarza, w następstwie czego mogą powstać wśród pracowników obustronne rozgoryczenia i tarcia.

Odnosnie powyższej sprawy jesteśmy niezmiernie zdziwieni stanowiskiem Z.A.P., który w roku ubiegłym podzielał nasze zdanie / pismo Z.A.P. do Komisarza Pracy/ a obecnie oznajmił że nie widzi podstawy do podwyższenia stawek za godziny dodatkowe według naszej propozycji.

Składki Członkowskie.

Wszyscy Członkowie, którzy zalegają ze składkami są proszeni o uregulowanie zaległości do dnia 1-go lipca 1944 r. lub w wypadku niemożności uregulowania zaległości w terminie wyznaczonym proszeni są o skomunikowanie się z Zarządem i podanie powodów zaległości oraz daty uregulowania zaległych składek.

W związku z przekazaniem Zarządowi przez Walne Zebranie ustalenia składek dla Członków przebywających na lądzie, Zarząd Związku, biorąc pod uwagę duże koszty utrzymania na lądzie, stosunkowo małe dochody, subsydja czy zasiłki większości Członków przebywających na lądzie oraz nie korzystanie z umowy i porozumień, i chcąc dać wszystkim tym oficerom możliwość należenia do Związku, ustalił składkę na rok 1944 w wysokości sh. 5 miesięcznie.

Składka ta odnosi się tylko do Członków przebywających na lądzie z powodów choroby, studiów i pracy.

W wypadkach powyższych jako pobyt na lądzie liczy się pobyt nie mniejszy niż dni piętnaście w miesiącu

W związku z rezolucją Walnego Zebrania, że wszyscy korzystający z dobrodziejstw i przywilejów Umowy Zbiorowej winny być z tego tytułu potrącane miesięcznie z poborów kwoty równe składce członkowskiej i przekazywane do kasy Związku, prosimy Kolegów o poinformowanie Kolegów nieczłonków, że mogą dokonywać wyżej wymienionych wpłat do kasy okrętowej wraz ze składkami miesięcznymi Członków, z przeznaczeniem do kasy naszego Związku.

Wszystkim kolegom nieczłonkom, którzy w powyżej podany sposób wpłaty już uskuteczniają, przesyłamy podziękowania.

Odnosnie wpłaty składek członkowskich do kasy okrętowej na konto naszego Związku, uprzejmie prosimy o przesyłanie **p i e r w s z ą - p o c z t ą** imiennego odpisu wykazu wpłaconych składek, gdyż niektóre towarzystwa okrętowe przesyłają jedynie kwotę wpłaconą, bez wyszczególnienia od kogo i nie jesteśmy w stanie ustalić na czyje dobro uznać wpłaty.

Nie jesteśmy również w stanie ustalić które statki i za jakie miesiące wpłacają, gdyż przekazy przychodzą często z dużym opóźnieniem.

Wysyłki paczek do rodzin.

Zawiadamiamy wszystkich Członków wysyłających paczki do rodzin przez Sekretariat naszego Związku, że od dnia 1. maja b.r. wstrzymaliśmy wysyłki od tych którzy zalegają za kilka wysyłek.

Od dnia 1. czerwca b.r. wysyłki będą dokonywane jedynie na wyraźne życzenie osób zainteresowanych po uiszczeniu należności.

Decyzja powyższa jest następstwem stale wzrastającej sumy, wyłożonej przez Związek na przesyłki do rodzin Członków.

Koszt podróży służbowych.

Informujemy że w Okólniku Nr. 25, str. 10. w pkt. 4 Porozumienia w sprawie kosztów podróży i fumi-gacji podana została pomyłkowo data " 1-go lutego 1944" zamiast - 1-go marca 1944 r.. Prosimy Członków o poprawienie wymienionej pomyłki.

Jednocześnie wyjaśniamy, że odnośnie pkt. 2. powyższego porozumienia, zwrot kosztów przejazdów w wysokości sh. 10 przysługuje w jedną stronę, a więc przy przejazdach służbowych ze statku do Londynu i powrót na statek przysługuje zwrot kosztów w wysokości Z. 1.-.-.

Zmiana bandery.

Z przykrością informujemy że na statku, którego właścicielem jest p. Kikaczycki została zmieniona bandera polska na banderę brytyjską.

Uważamy że flota nasza jest zbyt szczupła by można było z niej cośkolwiek oddać.

Ze swej strony zrobiliśmy wszystko co było w naszej mocy, aby nie utracić bandery na owym statku.

W myśl powiedzenia Pana Ministra J. Kwapińskiego " statek - to bandera " - utrata bandery jest równoznaczną z utratą statku.

Za Zarząd

J. Dąbkowski
prezes.

