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

78, Leadenhall Street,
London, E.C. 3.
Telefon: AVEnue 1929.

Adres telegraficzny:
PULONEROPE AVE LONDON.

EXAMINED
BY CENSOR
POSTAL SECTION
MINISTRY OF INFORMATION

O K Ó L N I K Nr. 31.

Biblioteka Muzeum Morskie w Gdańsku
II 0305
27.298

London dnia 2 lutego 1945r.

USTAWA ŻEGLARSKA.

W listopadzie 1944r Sekretarjat Związku odbił egzemplarze projektu Dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej o pracy na polskich statkach handlowych morskich, opracowanego przez Komisję Prac Ustawodawczych przy Ministerstwie Sprawiedliwości, i wraz z listem od Zarządu wysłał na każdy statek oraz do kapitanów i oficerów przebywających na lądzie, z prośbą o nadesłanie uwag i poprawek.

Zarząd był przekonany, że nikogo nie zabraknie w wspólnej trosce o przyszłe nasze jutro i tych co po nas przyjdą na morze.

Tym wszystkim, którzy indywidualnie lub zbiorowo nadesłali swe uwagi, sugestie i poprawki do opracowywanego nowego Dekretu o pracy na polskich statkach handlowych morskich, serdecznie dziękujemy.

A tym, którzy nie poczuwali się lub zlekceważyli spełnienie jednego z obowiązków pierwszego polskiego pokolenia morskiego, obowiązani jesteśmy zwrócić uwagę, że li tylko wspólną pracą i wkładem każdego z nas możemy stworzyć zdrowe podstawy bytu dla ludzi morza oraz rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej.

Z otrzymanych uwag, sugestii i poprawek zredagowano pismo Związku, które ogólnie ujęło nasze uwagi odnośnie projektu Dekretu o pracy na polskich statkach handlowych morskich, i w dniu 1-go stycznia 1945 r. przesłano do Ministerstwa Sprawiedliwości.

Poniżej podajemy treść naszego pisma:

" Stosownie do wezwania Ministerstwa Sprawiedliwości z dnia 10 i 23 listopada b.r. pozwalamy sobie złożyć niniejszym nasze uwagi co do projektu Dekretu Prezydenta R.P. o pracy na polskich statkach handlowych morskich, przygotowanego przez Sekcję Prawa Handlowego i Morskiego Komisji Prac Ustawodawczych przy Ministerstwie Sprawiedliwości.

W pierwszym rzędzie zmuszeni jesteśmy podkreślić, iż uważamy za konieczne by projekt Dekretu po otrzymaniu przez Ministerstwo opinji znawców przedmiotu i czynników społecznych, którym projekt rozesłany został do opinji, zwrócono do Sekcji Prawa Handlowego i Morskiego K.P.U. celem przedyskutowania opinji i nadania mu ostatecznego brzmienia.

Nie uważamy za możliwe by przed rozpatrzeniem przez Sekcję względnie jej Komitet Redakcyjny nadesłanych opinji projekt mógł

być przedstawiony plenum Komisji Prac Ustawodawczych. W związku z powyższym w piśmie niniejszym ograniczamy się jedynie do wskazania na problemy,które naszym zdaniem winny być w Dekrecie inaczej ujęte, oraz do zwrócenia uwagi na niedociągnięcia względnie konieczne poprawki. Wyrażamy przekonanie,że w czasie prac Komisji powołani zostaną rzeczoznawcy,których Związek nasz jest gotów w każdej chwili wskazać.

Przechodząc do omówienia projektu Dekretu - w pierwszym rzędzie,z prawdziwą przykrością,zmuszeni jesteśmy zauważyć,iż powielony i rozesłany projekt nie jest w kilku punktach zgodny z uchwalonym przez Sekcję Prawa Handlowego i Morskiego K.P.U.

Rozbieżności dotyczą głównie sprawy urlopów/art.60./ oraz pracy marynarzy na morzu /art.51./,a pozatym zmian art.93, 104 i 113.

Przekonani jesteśmy,że wprowadzone w stosunku do uchwalonego projektu zmiany - zresztą wszystkie na niekorzyść pracowników - nie są wynikiem żadnych interwencji ubocznych na wyniki pracy Komisji, a jedynie wynikiem prostej pomyłki pisarskiej.

Dalszą kwestją,która dotyczy całości projektu,jest,zdaniem naszym, niewłaściwie przyjęty przez Komisję rozdział zatrudnionych na statkach handlowych morskich na: 1./ kapitana i 2./ załogę t.j. oficerów i marynarzy,

Zdaniem naszym załoga statku składa się z kapitana,oficerów i marynarzy, a przepisy dotyczące oficerów winny być ujęte łącznie z przepisami odnoszącymi się do kapitana, a nie marynarzy.

Zdajemy sobie sprawę,że kapitan jest na statku pełnomocnikiem armatora i szeregu czynności dokonuje w jego imieniu, nie mniej uważamy za konieczne by poza przepisami dotyczącymi działania kapitana w imieniu armatora wszystkie inne były ujęte łącznie: dla kapitana i oficerów - a odrębnie dla marynarzy.

Podział na pracowników umysłowych i fizycznych jest przyjęty przez wszystkie polskie ustawy i nie widzimy powodów dla których sprawa ta miałaby być w omawianym Dekrecie ujęta inaczej.

W związku z powyższym uważamy za konieczne zmianę art.5 i 6. oraz układ Działu II i III projektu Dekretu.

W art.17 i 95 uważamy za niezbędne wprowadzenie uzupełnienia mającego na celu wskazanie,iż kapitan zawiera i rozwiązuje umowy o pracę w imieniu armatora.

Art.24 winien być uzupełniony przez podanie osoby uprawnionej do udzielania zezwoleń na opuszczanie statku.

Art.31 ustala dodatek za detaszowanie niżej niż to przewidywała Ustawa Żeglarska z 1902 r.,co oczywiście winno być zmienione.

W art.35 wydaje się nam niejasne użycie słów: "przekazem na armatora"-który przecież to wynagrodzenie wypłaca.

Art.51 o którym wspomnieliśmy już wyżej,winien być stosownie do tekstu przyjętego przez Komisję uzupełniony słowami: " a mianowicie na 3 wachty w ciągu doby".

Art.50 i art.53. Czas pracy w porcie marynarzy i oficerów uregulowany Umowami zbiorowymi wynosi 46 godzin na tydzień i jest rzeczą konieczną by zgodnie ustalony i w praktykę wprowadzony czasokres pracy marynarzy i oficerów znalazł swe potwierdzenie w Dekrecie.

Wydaje się nam,iż jeśli ustawodawca nie jest w stanie przewidzieć w ustawie postępu społecznego -to w każdym razie winien nie pozostawać w tyle za jego rozwojem!

Art.52 dopuszcza zatrudnienia marynarzy w czasie postoju statku w porcie przez 56 godzin tygodniowo,zaś art.53 ust.2 przez taki sam czasokres oficerów. Uważamy,iż zdanie drugie art.52 winno być opuszczone,zaś w art.53 winny być wprowadzone określenia: w ust.1 - w porcie, a w ust.2 - na morzu.

W oddziale 4,dotyczącym czasu pracy,brak jest przepisów o czasie pracy w tropikach. Zdaniem naszym sprawa ta jest tak zasadniczą,że winna być uregulowana ustawowo,a nie pozostawiona do załatwienia w umowach zbiorowych.

W art.54 ustalony czas pracy załogi hotelowo-gospodarczej na 10 godzin na dobę winien ulec bezwzględnie obniżeniu do godzin 8-miu.

Art.55 jest zdaniem naszym zbędnym,gdyż poprzednie przepisy uregulowały wyczerpująco czas pracy wszystkich członków załogi.

Art.59 winien przewidzieć prawo do urlopu oficerów już po pół roku trwania stosunku pracy,tak jak to reguluje Ustawa z 16.V.1922 r. o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu,w ustępie o pracownikach umysłowych.

W sprawie przepisów dotyczących czasokresu urlopowego wypowiedzieliśmy się na wstępie, wobec czego obecnie wskazujemy jedynie na konieczność przywrócenia brzmienia art.60 ustalonego przez Komisję -co nie wymaga z naszej strony specjalnego uzasadnienia.

Uważamy za konieczne uregulowanie Dekretem sprawy "dni wolnych" jakie oficerowie otrzymują obecnie w każdym miesiącu kalendarzowym na podstawie art.48-50 Umowy Zbiorowej.

Art.89 ustala czasokresy wypowiedzenia umów zawartych na czas nieoznaczony jeśli chodzi o oficerów na 1 miesiąc, a marynarzy na 48 godzin. Zastanawiając się nad motywami jakie mogły skłonić Komisję do przyjęcia obecnie terminów wypowiedzenia takich samych jak ustalono przed blisko pół wiekiem,dochodzimy do wniosku,iż Komisja mogła opierać się z jednej strony na czasokresach ustalonych w Ustawie Żeglarskiej,a z drugiej strony na czasokresach wypowiedzenia stosowanych w marynarkach innych krajów.

Zdaniem naszym należy wziąć pod uwagę,iż Ustawa Żeglarska z 1902 roku ustaliła termin wypowiedzenia umów o pracę oficerów na 1 miesiąc biorąc zapewne za podstawę obowiązujący wówczas

Kodeks cywilny /księga II, § 621 - 622 / regulujący w ten sposób termin wypowiedzenia innych pracowników umysłowych. / 1 miesiąc względnie 6 tygodni /.

W ówczesnym więc czasie oficerowie marynarki handlowej potraktowani zostali przez ustawodawcę na równi z innymi pracownikami umysłowymi. Nie jest dla nas zrozumiałym z jakich względów obecnie, kiedy w związku z postępem społecznym i dostosowanym do niego ustawodawstwem pracy wszystkim pracownikom umysłowym przysługuje w polskim ustawodawstwie 3 miesięczny czasokres wypowiedzenia - projekt Dekretu dla jedynej właściwie kategorji pracowników umysłowych, to jest oficerów marynarki handlowej, wprowadza niespotykany już w polskim ustawodawstwie pracy 1 miesięczny termin wypowiedzenia. W rozważaniach naszych bierzemy pod uwagę, że oficerowie niektórych marynarek handlowych krajów zachodu mają też 1 miesięczne terminy wypowiedzenia, ale ma to miejsce w tych krajach, gdzie terminy wypowiedzenia innych grup pracowników umysłowych są też 1 miesięczne. Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że nasze ustawodawstwo pracy jest bardziej postępowe od ustawodawst wielu krajów zachodu, i dlatego też nie do pomyślenia jest by w polskim ustawodawstwie warunki pracy pewnej grupy pracowników umysłowych dostosowywać do warunków pracy takiej samej grupy w innych krajach o zacofanym ustawodawstwie społecznym, a nie do warunków pracy ustalonych przez polskiego ustawodawcę dla reszty pracowników umysłowych. Na marginesie chcemy jedynie nadmienić, że w tych krajach zachodu gdzie pracownicy umysłowi mają 3 miesięczny czasokres wypowiedzenia /np. Belgja / i oficerowie marynarki handlowej mają taki sam czasokres.

W tym stanie rzeczy, skoro nie widzimy żadnych słusznych przesłanek, któreby przemawiały za utrzymaniem przestarzałych przepisów o terminach wypowiedzenia - wnosimy o zmianę przepisu dotyczącego czasokresu wypowiedzenia z jedno miesięcznego na trzy miesięczny dla oficerów, a z 48 godzinnego na dwu tygodniowy dla marynarzy - zgodnie z przepisami polskiego prawa pracy obowiązującego wszystkich pracowników.

Art. 95 wymaga naszym zdaniem uzupełnienia stwierdzającego iż jedynie choroba powodująca niezdolność przez czas dłuższy - może stanowić przyczynę rozwiązania umowy.

Nie jest dla nas zrozumiałym dlaczego w art. 103 przewidziane jest odszkodowanie dla marynarzy jedynie po rozwiązaniu umowy zagranicą. Zdaniem naszym zwężenie tego przepisu do zagranicy jedynie - jest nieuzasadnione i dlatego słowo "zagranicą" winno w tym artykule zostać opuszczone.

W związku z wnioskiem naszym o zmianę czasokresu wypowiedzenia dla oficerów z jedno miesięcznego na trzy miesięczny - uważamy również za konieczne wprowadzenie zmian w art. 103 i 105, ustalających wysokości odszkodowania dla oficerów do płacy trzy miesięcznej z dodatkami stałymi.

W Rozdziale I Działu V winny zostać określone funkcje kapitana. Brak również w tym rozdziale omówienia funkcji ofice-

rów służby radiowej i oficerów służby administracyjno-gospodarczej. Zdaniem naszym braki te winny zostać uzupełnione.

W art.167 - 172 wprowadzony został termin "oficerowie służby mechanicznej". Pomijając fakt,iż w art.79 projektu użyto zapewne przez omyłkę terminu "oficerowie służby maszynowej" - wydaje się nam,iż żadna z nazw nie oddaje w sposób właściwy istoty służby i dlatego wnosimy o wprowadzenie do Dekretu terminu - "oficer służby technicznej".

Dla uzasadnienia słuszności proponowanej zmiany pozwalamy sobie załączyć Memorjał grupy członków naszego Związku, zrzeszonych w Klubie Mechaników I Klasy Polskiej Marynarki Handlowej, z dnia 16 grudnia 1944 r.,w którym sprawa ta została wszechstronnie i wyczerpująco oświetlona.

W załączonym memorjale poruszono również cały szereg problemów nie uwzględnionych w naszym piśmie i dlatego prosimy o traktowanie tego memorjału jako integralnej części naszej opinji.

Na zakończenie zmuszeni jesteśmy z całym naciskiem podkreślić poruszoną na wstępie,konieczność wezwania przez Komisję biegłych, i to z poszczególnych rodzajów służby, celem należytego oświetlenia poruszonych przez nas problemów.

Chcemy wreszcie wyrazić w tym miejscu podziękowanie Ministerstwu za umożliwienie nam wypowiedzenia się w tak żywotnych dla nas sprawach i wyrazić nadzieję, że opinja nasza przyczyni się do udoskonalenia projektu Dekretu,który oby stał się jeszcze jednym więcej dowodem naszego postępu społecznego i praktycznym realizowaniem zasad demokracji. "

- . -

Załączony do powyższego naszego pisma memorjał Starszych Mechaników jest bardzo obszerny. Według Memorjału Starszych Mechaników -"Kierownik Techniczny"statku powinien być odpowiedzialny tylko przed armatorem, w takim samym stopniu-za odpowiednie funkcjonowanie i ekonomję mechanizmów jemu powierzonych,a także przyjmowanie i akceptowanie wszelkich robót,które są związane z ruchem i naprawami statku - w jakim za wszelkie sprawy związane z działem nawigacyjnym jest odpowiedzialny Kapitan. Kierownik Techniczny,jako najwyższa instancja w sprawach technicznych i głowa działu służby technicznej,musi być zdefinjowana osobno.

Ze względu na trudności techniczne jak i brak papieru zamieszczamy fragmenty memorjału charakterystyczne dla całości.

Np.:

" W skład obsady statku wchodzą kapitan, kierownik techniczny,oficerowie i załoga. "

"Dział II,proponujemy zatytułować "Umowa o pracę kapitana i kierownika technicznego".

"O gotowości statku do podróży i zamierzonych manewrach kapitan porozumiewa się z kierownikiem technicznym.

" Kierownik Techniczny jest przełożonym oficerów i załogi służby technicznej w sprawach nadzoru i obsługi urządzeń technicznych statku."

W związku z pismem naszym odnośnie projektu Dekretu przed paru dniami zwróciliśmy się do Ministra Sprawiedliwości o przyjęcie przedstawicieli naszego Związku celem omówienia naszych uwag.

" INTERNATIONAL SEAFARERS CHARTER "

W Okólniku Nr.29 na str.13 informowaliśmy o projekcie uregulowania warunków pracy i płacy oficerów i marynarzy wszystkich marynarek handlowych przez stworzenie międzynarodowych przepisów regulujących całokształt tego zagadnienia.

W dniu 8 stycznia b.r. zebrali się przedstawiciele organizacji oficerów i marynarzy z jednej strony oraz organizacji armatorów z drugiej strony na t.zw. Joint Maritime Commission przy Międzynarodowym Biurze Pracy, celem wzięcia pod rozwagę i przedsięwzięcia kroków dla zapewnienia zadawalniających warunków pracy pracownikom morza.

Pięć dni dyskutowano nad szeregiem zagadnień. Stworzono specjalne komisje do opracowania poszczególnych spraw, jak ubezpieczenia społeczne, rozpoczęcie pracy na morzu, szkolenie oraz awansowanie/ na następną sesję, która zbierze się w październiku 1945 roku i zadecyduje o powyższym.

W powyższym zebraniu wzięli udział reprezentanci organizacji morskich państw: Belgii, Danii, Francii, Grecii, Holandii, Chin, Indii, Kanady, Polski, Stanów Zjednoczonych Am. Pł., Jugosławii, Norwegii, Szwecji, Wielkiej Brytanii.

Polskie organizacje reprezentowali przedstawiciele naszego Związku, Marynarzy i Armatorów.

UMOWA ZBIOROWA.

Nakładem Związku Armatorów Polskich wydrukowana została Umowa Zbiorowa regulująca warunki pracy i płacy oficerów na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, która weszła w życie z dniem 1 października 1944 r.

Każdy obowiązany jest posiadać egzemplarz Umowy Zbiorowej, znać ją i przestrzegać jej postanowień.

Egzemplarz Umowy Zbiorowej można obecnie również otrzymać w Sekretarjacie naszego Związku.

LEGITYMACJE CZŁONKOWSKIE.

Nowy format legitymacji członkowskich jest 9 x 12 cm. i nie zawiera tylu stron co poprzednie. Poza personalnymi Członka zawiera list Prezesa Międzynarodowego Związku Oficerów rekomendujący do związków innych narodowości.

Członkowie,którzy jeszcze legitymacji nie posiadają, mogą takowe otrzymać w Sekretarjacie Związku po uprzednim nadesłaniu dwuch fotografji wymiaru około 5 x 6,5 cm oraz sh.3/- zwrot kosztów legtymacji.

Członkowie,którzy chcieliby zmienić legitymacje na nową, o formacie wygodniejszym ,proszeni są o nadesłanie jednej fotografji, pierwszej stronicy starej legitymacji i sh.3/-.

POTRĄCANIE SKŁADEK.

Walne Zebranie Związku z dnia 29.10.1943r. nałożyło na Zarząd obowiązek przeprowdzenia ściągania na rzecz Związku składek od wszystkich tych którzy korzystają z Umowy Zbiorowej.

Art.3.Umowy Zbiorowej Zarząd wywiązał się z obowiązku wobec Członków.

Ponieważ niektórzy asystenci i oficerowie,którzy nie zgłosili chęci należenia do Związku, a płacą wynikłe składki z art.3.Umowy Zbiorowej uważają że należą do Związku, oraz tym nielicznym,którzy nieprzychylnie odnoszą się wpłacania na rzecz Związku prosimy wyjaśnić :

Związek nasz zawarł umowę,która wyprzedziła inne umowy zbiorowe większości marynarek alianckich w wielu punktach i jest bardzo korzystną dla wszystkich których obejmuje.

Umowa zagwarantowała kapitanom,oficerom,asystentom pokładowym,maszynowym i radiotelegrafistom warunki które nie mogą być mniej korzystne od przewidzianych Umową Zbiorową.

Zawarcie Umowy Zbiorowej pociągnęło za sobą pokaźne wydatki,do zwrotu który powinni poczuwać się wszyscy,którym gwarantuje warunki pracy a nawet zabezpiecza przed wyzyskiem.

Jesteśmy pewni że Umowa Zbiorowa każdemu dała korzyści, które parokrotnie są większe niż składka.

A drugie i ważniejsze zagadnienie - solidaryzowanie się.

Kwestja należenia do Związku jest zupełnie inną sprawą.

Do Związku przystępuje się dobrowolnie, a statut Związku art.8. brzmi:

1./ Członkiem zwyczajnym Związku może być obywatel Polski posiadający dyplom oficerski wydany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu,lub inne upoważnione organy.

2./ Członkiem prowizorycznym może zostać każdy pełniący funkcje oficerskie lub asystenckie bez dyplomu,jednak bez biernego prawa wyborczego na Walnych Zebraniach. Składki członków prowizorycznych uchwali Zarząd.

3./ Walne Zebranie ma prawo nadać tytuł członka honorowego Związku osobom,którym pragnie wyrazić uznanie za ich pracę obywatelską. Członkowie Honorowi nie posiadają czynnego prawa wyborczego.

4./ Członkiem Związku nie może być osoba posiadająca kwalifikację na członka zgodnie z art.8. i zajmująca stanowisko w Zarządzie lub Administracji przedsiębiorstw żeglugowych.

ZALEGŁOŚCI CZŁONKÓW.

Tylokrotnie już zwracaliśmy się w sprawie uregulowania zaległych składek.

Niestety niektórzy nasi koledzy zlekceważyli naszą prośbę, a tym samym zwiększyli pracę Sekretarjatu wielokrotnie.

Dla zorjentowania kolegów informujemy, że Sekretarjat Związku cały tydzień musiał poświęcić, a w wypadku nie zalegania Członków ze składkami ta sama praca trwałaby tylko - parę godzin.

Sekretarjat ma naprawdę bardzo dużo pracy.

Sprawdź swoje ostatnie pokwitowanie wpłaty!

Regulując zaległe składki dasz czas Sekretarjatowi/pracuje tylko Prezes i Sekretarz/ na bardziej wydajną pracę.

Z góry dziękujemy.

ZMIANY W ZARZĄDZIE.

Zrezygnowali ze stanowiska Członka Zarządu kol. H.Knap i kol.B.Bąbczyński.

Dokooptowano do Zarządu - kol.A.Szperalskiego

Posiedzenia Zarządu.

Na ostatnio odbytych posiedzeniach Zarządu omawiano następujące sprawy:

1. Przyjęcie nowych członków,
2. Omówiono podpisaną Umowę Zbiorową.
3. Omówiono projekt Zarządzenia Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi odnośnie Rezerwy P.M.H.
4. Kontrola ksiąg i kasy Związku.
5. Przyznano gratyfikację Prezesowi i Sekretarzowi.
6. Omawiano sprawę połączenia związków oficerów i marynarzy.
7. Zarządzono że Członkowie Zarządu będą przysyłali na piśmie do Sekretarjatu wszelkie uwagi, sugestje i wnioski co miesiąc, a Członkowie Zarządu przebywający na statkach co dwa miesiące.
8. Omawiano projekt mundurów oficerów P.M.H.
9. Omawiano z przedstawicielem Radiooficerów sprawy radiowe,
10. Omawiano sytuacje jakie się wytworzyły w związku z podjęciem akcji organizowanie Spółdzielni Okrętowej Oficerów PMH.,
11. Zatwierdzono projekt listu do Ministerstwa Sprawiedliwości odnośnie projektu Dekretu o pracy na polskich statkach handlowych morskich.
12. Zapoznano się z pracami bieżącemi Sekretarjatu i dano odnośne uwagi.

Wystąpienia Związku na zewnątrz.

We wrześniu 1944 r. wysłano depeszę do bohaterskiej Armji Krajowej i bohaterskiej Ludności Warszawy. Zwrócono się do kapitanów i oficerów brytyjskich w sprawie pomocy dla Walczącej Warszawy. Przedstawiciele Zarządu przeprowadzili szereg rozmów z Członkami Rady Narodowej, Wicekonsulem, Przedstawicielami Stowarzyszeń i Związków polskich na terenie Wielkiej Brytanji, Przedstawicielami Związków oficerów i marynarzy alianckich marynarek handlowych, oraz wzięli udział w szeregu zebrań, konferencji i uroczystości polskich i alianckich.

Ostatnio - złożono życzenia noworoczne Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej Wł. Raczkiewiczowi oraz Premierowi i Ministrom, przeprowadzono rozmowy z Ministrem Przemysłu, Handlu i Żeglugi odnośnie zagadnień kapitanów i oficerów i marynarki handlowej, udział w pracach Komisji Morskiej przy Międzynarodowym Biurze Pracy, udział w nowo powstałym Instytucie Badań Zamorskich Interesów Polski / Prezes naszego Związku wybrany został II. Wiceprezesem/

URLOP POWOJENNY.

Wspólnie ze Związkiem marynarzy wystąpiliśmy w listopadzie 1944 r. do Ministerstwa Przemysłu Handlu i Żeglugi z wnioskiem przyznania po zakończeniu działań wojennych urlopu po 2 dni za każdy miesiąc pracy w Polskiej Marynarce Handlowej w czasie obecnej wojny.

W dniu 12 grudnia 1944 r. otrzymaliśmy pismo od Pana Ministra z którego wynika że Ministerstwo przychylnie odnosi się do powyższej propozycji.

" RATUJMY DZIECI "

Polski Czerwony Krzyż -Sekcja Opieki nad Dziećmi i Młodzieża w styczniu b.r. zwrócił się do Sekretarjatu Związku z poniższym pismem:

" RATUJMY DZIECI "

Z pośród wszystkich tragedji Narodu Polskiego w czasie tej wojny, a ostatnio nieszczęścia ludności Warszawy -tragedja dziecka Polskiego i troska o jego przyszłość wysuwa się na plan pierwszy.

W uznaniu tego wiele osób z pośród społeczeństwa polskiego na emigracji, spiesząc z darami pieniężnymi dla ulżenia doli ludności w Polsce pragnie, aby ich ofiary zużytkowane były przedewszystkiem na pomoc dla dzieci.

Z tych względów Polski Czerwony Krzyż otworzył w swojej księgowości specjalne konto pod nazwą "RATUJMY DZIECI" /w tłumaczeniu angielskim :"Polish Red Cross Save the Children Fund"/.

Osoby pragnące skierować swe dary pieniężne na pomoc dla dzieci w KRAJU, proszone są o zaznaczenie w listach do ...czonych do przekazów pieniężnych, że ofiary swe przeznaczają

na fundusz P.C.K. " Ratujmy Dzieci ".

Podając powyższe do wiadomości "Sekcja Opieki nad Dziećmi i Młodzieżą " zwraca się z prośbą o zamieszczenie tej informacji w komunikatach przeznaczonych dla członków stowarzyszenia W.P.P. oraz łaskawe poparcie celów funduszu.

Kierowniczka "Sekcji Opieki
nad Dziećmi i Młodzieżą"

/ Wanda Grabińska / "

Dla uzupełnienia powyższego informujemy, że adres Zarządu Głównego Polskiego Czerwonego Krzyża jest:

34, Belgrave Square ,
London S.W.1.

a Delegatury P.C.K. są niemal że we wszystkich stolicach wolnych krajów.

Zwracamy się z apelem do Członków o wpłacanie oraz zachęcanie innych do wpłacania na powyższy cel.

ZWIĄZEK ZAWODOWY.

Doszły nas słuchy, jakoby Zarząd Związku Marynarzy / Centralna Sekcja Morska Związku Zawodowego Transportowców R.P./ wypowiedział się za Komitetem Lubelskim.

Na telefoniczne zapytanie otrzymaliśmy potwierdzenie powyższego.

Prezes naszego Związku wystosował do Prezesa Centralnej Sekcji Morskiej Z.Z.T. p. A.Styka list o treści następującej:

" Niniejszym potwierdzam rozmowę telefoniczną przeprowadzoną w dniu dzisiejszym, w której poinformował mnie WPan, że na mocy powziętej decyzji, Zarząd Związku WPana wypowiedział się oficjalnie za Prowizorycznym Rządem Lubelskim.

Jako byłemu marynarzowi, obecnie oficerowi i Prezesowi Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej, organizacji która dopomogła przy organizowaniu Związku WPana na terenie U.K. w roku 1940, jako Związku wybitnie zawodowego, jest mi niezmiernie przykro, że Zarząd Związku WPana zdecydował się na wystąpienie polityczne.

W związku z tym pozwolę sobie na koleżeńską uwagę, że oficjalne wystąpienie polityczne Związku, jako organizacji wybitnie zawodowej, może przynieść wiele kłopotów, a nawet przekreślić zdobycze osiągnięte latami pracy Centralnej Sekcji Morskiej.

Z poważaniem

J.Dąbkowski.

1306. Dnia 31-go stycznia 1945 r. "

Chcemy tutaj oznajmić, że zarządowi związku zawodowego nie wolno dać się wciągnąć do akcji politycznej, gdyż jest to pierwszy krok do rozbicia wewnętrznego związku.

Związek lub zarząd związku zawodowego zaangażowany politycznie działa pod wpływem czynników politycznych i od nich uzależnia się, nie mając swobody w dążeniach do celów wytyczonych statutem związku t.j. ochrony zawodowych interesów członków i poprawy bytu członków.

Ze swej strony uważamy, że Zarząd Centralnej Sekcji Morskiej Z.Z.T. przez zajęcie stanowiska odnośnie Komitetu Lubelskiego, uczynił wielką krzywdę organizacji, gdyż nie wątpimy że znaczna część Członków nie podziela opinji Zarządu, w następstwie czego przewidujemy rozłam wśród Członków i walki wewnętrzne.

Jako pokrewna organizacja zawsze zdążaliśmy usilnie do ścisłej współpracy z Centralną Sekcją Morską Z.Z.T. na polu zawodowym dla ogólnego dobra marynarzy i oficerów P.M.H. lecz od samego prawie początku napotykaliśmy na ciągłe trudności, których naturę możemy określić.

Były to trudności spowodowane rozgrywkami politycznymi, jakie pewne czynniki usiłowały przeprowadzać na terenie zrzeszonych w związku zawodowym - marynarzy.

Nie patrzmy przez hasła różnic klasowych lub przez przykrości wynikłe ze stosunku służby czy różnic charakterów ludzkich - lecz patrzmy realnie poprzez wspólne nasze codzienne zawodowe troski i niedomagania, które jeśli nie całkowicie usuniemy to napewno zmniejszymy przez ścisłą współpracę Oficerów i Marynarzy.

Tą drogą, przez naszych Członków, zwracamy się do wszystkich marynarzy ponownie o wyeliminowanie trudności spowodowanych rozgrywkami politycznymi.

Za Zarząd

J.Dąbkowski
Prezes.

Brak papieru, nawał pracy Sekretarjatu i tp. nie zezwalają na imienne rozsyłanie okólników do Członków.
Na statki, które zachodzą do U.K., wysyłamy po 2 - 5 egzempl.
Na statki detaszowane - wysyłamy każdą stronę okólnika jako list "Air Mail" - po jednym egzemplarzu.

Pamiętaj o zaległych składkach!

PO PRZECZYTANIU DAJ OKÓLNIK KOLEDZE !

W chwili drukowania okólnika otrzymaliśmy pismo p.J.Tomorowicza p.t. "BILANS PIĘCIOLETNIEJ GOSPODARKI POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ." wraz z listem gdzie wykazuje straty w : substancji majątkowej, w personelu pływającym oraz konsenkwencje braku kontroli. Pismo zawiera 16 stron. Prawdopodobnie zmuszeni będziemy, ze względu na ciekawość zagadnienia i z obowiązku, powielić i rozesłać do Członków. List Pana J.T. zarzuca brak właściwej reakcji ze strony czynników bezpośrednio zainteresowanych, a zwłaszcza oficerów i marynarzy. Sprawę powyższą Zarząd rozpatrzy na najbliższym posiedzeniu.

Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku Biblioteka