

M. Zaruski: Prawa i obowiązki kapitanów
i sterników jachtowych

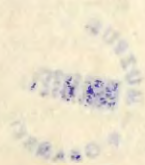
Gen. M. ZARUSKI

**PRAWA I OBOWIĄZKI
KAPITANÓW I STERNIKÓW
JACHTOWYCH**

REGULAMIN SŁUŻBY NA JACHTACH

ALARMY

28/1



WARSZAWA 1933

GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKU ZASTRZEŻONE.

001553



OD AUTORA.

W zbiorku niniejszym nie daję nic nowego, nie narzucam praw naszym jachtsmenom: zestawilem w nim tylko to, co faktycznie istnieje u nas w jachtingu, co w tradycji tego sportu ustaliło się samorzutnie.

Należy wziąć pod uwagę, że nasze prawodawstwo morskie pomija milczeniem dziedzinę żeglarstwa sportowego — słusznie zresztą, albowiem podstawy prawodawstwa w tym zakresie powinno ukształtować samo życie. Rzecz prosta, że muszą one być w zgodzie z ustawami państwowymi.

W myśl powyższych założeń zebrałem tu przyjęte już u nas pojęcia prawne i zwyczajowe i ułożyłem je w pewien system.

To samo tyczy się służby jachtsmenów na jachtach. Innego określenia, niż „służba”, na pojęcie wykonywania czynności żeglarskich przez jachtsmenów nie znalazłem: jest to bowiem istotnie — jakkolwiek honorowa, lecz również służba, dobro-

wolne przyjęcie na siebie pewnych obowiązków
marynarza zawodowego.

Daję tu podział czynności i obowiązków żeglarczy, pełniących różne funkcje na jachtach.

To samo mogę powiedzieć o alarmach.

Dziś, gdy coraz liczniejsze jachty wychodzą
w podróże zagraniczne, a załogi ich najczęściej
pełnią swe obowiązki na zasadzie li tylko dobrej
woli, utrwalenie pewnych norm w tym zakresie
staje się rzeczą konieczną.

Spodziewam się, że zbiorek ten przyczyni się do
uporządkowania zasad naszego życia żeglarskiego
i stanie się pożytecznym podręcznikiem żeglarczy
— zarówno morskich, jak śródlądowych.

Gen. M. Zaruski.

Warszawa, 1933.

PRAWA I OBOWIĄZKI OSÓB, POSIADAJĄCYCH PATENTY NA STOPNIE ŻEGLARSKIE POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO.

Kapitan jachtowej żeglugi morskiej, w wykonaniu kierownictwa jachtem na morzu, do którego uprawnia go patent,

ma prawo:

1. Wydawania zarządzeń i rozkazów, dotyczących się służby i wszelkich innych czynności na jachcie oraz, w wyjątkowych wypadkach, dotyczących się pobytu załogi na lądzie.

2. W wypadkach, gdy niewykonanie zarządzeń lub rozkazów przez członka załogi grozi niebezpieczeństwem dla załogi lub jachtu, wydania takich nadzwyczajnych zarządzeń, aż do stosowania przymusu fizycznego wyłącznie, których wymaga obrona konieczna załogi oraz statku.

3. W wypadkach, gdy przestępcze zachowanie się członka załogi grozi niebezpieczeństwem dla załogi lub jachtu, oddania go w najbliższym porcie w ręce właściwej władzy polskiej (posta, konsula).

4. W razie nagłej i koniecznej potrzeby — zaciągnięcia w obcym porcie pożyczki pod zastaw

jachtu, o ile właściciel jachtu na ustanowienie zastawu się zgodzi.

Ma obowiązek:

5. Przestrzegać w stosunkach z załogą zwyczajów jachtsmeńskich i koleżeńskości, a z cudzoziemcami — godności narodowej.

6. Udzielić pomocy każdemu, znajdującemu się w niebezpieczeństwie, statkowi na morzu, a szczególnie jachtowi, bez względu na jego banderę.

Jest odpowiedzialny:

7. Za bezpieczeństwo załogi oraz całość, bezpieczeństwo i utrzymanie w porządku jachtu.

8. Za należyte zaopatrzenie jachtu przed rozpoczęciem podróży w sprzęt bosmański i nawigacyjny oraz zapasy żywności.

9. Za skład załogi, odpowiednio do zadań i warunków zamierzonej podróży.

10. Za zaopatrzenie jachtu oraz załogi w dokumenty jachtowe (certyfikat jachtu, dziennik okrętowy, lista załogi, świadectwo zdrowia załogi, ewent. wiza konsularna) i dokumenty osobiste.

11. Za zachowanie się członków załogi, odpowiednie do godności jachtsmena i zasad etykiety jachtowej.

12. Za przestrzeganie wśród członków załogi zasad karności jachtsmeńskiej i należyte wykonywanie służby na pokładzie.

13. W chwilach niebezpieczeństwa lub awarii, za ściśle wykonywanie przez załogę jego zarządzeń i rozkazów.

14. Za przestrzeganie w portach, zarówno polskich, jak zagranicznych, miejscowych przepisów portowych.

15. Za przestrzeganie przepisów międzynarodowych, zapobiegających zderzeniu się statków.

16. Za honor i godność bandery polskiej.

Sternik jachtowej żeglugi morskiej w zakresie swych czynności, określonych w patencie, ma prawa i obowiązki te same, co kapitan jachtowej żeglugi morskiej z wyjątkiem punktów: 3, 4 i 10 a 14 tylko w zakresie portów polskich.

Sternik jachtowej żeglugi śródlądowej w zakresie swych czynności, określonych w patencie, ma prawa i obowiązki te same, co kapitan jachtowej żeglugi morskiej, z wyjątkiem punktów 3, 4, 6 (6 tyczy się wód śródlądowych), 8, 10, 14 i 15 (15 tylko w zakresie wód śródlądowych).

REGULAMIN SŁUŻBY NA JACHTACH.

O BOWIĄZKACH KAPITANA, OFICERÓW, MECHANIKA, GOSPODARZA, BOSMANÓW I ŻEGLARZY.

1. **Kapitan** sprawuje na jachcie zwierzchnią władzę, bezpośrednio lub pośrednio wydaje rozkazy, dotyczące się załogi, jachtu i żeglugi. Służby wachtowej nie pełni. Służba kapitana trwa bez przerwy zarówno w dzień, jak i w nocy. O sposobie jej wykonywania kapitan decyduje sam.

2. **Pierwszy oficer, zastępca kapitana** (starszy oficer) zastępuje kapitana w razie jego nieobecności lub choroby. Jest bezpośrednim przełożonym

załogi. Wydaje rozkazy, dotyczące się prac i służby załogi. Sprawuje kontrolę nad inwentarzem i zapasami żywności oraz materiałów pędnych. Prowadzi książkę kasową. Każdego wieczora stawia się na odprawę do kapitana i otrzymuje od niego ogólne zarządzenia, dotyczące się służby i prac załogi na dzień następny. Kontroluje książkę inwentarza bosmańskiego, dziennik maszynowy i książkę żywnościową. Pełni służbę wachtową.

3. Drugi oficer, oficer wachtowy (oficer nawigacyjny) prowadzi według wskazań kapitana, nawigację jachtu i w tym zakresie kontroluje zapisy w dzienniku okrętowym. Czuwa nad stanem przyrządów nawigacyjnych i astronomicznych oraz zegarów. Pełni służbę wachtową.

U w a g a. Obowiązki oficera nawigacyjnego kapitan może częściowo lub całkowicie poruczyć innemu oficerowi.

4. Trzeci oficer, oficer wachtowy, pełni służbę wachtową oraz wykonywa czynności, zlecone mu przez kapitana lub starszego oficera. Wszyscy oficerowie przy zmianie służby przekazują sobie wzajemnie zarządzenia kapitana lub starszego oficera.

5. Mechanik czuwa nad stanem i sprawnością silnika, zbiorników na benzynę i wodę, urządzeń świetlnych, naftowych i elektrycznych, oraz wszelkich innych mechanizmów. W wolnych chwilach pełni służbę wachtową na pokładzie jako żeglarz.

6. Gospodarz robi zakupy zapasów żywności, dba o zapas wody do picia, czuwa nad stanem ich.

Prowadzi książkę żywnościową, wody oraz inwentarza kuchennego. Utrzymuje porządek w spiżarni i kredensie. Czuwa nad utrzymaniem w czystości naczyń kuchennych i zastawy stołowej. W wolnych chwilach pełni służbę wachtową.

7. **Bosman** jest bezpośrednim przełożonym żeglarzy w zakresie wykonywania służby i wyznaczonych prac. Czuwa nad stanem osprzętu jachtu, inwentarza bosmańskiego oraz narzędzi ciesielskich i ślusarskich. Prowadzi książkę inwentarza bosmańskiego. Służby wachtowej nie pełni, a raczej, tak sam jak kapitan, ma służbę bez przerwy, zarówno w dzień, jak i w nocy. Jest obecny przy wszystkich zbiorowych (awralnych) pracach załogi. Utrzymuje porządek w forpiku. Każdego wieczora stawia się na odprawę do starszego oficera i otrzymuje od niego zarządzenia, dotyczące się służby i prac załogi na dzień następny. Wyznacza z wacht kolejno żeglarza dziennego, ewent. również kucharza.

8. **Zastępca bosmana** pełni służbę wachtową. Zastępuje bosmana w razie jego nieobecności lub choroby i pomaga mu w jego czynnościach.

9. **Żeglarze** pełnią służbę wachtową oraz wykonywają wszelkie prace, związane z żeglugą i utrzymaniem jachtu w porządku.

10. Załoga dzieli się na trzy (ewent. dwie) wachty, pozostające pod rozkazami każda jednego z trzech (dwóch) oficerów. Wachty zmieniają się od g. 12 do g. 24 co 6 godzin, a od g. 24 do g. 12 — co 4 godziny, albo przez całą dobę co 4 godziny, z wyjątkiem dwóch wacht po obiedzie, które zmieniają się co 2 godziny. Mianowicie:

<i>Godziny</i>	<i>wachta</i>	<i>albo</i>	<i>Godziny</i>	<i>wachta</i>
12 — 18	— I		12 — 14	— I
18 — 24	— II		14 — 16	— II
24 — 4	— III		16 — 20	— III
4 — 8	— I		20 — 24	— I
8 — 12	— II		24 — 4	— II
			4 — 8	— III
			8 — 12	— I

poczem nową dobę zaczyna III wachta, (ewent. II), po niej obejmuje służbę I (ewent. III) i t. d.

11. **Wachta.** Oficer wachtowy, w myśl ogólnych wymagań służby, wyznacza 1 żeglarza na ster, 1 — jako żeglarza wachtowego, 1 — w nocy na oko (w dzień — w razie potrzeby). Żeglarze, chwilowo niezajęci służbą, naprawiają uszkodzenia w osprzęcie, pomagają kucharzowi w myciu naczyń i przygotowaniu jarzyn, wykonywają ćwiczenia praktyczne z zakresu nawigacji, astronomji, robót linowych i innych. Wachta, oddawszy służbę podwachcie, staje się wachtą wolną.

12. **Podwachta** i w dzień i w nocy powinna być gotowa w każdej chwili wybiec na pokład do pomocy wachcie. Żeglarze z podwachty mogą leżeć na kojach, nie mają jednak prawa rozbiierać się zupełnie; mogą zdjąć z siebie tylko: czapki, płaszcze i obuwie oraz rozpiąć guziki pod szyją u bluz.

Po odpoczynku, żeglarze z podwachty wykonywają ćwiczenia praktyczne z zakresu nawigacji, astronomji, robót linowych i naprawiają uszkodzenia w osprzęcie razem z wachtą.

13. **Wachta wolna** może rozebrać się zupełnie i udać się na spoczynek. Wybiega na pokład tylko

w razie alarmu lub innej konieczności. Przy pierwszej zmianie wacht staje się podwachtą. Będąc obudzona równocześnie z podwachtą, w myśl p. 12 ubiera się częściowo i w dalszym ciągu może wypoczywać.

14. **Sternik** utrzymuje jacht na kursie, pilnie bacząc, aby odchylenia kresy kursowej nie przekraczały 1°.

Przy zmianie służby przekazuje swemu następcy kurs i wszelkie zarządzenia oficera wachtowego, np. „kurs NW 80°, w prawo nie chodzić”.

15. **Żeglarz wachtowy** czuwa nad tem, ażeby liny były uwiązane należycie, w czasie lub po deszczu rozluźnia nieco zbyt naprężone liny, a gdy wyschną — dociąga je należycie. Wydzwania godziny. Co godzina notuje wskazania logu i melduje je oficerowi wachtowemu. Podtrzymuje czystość na pokładzie. W dzień na 30 minut, a w nocy na 15 minut przed zmianą wachty, budzi wachtę wolną i podwachtę, która wychodzi na pokład punktualnie o wyznaczonej godzinie (w dzień, po spożyciu posiłku).

Na pięć minut przed g. 8 melduje kapitanowi: „pięć minut przed” (to znaczy przed podniesieniem bandery). To samo czyni na 5 minut przed opuszczeniem bandery.

Przy zmianie służby, przekazuje swemu następcy zarządzenia oficera wachtowego, np. „kapitana zbudzić na trawersie latarni, uważać na przetarty foka-szkot”.

16. **Żeglarz na oku** czujnie bada widnokrąg od trawersu do trawersu i melduje oficerowi wachtowemu wszystko, na co ten ostatni powinien

zwrócić uwagę, a zatem: wszelkie światła na morzu, wiechy, baki, boje, znaki rybackie, statki bez świateł, łodzie, luźno pływające przedmioty, zarysy dalekiego brzegu, rafy, wysepki i t. p., oraz kierunek tych przedmiotów w rumbach, licząc od dzioba, np. „dwa rumby w prawo światło czerwone”, „na kursie łódź rybacka”, „trzy rumby w lewo jakiś przedmiot” i t. p. W nocy, w odstępach nie dłuższych, niż pół godziny, melduje oficerowi wachtowemu stan świateł pozycyjnych donośnym okrzykiem: „światła pozycyjne w porządku”, albo: „zielone (czerwone) światło zgasło (gaśnie). W razie mgły daje przepisowe sygnały rogiem lub, gdy jacht stoi na kotwicy, dzwoni w dzwon. Żeglarz na oku może stać lub siedzieć, leżeć nie ma prawa.

Przy zmianie służby, wylicza swemu następcy wszystkie światła i przedmioty już meldowane i przekazuje zarządzenia oficera wachtowego np. „z lewej strony wyglądać światła latarni Due-Odde. Światło stałe z rozbłyskami”.

17. **Żeglarz dzienny** pełni służbę od g. 6 do 20, nocnej służby nie pełni. Sprząta i utrzymuje w porządku wszystkie kajuty i ustępy oraz pomaga kucharzowi w przygotowaniu posiłków, myciu naczyń kuchennych i zastawy stołowej. Przy zmianie służby przekazuje swemu następcy wszelkie otrzymane zarządzenia.

18. **Kucharz** przygotowuje posiłki, myje naczynia i zastawę stołową. Służby wachtowej nie pełni.

19. **Czas posiłków załogi** dostosowany jest do czasu zmiany służby, a mianowicie:

śniadanie	od g. 7.30 do g. 8.30
obiad,	„ „ 11.30 „ „ 12.30
podwieczorek . „ „	15.00 „ „ 15.30
kolacja	„ „ 17.30 „ „ 18.30

20. **Mycie pokładu**, przecieranie metali i nadbudówek oraz sprzątanie kajut odbywa się codziennie od g. 6 do g. 7.30.

21. **Podniesienie i opuszczenie bandery.** O g. 7.55 podwachta wychodzi na pokład i jeżeli warunki pozwalają, ustawia się w szereg razem z wachtą (w razie niemożności, wszyscy stają luznie) do podniesienia bandery. Oficer wachtowy gwizdkiem daje sygnał „baczność” i wydaje komendę „banderę podnieś”, następnie gwizdkiem daje sygnał „spocznij”, poczem następuje zmiana służby. Opuszczenie bandery odbywa się podobnie, w obecności samej tylko wachty i żeglarzy, znajdujących się na pokładzie przygodnie, na komendę „banderę spuść”.

ALARMY NA JACHTACH.

Czynności załogi na stanowiskach manewrowych przy manewrach jachtu nie uważa się za alarm.

Alarm może być: 1) wodny, 2) szalupowy, 3) pożarowy, 4) człowiek za burtą.

Za wyjątkiem alarmu: „człowiek za burtą”, który to alarm może spowodować każdy, kto spostrzeże człowieka, wypadającego za burtę, każdy inny alarm może zarządzić tylko kapitan, a w wyjątkowych wypadkach — oficer wachtowy.

Komendy: „Alarm wodny szalupowy, pożarowy!”). Komendę: „człowiek za burta”, podaje się bez zapowiedzi „alarm”.

Alarm wodny.

Każdy z żeglarzy powinien znać swoje miejsce i czynności przy każdym z alarmów.

Na komendę „alarm wodny”, wachta, mająca służbę na pokładzie, powinna pamiętać, że pierwszą jej czynnością jest przeprowadzenie odpowiedniego do sytuacji manewru (np. zmiana halsu, zwinięcie niektórych żagli i t. p.). Potem dopiero pomaga w akcji podwachte, na której głównie ciąży obowiązek wykonania prac ratunkowych pod kierunkiem swego oficera, według rozkazów kapitana.

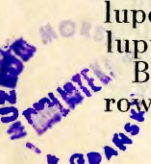
Podwachta wybiega natychmiast, za nią, ubrawszy się naprędce, wachta wolna. Każdy chwyta przeznaczone narzędzia i udaje się na swoje stanowisko wodne. Bosman i jego zastępca wydają potrzebne narzędzia i materiały.

Alarm szalupowy.

Kolejność wystąpienia wacht — jak w alarmie wodnym, z tą różnicą, że wachty, będące pod pokładem, od razu nakładają pasy ratunkowe. Wachta służbowa nakłada je po objęciu stanowisk przez podwachcę.

Wszyscy zajmują na pokładzie stanowiska szalupowe i przystępują do pracy (spuszczanie szalupy, wiązanie i zbijanie tratw i t. p.).

Bosmani wydają narzędzia i materiały. Oficerowie kierują akcją.



Alarm pożarowy.

Kolejność wystąpienia wacht — jak w alarmie wodnym. Czynności oficerów i bosmanów — jak wyżej. Pamiętać, że oprócz gaśnic i wody mogą tu być pomocne zamoczone w wodzie koce. Zmiana kursu powinna być zarządzona odrazu (w razie potrzeby tej zmiany).

Człowiek za burta.

Na okrzyk: „człowiek za burta”, żeglarz, znajdujący się najbliżej koła ratunkowego, wyrzuca je za burtę w pobliżu tonącego, uważając, by nie uderzyć go.

Oficer wachtowy natychmiast wyznacza jednego z żeglarzy do obserwowania tonącego; obserwator powinien odrazu zanotować przybliżony peleng na tonącego; w razie większej fali, powinien wspiać się wyżej z lornetą, np. po segarsach grota albo na saling. Oficer zarządza manewr żaglowy, który na fordewindzie zasadniczo powinien polegać na zatoczeniu koła ze zwrotem przez sztag, przy wszystkich innych kursach — na zatoczeniu ósemki, również ze zwrotem przez sztag, przyczem na bejdewindzie i halfwindzie należy z miejsca przejść w baksztag tym samym halsem. Podchodzić do tonącego, jak do boi.

Uwagi ogólne.

Przy wszystkich alarmach, spokój, cisza, i zimna krew obowiązują całą załogę. Słuchać rozkazów oficerów. Krzyki i rozmowy są bezwzględnie zakazane.

Przy alarmie szalupowym, nie zapomnieć zabrać do szalupy zapasów żywności, wody, kompasu, dziennika okrętowego i kawału płótna lub żagla. Część załogi w szalupie (ewent. na tratwach), reszta płynie obok, trzymając się burty lub linek. W wodzie zdjąć obuwie, kieszenie opróżnić z cięższych przedmiotów.

PRZYPISEK.

Regulamin powyższy obowiązuje na morzu. W porcie — służbę ustala osobne zarządzenie kapitana, uzależnione od warunków miejscowych. Tyczy się on również tylko jachtów dużych z liczną załogą. Na mniejszych jachtach, siłą rzeczy, obowiązki poszczególnych członków załogi muszą być łączone, a czynności dostosowane do potrzeb służby, którą ustala kapitan.

Kar regulamin nie przewiduje, ponieważ karność na jachtach polega na poczuciu dobrowolnie przyjętych na siebie przez dżentelmenów obowiązków i dobrze rozumianej koleżeńskości. Nieprzyjęcie, względnie skreślenie z listy w myśl p. 9 regulaminu, przez kapitana nieodpowiedniego członka załogi, może tu być jedynym właściwym środkiem represyjnym.

Jachty szkolne, z załogą, złożoną z młodzieży w wieku szkolnym, na zarządzenie odpowiednich władz mogą być z zasady powyższej wyłączone.



412/34