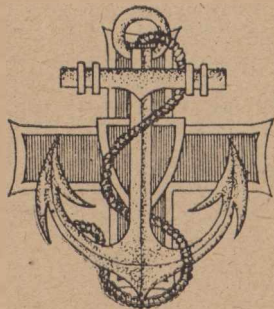


W. H. M. R. A. J.
P.

DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJENNEJ

REGULAMIN
SŁUŻBY NA OKRĘTACH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(R. S. O.)



GDYNIA

1947

Druk Mar. Woj. 7.47. 2 t. Nr 1423.

O.R.P. „Dziękawica”
wpłynęło dn. 1.10. 1947 r.
Nr. 213.
Zal. /

NACZELNE DOWÓDZTWO W. P.

Rozkaz wprowadzający.

Zatwierdzam do użytku w Marynarce
Wojennej „Regulamin Służby na Okrętach
Rzeczypospolitej Polskiej” (R. S. O.).

Naczelnny Dowódca W. P.

(-) Michał Żymierski

Marszałek Polski

Warszawa, dn. 10. II. 1947 r.

SPIS TREŚCI

	Artykuł	Strona
Znaczenie skrótów używanych w R.S.O.	IX	
CZĘŚĆ I.		
POSTANOWIENIA WSTĘPNE	1 — 17	1
CZĘŚĆ II.		
ZALOGA OKRĘTU		
A. Dowódca Okrętu i Zastępca Dowódcy Okrętu do spraw pol.-wych.		
1. Ogólne obowiązki Dowódcy Okrętu	18 — 28	5
2. Rozpoczęcie kampanii przez okręt nowo- budowany i przejście okrętu po remoncie ze stanu II rezerwy do stanu I rezerwy, względnie rozpoczęcie kampanii	29 — 44	7
3. Doprowadzenie okrętu do gotowości morskiej	45 — 47	10
4. Zmiana Dowódcy Okrętu	48 — 52	13
5. Przejście okrętu z kampanii do stanu I rezerwy	53 — 58	14
6. Przejście okrętu do stanu II rezerwy	59 — 61	16
7. Utrzymanie karności	62 — 72	18
8. Szkolenie załogi	73 — 94	20
9. Przeglądy i inspekcje	95 — 100	25
10. Zdrowotność	101 — 108	28
11. Wychowanie fizyczne załogi	109 — 114	31
12. Udzielanie urlopów i zwolnień na ląd	115 — 124	33
13. Dezercja i wypadki śmierci	125 — 131	36
14. Prowadzenie okrętu	132 — 164	39
15. Pobyt zagranicą	165 — 177	48
16. Stosunek do innych okrętów wojennych i statków handlowych	178 — 195	51
17. Postępowanie w wypadku ciężkiego zra- niania lub śmierci człowieka, oraz w wy- padku ciężkiej awarii	196 — 202	54
18. Podczas wojny	203 — 209	56
19. Obowiązki Zastępcy Dowódcy Okrętu do spraw pol.-wych.	210 — 211	58

VI

	Artykuł	Strona
B Oficerowie	212 — 410	58
1. Zastępca Dowódcy Okrętu	212 — 244	58
2. Oficer Nawigacyjny	245 — 269	65
3. Oficer Artylerij	270 — 284	70
4. Oficer Broni Podwodnej	285 — 301	74
5. Oficer Sygnałowy	302 — 310	77
6. Adiutant Okrętu	311 — 317	78
7. Oficer Mechanik	318 — 344	79
8. Oficer Sanitarny	345 — 369	83
9. Komisarz	370 — 378	87
10. Oficer Płatnik	379 — 384	90
11. Oficer Kierownik Działu Okrętowego	385 — 391	91
12. Oficer Oddziału	392 — 410	93
C. Podoficerowie	411 — 451	96
1. Bosman Okrętu	411 — 420	96
2. Podoficer Sternik	421 — 423	98
3. Podoficer Ewidencyjny	424 — 435	99
4. Podoficer Szef Oddziału	436 — 439	101
5. Podoficer Sekcyjny Oddziału	440 — 441	102
6. Gospodarz Działu Okrętowego	442 — 448	102
7. Kierownik Maszyn	449 — 451	103

CZĘŚĆ III.

**SŁUŻBA WEWNĘTRZNA NA
OKRĘCIE**

	452 — 717	105
A. Podział załogi okrętu	452 — 477	105
1. Oddziały okrętowe, burty, wachty	452 — 456	105
2. Numeracja załogi	457 — 460	107
3. Role okrętowe, alarmy	461 — 477	108
B. Służba wachtowa	478 — 577	115
1. Ogólne przepisy dla służby wachtowej	478 — 489	115
2. Oficer Wachtowy na morzu	490 — 515	117
3. Oficer Wachtowy w porcie	516 — 537	123
4. Służba wachtowa szeregowych pokładowych	538 — 550	130
5. Służba wachtowa personelu technicznego	551 — 558	135
6. Służba wachtowa na okrętach podwodnych	559 — 563	137
7. Warta okrętowa, wartownicy, marynarze trapowi	564 — 577	140

C. Codzienny rozkład służby okrętowej	578 — 590	144
1. Wytyczne	578 — 579	144
2. Rozkład dnia w porcie podczas lata	580 — 582	144
3. Rozkład dnia w porcie podczas zimy	583	147
4. Rozkład dnia na morzu	584 — 587	147
5. Rozkład dnia podczas działań wojennych	588 — 590	149
D. Przepisy i wskazówki zachowania ogólnego porządku i bezpieczeństwa na okręcie	591 — 717	151
1. Pomieszczenia załogi	591 — 600	151
2. Stołowanie się i usługa stołowa	601 — 612	152
3. Palenie tytoniu na okręcie	613 — 614	156
4. Osobista czystość załogi	615 — 620	156
5. Noszenie i utrzymywanie umundurowania	621 — 631	158
6. Czystość i porządek na okręcie	632 — 639	161
7. Meldowanie się i oddawanie ukłonu woj- skowego na okręcie	640 — 645	163
8. Sygnały trąbką i gwizdkiem	646	165
9. Porządek podczas manewrów okrętu	647 — 648	165
10. Przebywanie na okręcie osób postronnych	649 — 653	165
11. Łodzie okrętowe	654 — 668	167
12. Organizacja służby pocztowej na okręcie	669 — 676	172
13. Praktyki religijne na okręcie	677 — 681	173
14. Przechowywanie materiałów wybucho- wych na okręcie	682 — 697	174
15. Przechowywanie materiałów łatwopalnych na okręcie	698 — 709	177
16. Przestrzeganie ostrożności w obchodzeniu się z ogniem na okręcie	710 — 717	180

CZĘŚĆ IV.

CEREMONIAŁ MORSKI	718 — 815	183
--------------------------	-----------	-----

A. Bandera wojenna, znaki i flagi	718 — 757	183
--	-----------	-----

1. Bandera wojenna i proporzec	718 — 746	183
2. Chorągiew Prezydenta Rzpltej, flaga Marszałka Polski i Ministra Obrony Na- rodowej, znaki dowódców morskich, flaga generała W. P.	747 — 757	191

Tablica salutów armatnich		194
-------------------------------------	--	-----

B. Salut armatni i oddawanie innych honorów, wizyty, żałoba	758 — 815	204
1. Salut armatni	758 — 790	204
2. Oddawanie honorów trąbką honory przy trapie, parada burtowa	791 — 803	211
Tabela oddawania honorów podczas wejścia osób na okręt i przy opuszczaniu przez nich okrętu		212
3. Oficjalne wizyty	804 — 807	220
4. Żałoba	808 — 815	222

CZĘŚĆ V.

ZESPÓŁ OKRĘTÓW	816 — 860	225
A. Dowódca Zespołu i Zastępca Dowódcy Zespołu do spraw pol.-wych.	816 — 847	225
1. Dowódca Zespołu	816 — 846	225
2. Zastępca Dowódcy Zespołu do spraw pol.-wych.	847	231
B. Sztab zespołu	848 — 858	231
C. Obowiązki i prawa Dowódcy Grupy Okrętów	859	236
D. Obowiązki i prawa Starszego Oficera na Redzie	860	237
Załączniki nr. 1—6		239
Skorowidz alfabetyczny		271

ZNACZENIE SKRÓTÓW UŻYWANYCH w R. S. O.

ad. o.	Adjutant okrętu.
b. o.	Bosman okrętu.
d. gr. o.	Dowódca grupy okrętów.
d. o.	Dowódca okrętu.
d. w. b.	Dowódca wachty bojowej.
d. z.	Dowódca zespołu.
g. d.	Gospodarz działu okrętowego.
k. m.	Kierownik maszyn.
kom. (z.)	Komisarz (zespołu).
k. w. m.	Kierownik wachty maszynowej.
of. a.	Oficer artylerii.
of. b. p.	Oficer broni podwodnej.
of. dyż.	Oficer dyżurny.
of. el. z.	Oficer elektryk zespołu.
of. flag.	Oficer flagowy.
of. k. d.	Oficer kierownik działu.
of. k. o.	Oficer kierujący ogniem (artyleryjskim).
of. mech. (z.)	Oficer mechanik. (zespołu).
of. n. (z.)	Oficer nawigacyjny (zespołu).
of. od.	Oficer oddziału okrętowego.
of. p. (z.)	Oficer płatnik (zespołu).
of. pol.-wych.	Oficer polityczno-wychowawczy.
of. san. (z.)	Oficer sanitarny (zespołu).
of. syg.	Oficer sygnałowy.
of. szt. z.	Oficer sztabu zespołu.
of. w.	Oficer wachtowy.
pod. ew.	Podoficer ewidencyjny.
pod. st.	Podoficer sternik.
pod. syg. w.	Podoficer sygnałowy wachty.
pod. w.	Podoficer wachtowy (na pokładzie).
pod. w. d.	Podoficer wachtowy dolnych pokładów.
sek. od.	Podoficer sekcyjny oddziału okrętowego.
st. of. r.	Starszy oficer na redzie.
szef od.	Podoficer szef oddziału okrętowego.
z. d. o.	Zastępca dowódcy okrętu.
z. d. o. pol.-wych.	Zastępca dowódcy okrętu do spraw pol.-wych.
z. d. z. pol.-wych.	Zastępca dowódcy zespołu do spraw pol.-wych.

Część I.

POSTANOWIENIA WSTĘPNE.

1. Pod słowem „okręt” należy rozumieć uzbrojoną jednostkę pływającą pod banderą, dowodzoną przez oficera, którego nazwisko objęte jest spisem oficerów marynarki wojennej, z załogą poddaną przepisom R. S. O. i dyscypliny wojskowej.

O.R.P. i statek.

Taka jednostka używa tytułu „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej” (O.R.P.). Poza tym, tytuł ten może być nadany również innym obiektom marynarki wojennej pod warunkiem, że posiadają dowódcę — oficera marynarki wojennej oraz załogę poddaną przepisom R.S.O. i dyscypliny wojskowej.

Jednostkę pływającą marynarki wojennej, która w myśl tego postanowienia nie jest O.R.P., określa się nazwą „statek” lub nazwą rodzaju statku, na przykład: „Holownik”, „Jacht”, „Krypa ropowa” i tym podobnymi.

Osoba prowadząca statek należący do marynarki wojennej zwie się jego „Komendantem”, względnie „Kicrownikiem”, o ile jest osobą cywilną.

2. Postanowienia R. S. O. obowiązują na wszystkich morskich okrętach i statkach marynarki wojennej, oraz na morskich statkach wynajętych lub zajętych dla celów marynarki wojennej.

Gdzie obowiązuje R. S. O.

3. Postanowienia statutu of. of. pol.-wych. W. P. obowiązują na wszystkich okrętach i statkach Marynarki Wojennej oraz na wszystkich statkach wynajętych lub zajętych dla celów Marynarki Wojennej.

Gdzie obowiązuje statut of. of. pol.-wych. W. P.

4. Każdy oficer korpusu morskiego i technicznego, oraz wszyscy oficerowie innych korpusów marynarki wojennej, o ile zajmowane przez

Kto winien posiadać R. S. O.

nich stanowiska służbowe tego wymagają, jak również wszyscy podchorążowie marynarki, powinni posiadać własny egzemplarz R. S. O.

Stan gotowości okrętu.

5. Okręt może być w „stanie II rezerwy”, w „stanie I rezerwy”, lub w „kampanii”.

Okręt znajdujący się w stanie II rezerwy jest bez załogi. Pod względem technicznym znajduje się on w takim stanie, że przed najmniej trzema miesiącami nie może być gotowy do rozpoczęcia kampanii. Taki okręt nie podnosi bandery.

Okręt znajdujący się w stanie I rezerwy, może posiadać załogę, albo część załogi; jego przygotowanie do kampanii nie powinno wymagać więcej czasu niż trzy miesiące. Okręt taki podnosi banderę, nie podnosi natomiast znaku dowódcy.

Okręt, który jest przeznaczony na pomieszczenie ludzi, znajduje się w stanie I rezerwy, chociażby nie czynił zadość warunkom poprzedniego ustępu, co do stopnia gotowości morskiej.

Okręt w kampanii posiada pełny stan załogi, znajduje się w stanie gotowości do służby i musi poruszać się własnymi środkami. Jeżeli okręt taki wymaga bieżącego remontu, może on pozostać w kampanii, o ile prace remontowe nie będą trwały dłużej jak sześć tygodni. Okręt w kampanii podnosi banderę wojenną i znak dowódcy.

Załoga okrętu lub statku.

6. Dowódca okrętu, względnie komendant statku, oficerowie, podoficerowie i szeregowi zaokrętowani na okręcie lub statku marynarki wojennej, stanowią jego załogę.

Główne zadanie załogi.

7. Głównym obowiązkiem i najważniejszym zadaniem załogi każdej jednostki bojowej jest przygotowanie swego okrętu do walki tak, ażeby mógł on jak najrychlej osiągnąć szczyt swej gotowości bojowej. Z tego wypływają wszystkie inne zadania i obowiązki załogi jako całości, oraz każdego z jej członków z osobna. Wszystkie ćwiczenia i prace wykonywane przez okręt i na okręcie, winny służyć temu celowi i cały tok służby okrętowej musi być jemu pod-

porządkowany. Załoga okrętu o specjalnym przeznaczeniu, jak okręt szkolny i t. p., winna wyęźać swe siły, ażeby osiągnąć główny cel, dla którego okręt został przeznaczony, przyczym jednak nie może zaniedbywać stanu gotowości do walki swojego okrętu.

8. Podstawowe obowiązki i prawa załogi okrętu są zawarte w części I Regulaminu Służby Wewnętrznej.

Podstawowe obowiązki i prawa załogi.

9. Podstawę dla osiągnięcia najwyższej sprawności bojowej przez okręt, tworzy duch karności panujący wśród jego załogi. Pomni złożonej przysięgi, wszyscy członkowie załogi okrętu obowiązani są ściśle wykonywać rozkazy i przestrzegać przepisów wydanych przez przełożonych.

10. Prawo karania dyscyplinarnego stosuje się według części IV Regulaminu Służby Wewnętrznej i przepisów o stosowaniu tego regulaminu na okrętach.

Prawo karania dyscyplinarnego.

11. Uprawianie na okręcie gier hazardowych jest surowo zabronione, jako szczególnie zgubne dla współzycia załogi.

Zakaz gier hazardowych.

12. Wyżsi dowódcy (dowódcy zespołów) są uprawnieni zakazać używania alkoholu na okrętach lub statkach im podległych, o ile zachodzi ku temu potrzeba. Nadużycie bowiem napojów alkoholowych jest źródłem przestępstw, niszczy zdrowie, obniża zdolność do służby, podkopuje poważanie munduru i szkodzi opinii okrętu, oraz całej marynarki.

Zakaz nadużywania alkoholu.

13. Załoga okrętu jest obowiązana ściśle przestrzegać przepisów celnych, w kraju jak i zagranicą. Wszystkie przestępstwa przeciwko tym przepisom są karane z całą surowością.

Przestrzeganie przepisów celnych.

14. Zachowanie tajemnicy służbowej jest szczególnie doniosłym obowiązkiem załogi okrętu.

Zachowanie tajemnicy służbowej.

15. Wszyscy członkowie załogi okrętu winni zawsze pamiętać o tym, że zewnętrzny wygląd okrętu, oraz postawa, ubiór i zachowanie

Zachowywanie się załogi okrętu.

się każdego z nich na lądzie, świadczy o duchu panującym w całej marynarce wojennej.

Obowiązkiem każdego jest okazywać swoim postępowaniem poszanowanie dla obyczajów i religij obcych.

Oficerom obcej siły zbrojnej, spotykanym w mundurze, winni niżsi rangą i równi oddawać ukłon wojskowy w ten sam sposób, jak oficerom polskim. Należy również wobec bander, chorągwi i sztandarów państw obcych zachowywać się tak samo jak wobec własnych.

**Znajomość
ustaw i re-
gulaminów.**

16. Każdy członek załogi okrętu, jako obywatel Rzeczypospolitej Polskiej, powinien posiadać ogólną znajomość obowiązujących ustaw i praw. Wszystkie regulaminy, rozkazy i ustawy, dotyczące marynarki wojennej i sił zbrojnych w ogóle, powinien on znać o tyle, o ile ich znajomość jest potrzebna do spełnienia jego obowiązków.

Zażalenia i prośby winny być wnoszone w sposób przewidziany w odnośnych przepisach.

**Wykonywa-
nie praktyk
religijnych.**

17. Każdemu członkowi załogi okrętu dozwolone jest wykonywać swe praktyki religijne, o ile służba i warunki życia okrętowego na to pozwalają.

C z ę ś ć II.

Z A Ł O G A O K R Ę T U

A. Dowódca Okrętu i Zastępca Dowódcy Okrętu do spraw pol. - wych.

1.

Ogólne obowiązki Dowódcy Okrętu.

18. Dowódca Okrętu (d. o.) sprawuje władzę nad częścią siły zbrojnej Rzeczypospolitej Polskiej.

D. o.

19. Okręty, jak również ich łodzie, są nie-tykalne. Żadnej władzy obcej nie wolno mieszać się do spraw wewnętrznych okrętu. Każdą próbę w tym kierunku należy odeprzeć stanowczo, a w ostateczności, jeżeli inaczej nie jest możliwe, — zbrojną ręką.

Eksteryto-
rialność
okrętu.

20. D. o. winien ściśle przestrzegać ustaw i przepisów kraju na którego wodach się znajduje. Komunikując się z władzami, przedstawicielami i obywatelami obcego państwa, winien zadośćuczyniać tradycyjnym lub ustalonym obyczajom i formom.

Przestrzega-
nie praw
obcych kra-
jów.

21. D. o. uważa, ażeby władze obce, wobec niego samego, i wobec dowodzonego przezeń okrętu, przestrzegały oddawania honorów, jakie przewidują przyjęte międzynarodowe zwyczaje, a w razie konieczności winien domagać się tych honorów z całą stanowczością.

22. D. o. odpowiada za swoje postępowanie wyłącznie przed swoimi przełożonymi, nie wolno mu więc przyjmować rozkazów od władz obcych.

D. o. otrzy-
muje rozka-
zy tylko od
przełożo-
nych.

Postępowanie w razie braku instrukcji.

23. W położeniu nieprzewidzianym przez przepisy lub rozkazy, d. o. winien działać na własną rękę, kierując się wyłącznie dobrem służby, bez obawy przed odpowiedzialnością.

Utrzymanie gotowości bojowej.

24. D. o. odpowiada za utrzymanie najwyższego stanu gotowości bojowej okrętu i jego urządzeń, stosując jednocześnie jak największą oszczędność. Skoro jednak wchodzi w grę obrona honoru bandery, to cel ten należy stawiać wyżej niż całość i bezpieczeństwo okrętu.

Odpowiedzialność d. o. za okręt

25 Na d. o. spoczywa odpowiedzialność za wszystko co się z okrętem, lub na okręcie dzieje. Odpowiedzialność podwładnych nie uchyla ogólnej odpowiedzialności d. o.

D. o. przełożonym wszystkich zaokrętowanych.

26. D. o. jest przełożonym całej załogi okrętu. Z wyjątkiem własnych przełożonych, osoby zaokrętowane poza załogą winne mu są również posłuszeństwo w sprawach dotyczących służby, ogólnego porządku i bezpieczeństwa okrętu.

Zastępowanie d. o.

27. Czasowo nieobecnego d. o. zastępuje z. d. o., na okrętach zaś na których stanowisko takie w składzie osobowym nie jest przewidziane, zastępuje d. o. następny według starszeństwa, oficer korpusu morskiego. Jeżeli oficerów korpusu morskiego nie ma, to d. o. zastępują oficerowie korpusu technicznego, w kolejności starszeństwa, następnie podoficerowie specjalności sterników, pokładowych, sygnalistów artylerzystów, torpedo-minerów również w kolejności starszeństwa.

W takich wypadkach, uprawnienia przysługujące d. o. (np. prawo karanía), nie przechodzą na oficera czy podoficera zastępującego, natomiast przysługuje mu prawo rozkazodawstwa.

W razie ciężkiej choroby lub śmierci, oraz w innych okolicznościach uniemożliwiających d. o. wykonywanie swych obowiązków na czas dłuższy, dowództwo okrętu przechodzi na z. d. o. aż do chwili otrzymania dalszych rozkazów. Jeżeli w walce, lub z innych przyczyn, okręt stracił wszystkich oficerów korpusu morskiego, wtedy dowództwo przechodzi z kolei, według

starszeństwa: na oficerów mechaników, następnie na podoficerów specjalności sterników, pokładowych, sygnalistów, artylerzystów i torpedominerów.

W ostatnim wypadku należy jak najrychlej złożyć meldunek władzy przełożonej, z podaniem zastępcy i prawdopodobnego czasu trwania zastępstwa. Równocześnie należy zawiadomić załogę o fakcie, oraz odnotować w dzienniku zdarzeń początek i koniec zastępstwa.

28. D. o. pełniący obowiązki w zastępstwie, w myśl ustępu 2, 3 art. 27, korzysta ze wszystkich uprawnień przysługujących d. o., o ile posiada stopień oficerski. Jeżeli natomiast zastępstwo pełni podoficer, to członkowie załogi w stopniach oficerskich podlegają mu tylko w takiej mierze, jak tego wymaga bezpieczeństwo okrętu i ogólny porządek.

2.

Rozpoczęcie kampanii przez okręt nowozbudowany i przejście okrętu po remoncie ze stanu II rezerwy do stanu I rezerwy, względnie rozpoczęcie kampanii.

29. Na nowy okręt, przed rozpoczęciem przez niego kampanii, celem zapoznania się z jego urządzeniami, winni być przydzielani:

I of. mech. najpóźniej z chwilą rozpoczęcia montażu głównych i pomocniczych mechanizmów, lub — odbioru kotłów parowych;

d. o., z. d. o., reszta of. of. mech. oraz potrzebni szeregowi specjalności technicznych, najpóźniej przed rozpoczęciem pierwszych prób mechanizmów głównych i pomocniczych;

of. n., of. a., of. b. p., b. o. i podoficerowie g. d., przed rozpoczęciem prób okrętu w ruchu;

reszta załogi na krótko przed rozpoczęciem przez okręt kampanii.

Przydział załogi na okręt nowobudujący się celem poznania jego urządzeń i przygotowania do kampanii.

**Termin
przejęcia
okrętu no-
wego i wcie-
lenie do ma-
rynarki woj-
ennej.**

30. Termin przejęcia nowego okrętu przez d. o. z rąk kierownika zakładu budowy zależy od wyniku prób. Ustala go Dowódca Marynarki Wojennej na wniosek Przewodniczącego Komisji Odbiorczej.

Rozpoczęcie kampanii i podniesienie bandery wojennej jest równoznaczne z wcieleniem okrętu do marynarki wojennej. Następuje ono na rozkaz Ministra Obrony Narodowej.

31. Przed przejęciem okrętu przez d. o., odpowiada on i jego podwładni za bezpieczeństwo, całość i czystość tylko tych pomieszczeń i urządzeń okrętu, które zamieszkują, względnie które przejęli do użytku. Niemniej jednak są oni obowiązani współpracować z zakładem budowy, celem odwrócenia każdego niebezpieczeństwa grożącego okrętowi lub jego urządzeniom. Z chwilą przejęcia okrętu d. o. przyjmuje całkowitą odpowiedzialność.

**Formalności
odbiorcze i
podległość
d. o. podczas
prób i póź-
niej.**

32. Czynności i formalności związane z przejęciem okrętu przez d. o. ustala Przewodniczący Komisji Odbiorczej, według rozkazów Dowódcy Marynarki Wojennej.

Podległość d. o. w czasie prób, oraz od chwili przejęcia okrętu do przybycia do portu macierzystego, ustala rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej.

**Przydział
załogi na
okręt w
stanie II
rezerwy po
remontcie.**

33. Na okręt znajdujący się w stanie II rezerwy, po zakończeniu głównych prac remontowych, winni być przydzieleni: d. o., z. d. o., of. of. mech i inni oficerowie, podoficerowie i szeregowi specjaliści, celem przygotowania okrętu. Równocześnie z przybyciem d. o., okręt przechodzi w stan I rezerwy i podnosi banderę. Skoro okręt jest gotowy do rozpoczęcia kampanii, winna być przydzielona reszta załogi przewidziana składem osobowym.

**Przejęcie
okrętu po
remontcie.**

34. Przejęcie okrętu po remoncie dotyczy całego kadłuba, kotłów parowych mechanizmów głównych i pomocniczych, uzbrojenia, wyposażenia w sprzęt i materiały według etatu.

35. Formalnego przejęcia dokonuje d. o. w obecności przedstawicieli Komendy Portu, przeprowadzając szczegółowy przegląd okrętu we wszystkich jego częściach. D. o. towarzyszą przy tym z. d. o., I of. mech., oraz potrzebni oficerowie specjaliści i k. d., po czym spisuje się główny protokół przejęcia, do którego dołącza się protokoły przyjęcia sprzętu i materiałów poszczególnych działów. Główny protokół podpisuje d. o. i upoważniony przedstawiciel Komendy Portu, a protokoły przyjęcia działów — z. d. o., of. of. k. d., oraz zainteresowani przedstawiciele Komendy Portu.

**Formalne
przejęcie.**

Główny protokół przejęcia, wraz z załącznikami, winien być wykonany w trzech egzemplarzach, z których jeden pozostaje w aktach okrętu, drugi otrzymuje Komendant Głównego Portu, a trzeci — władza przełożona d. o.

36. Klucz od lądowego magazynu okrętowego w bazie, otrzymuje z. d. o. w dniu przybycia okrętu do portu macierzystego, względnie z chwilą, kiedy okręt przeszedł ze stanu II rezerwy do stanu I rezerwy.

**Klucz od
magazynu
okrętowego.**

37. W dniu rozpoczęcia kampanii przez okręt nowy lub wyremontowany, po podniesieniu bandery i znaku, d. o. wykonuje przegląd całej załogi porównywując jej stan ze składem osobowym. Równocześnie d. o. winien zbadać stan umundurowania i zgodność jego z książkami mundurowymi, stan nieodbytych kar dyscyplinarnych lub sądowych, oraz ewentualne pretensje załogi, odnoszące się do ostatniego miejsca przydziału.

**Czynności
w dniu roz-
poczęcia
kampanii.**

Następnie należy podać do wiadomości załogi rozkłady alarmu wodnego i pożarowego i wykonać krótkie ćwiczenie tych alarmów. (Patrz: 472-473).

Równocześnie rozpoczyna się normalna służba wachtowa. (Patrz: 478 i nast.).

38. Przejęcie oficerskich papierów kwalifikacyjnych, aktów tajnych i kasy okrętowej winno nastąpić w dniu rozpoczęcia kampanii, względnie w dniu przybycia do portu macierzystego.

**Przejęcie
aktów taj-
nych i t. p.**

**Zbiory ry-
sunków
i t. p.**

39. Zbiory kresleń i rysunków konstrukcyjnych, dotyczących okrętu i jego urządzeń, winne być zawczasu przejęte przez zainteresowanych oficerów od zakładu budowy względnie Komendy Portu.

**Życiorys
okrętu i ma-
szyn.**

40. Życiorys okrętu przejmuje i przechowuje z. d. o., życiorys maszyn i książki kotłowe przejmuje i przechowuje of. mech. Na okrętach na których nie ma z. d. o. i of. mech., książki te znajdują się w przechowaniu d. o.

**Podległość
d. o.
po remoncie
do chwili
rozpoczęcia
kampanii.**

41. Do chwili rozpoczęcia przez okręt po remoncie kampanii, d. o. podlega Komendantowi Portu, o ile nie zostały wydane inne rozkazy.

**Prawa dys-
cyplinarne
przed roz-
poczęciem
kampanii.**

42. Przed rozpoczęciem przez okręt kampanii, d. o. i z. d. o. mają te same prawa dyscyplinarne w stosunku do swoich podwładnych, jakie im przysługują, w myśl odnośnych przepisów, na okręcie będącym w kampanii.

**Meldunek
d. o. w dniu
rozpoczęcia
przez okręt
kampanii.**

43. W dniu rozpoczęcia przez okręt kampanii, d. o. składa pisemny meldunek byłemu i nowemu bezpośredniemu przełożonemu. O ile przełożeni są na miejscu, melduje się on również osobiście.

**Prowadzenie
dzienników
okrętowych
i t. p.**

44. Z dniem rozpoczęcia kampanii przez nowy okręt lub przejścia okrętu wyremontowanego do stanu I rezerwy, należy prowadzić dzienniki okrętowe, księgi kar i rozkazów dziennych d. o.

3.

Doprowadzenie okrętu do gotowości morskiej.

**Jak dopro-
wadzić okręt
do gotowości
morskiej.**

45. Po rozpoczęciu kampanii obowiązkiem d. o. jest doprowadzić okręt jak najrychlej do stanu gotowości morskiej. W tym celu służą następujące wskazówki.

Należy uzupełnić zapasy paliwa, smarów, wody i żywności.

Przejąć na okręt amunicję, torpedy, miny, trały, broń ręczną i t. p.

W porozumieniu z Komendą Portu lub zakładem remontu wzgl. budowy wykonać przczył okrętu dla kontroli wysokości metacentrycznej.

Wyćwiczyć załogę w alarmach: wodnym, pożarowym, i w alarmie: „Człowiek za burką”.

Zbadać działanie żyrokompasów.

Wykonać kilka krótkich wyjść na morze celem poznania właściwości manewrowych okrętu, wyćwiczenia załogi w manewrach kotwicznych, sterowaniu, przybijaniu i odbijaniu, w manewrach maszyn i żagli.

Przeprowadzić kompensację dewiacji kompasów magnetycznych i określić pozostałą dewiację, po rozruszaniu okrętu maszynami i sterowaniu na różnych kursach.

Wykonać czterogodzinne próbne pływanie z czynnymi wszystkimi kotłami i całą siłą maszyn. Przy tej próbie powinni być obecni przedstawiciele Komendy Portu. Jeżeli próba ta nie uda się, winna być powtórzona.

Skontrolować szybkość okrętu przy danej ilości obrotów śrub, celem uzyskania dokładnych danych.

Dowódca okrętu podwodnego, oprócz wyżej wymienionych czynności, winien wykonać dokładne obliczenie ciężarów i trymu, zbalansowanie okrętu na powierzchni, zanurzenie na małej głębokości dla badania szczelności, sterowanie i manewry pod wodą, próbę pojemności baterii elektrycznej, kontrolę podwodnych szybkości, oraz zanurzenie na dużej głębokości.

Część powyższego programu może być wykonana już podczas prób odbiorczych. O gotowości nowozbudowanego okrętu decyduje Prezes Komisji Odbiorczej, zaś po remoncie okrętu. — bezpośredni przełożony d. o. stwierdza, czy gotowość morską okrętu została osiągnięta, przy czym decyduje on czy wykonanie niektórych punktów powyższego programu, już jako części prób odbiorczych, można uważać za miarodajne, czy też należy je powtórzyć.

Przegląd gotowości morskiej okrętu.

46. Skoro d. o. jest zdania, że okręt osiągnął gotowość morską, melduje o tym swemu bezpośredniemu przełożonemu, który wyznacza dzień przeglądu. Przegląd gotowości morskiej powinien się odbywać na wszystkich okrętach które rozpoczynają kampanię, oraz na takich okrętach znajdujących się już w kampanii, które mają odbyć większą podróż, połączoną z dłuższym pobytem zagranicą.

Celem takiego przeglądu jest zbadanie czy okręt znajduje się w stanie odpowiadającym swemu zadaniu. W szczególności przełożony inspekcjonujący powinien zbadać:

stan okrętu i jego urządzeń pod względem bezpieczeństwa i odpowiedniego wyglądu zewnętrznego,

stan jakościowy i ilościowy załogi, jej wygląd i zdrowotność,

czy wyszkolenie załogi jest wystarczające, ażeby zapewnić bezpieczeństwo i sprawność obsługi okrętu na morzu,

czy zapasy, żywność, urządzenia sanitarne i t. p. są wystarczające dla celów służby, do których okręt został przeznaczony,

czy wyposażenie okrętu w sprzęt w poszczególnych działach odpowiada obowiązującym normom i etatom.

Podczas inspekcji d. o. powinien zameldować przełożonemu inspekcjonującemu o takich brakach okrętu, jego urządzeń lub jego załogi, które, zdaniem jego, ograniczają gotowość morską i których nie potrafi usunąć własnymi siłami.

Raport o odbytych przeglądach gotowości morskiej.

47. Inspekcjonujący oficer melduje swej władzy przełożonej o rezultacie przeglądu, zarządzając równocześnie usunięcie ewentualnie ujawnionych braków.

Jeżeli braki są tak poważne, że wynik przeglądu uważa on za ujemny, wstrzymuje wtedy oddanie okrętu jego przeznaczeniu służbowemu.

Meldunek o wyniku przeglądu gotowości morskiej winien być przedłożony Dowódcy Marynarki Wojennej; w razie ujemnego wyniku — telegraficznie.

4.

Zmiana Dowódcy Okrętu.

48. D. o. osobiście zdaje swoje obowiązki wyznaczonemu następcy. Jeżeli, w wyjątkowych wypadkach, nie jest to możliwe, obowiązek ten wykonuje z. d. o.

Przygotowanie zmiany d. o.

49. Formalności związane ze zdaniem obowiązków winny być zawczasu przygotowane przez zdającego tak, żeby zmiana d. o. mogła nastąpić w przeciągu jednej doby.

W tym celu należy przed terminem zmiany wykonać następujące przygotowawcze czynności:

Przeprowadzić rewizję sprzętu i materiałów wszystkich działów i zamknąć księgi materiałowe z datą zmiany; w razie ujawnienia braków należy spisać protokoły dla każdego działu osobno; protokoły podpisują of. of. k. d., z. d. o. i zdający d. o.;

przeprowadzić rewizję aktów tajnych i sporządzić o tym protokół, podpisany przez odpowiedzialnego oficera, z. d. o. i d. o.; zebrać i zrewidować archiwum aktów jawnych, księgozbiór służbowy i zbiory rysunków urządzeń okrętowych;

przygotować do zdania życiorysy okrętu i mechanizmów, przez ewentualne uzupełnienie danych,

uskutecznić rewizję i formalne zamknięcie kasy okrętowej zgodnie z przepisem; sprawdzić i formalnie przekazać wszelkie dokumenty i akty rachunkowo-kasowe według wymagań przepisów,

uzupełnić papiery kwalifikacyjne oficerów przez dołączenie opinii zdającego d. o.,

uzupełnić i podpisać książki ewidencyjne szeregowych do daty zmiany dowództwa,

uzupełnić i podpisać księgi kar i t. p.,
przeprowadzić przegląd umundurowania,
uzupełnić książki mundurowe i formalnie prze-
kazać rachunkowość materiałowo - mundurową.

**Protokół
zdawczo-
odbiorczy**

50. Po zdaniu wymienionych dowodów i lustracji okrętu, sporządza się protokół zdawczo-odbiorczy, który podpisują: dotychczasowy d. o. i jego następca. Do protokołu dołącza się wyżej wymienione dowody. Jeden egzemplarz protokołu zdawczo-odbiorczego wciela się do aktów okrętu, drugi otrzymuje władza przełożona. Na życzenie zdający d. o. może otrzymać trzeci egzemplarz.

**Przegląd
załogi.**

51. Po przedstawieniu nowemu d. o. oficerów i po przeglądzie załogi, oraz wysłuchaniu przez nowego d. o. ewentualnych próśb lub zażaleń, — odchodzący d. o. żegna się z załogą.

**Meldunek
o dokonaniu
zmiany d. o.**

52. Nowy d. o. wraz ze swym poprzednikiem powinni zameldować się osobiście u przełożonych, znajdujących się w miejscu postoju okrętu i równocześnie złożyć drogą służbową pisemny meldunek o zdaniu i przyjęciu dowództwa. Oprócz tego należy o tym fakcie zanotować odpowiednią wzmiankę w dzienniku zdarzeń.

5.

**Przejście okrętu z kampanii do stanu
I rezerwy.**

**Czynności w
dniu przejścia
w stan rezer-
wy.**

53. W dniu przejścia okrętu z kampanii do stanu I rezerwy winien być spuszczonego znak dowódcy.

D. o. uzupełnia i wysyła papiery kwalifikacyjne oficerów i książki ewidencyjne szeregowych, mających otrzymać nowy przydział. Równocześnie należy uzupełnić książki mundurowe, wypłacić pobory i inne należności, wydać dokumenty podróży i zestawić ewentualne transporty szeregowych, mających odjechać do miejsca nowego przydziału.

D. o. zarządza i stwierdza w rozkazach dziennych, zdanie obowiązków odchodzących oficerów i szeregowych tym, którzy pozostają na okręcie, ustala podział pozostałej załogi na czas rezerwy okrętu, służbę wachtową i alarmy bezpieczeństwa, program prac, ćwiczeń, oraz innych zajęć.

54. Okręt należy przygotować tak, żeby prace remontowe mogły się rozpocząć bez zwłoki. D. o. w porozumieniu z z. d. o. i I of. mech. zawczasu wykonuje spis obejmujący prace remontowe, które mają być wykonane przez warsztaty i służby Komendy Portu i przedstawia go, najpóźniej w dniu przejścia w stan rezerwy, Komendantowi Portu. Wszelkiego rodzaju amunicję i materiały wybuchowe, torpedy, miny, trały, należy wyładować względnie oddać z okrętu na ląd.

Broni ręcznej pozostaje tyle, ile trzeba dla służby i ćwiczeń pozostałej załogi, reszta musi być zdana. Bunkry węglowe, cysterny do wody i ropy należy opróżnić i oczyścić tak, jak tego wymaga remont i konserwacja okrętu. Węgla, innych materiałów pędnych i smarów pozostaje na okręcie tylko tyle, ile wymagają ewentualne próby mechanizmów lub warunki życia załogi. Łodzie i sprzęt należy oddać do naprawy, jednak przynajmniej jedna łódź wiosłowa gotowa do użytku musi pozostać na okręcie.

Uzbrojenie, o ile nie ma być oddane odnośnym służbom do remontu, należy zakonserwować. Należy przeprowadzić czyszczenie kotłów i konserwację tych mechanizmów, które nie podlegają rozebraniu dla remontu. Chronometry, kompasy, dzienniki nawigacyjne, mapy morskie i instrumenty nawigacyjne należy zdać do Składnicy Nawigacyjnej, a łatwo niszczące się części radiosprzętu (n. p. akumulatory), — do Składnicy Służby Łączności.

55. Załoga okrętu pozostającego w remoncie, w stanie I rezerwy, ma być w pierwszym rzędzie zajęta konserwacją okrętu i pomocą przy remoncie.

Spis prac remontowych.

Służba załogi na remonującym się okręcie w stanie I rezerwy.

Współpraca z zakładem remontu.

56. D. o. podczas remontu zwraca pilną uwagę na poprawny stosunek załogi do czynników służb Komendy Portu i zakładu remontującego i zagwarantowanie z nimi ścisłej wzajemnej współpracy tam, gdzie ona jest potrzebna. Co tydzień przedkłada on swemu przełożonemu pisemny raport o postępie i stanie prac.

Życiorys okrętu i mechanizmów podczas remontu.

57. Życiorys okrętu i mechanizmów należy podczas remontu uzupełniać w miarę potrzeby. Uzupełnienia te mają być uskutecznione w porozumieniu z miarodajnymi czynnikami Komendy Portu.

Służba na okręcie w stanie I rezerwy nie remontującym się.

58. Na okręcie znajdującym się w stanie I rezerwy, z pełną załogą, lub częścią załogi, na którym nie wykonywuje się większych prac remontowych, służba odbywa się jak na okręcie w kampanii.

6.

Przejście okrętu do stanu II rezerwy.

Przygotowanie. Zdanie sprzętu i materiałów.

59. Przejście okrętu do stanu II rezerwy jest równoznaczne z jego całkowitym rozbrojeniem. Rozbrojenie wykonuje załoga okrętu. Obejmuje ono oddanie Komendzie Portu całego uzbrojenia, sprzętu i materiałów. Na okręcie winny pozostać tylko takie części jego urządzenia, które są z kadłubem na stałe związane (przynitowane, przyśrubowane), oraz te materiały trwałe i jedn. użytku, które konieczne są dla bezpieczeństwa okrętu i jego konserwacji w czasie przebywania w II rezerwie: liny, kotwice, łańcuchy, klucze do zaworów, materiały pędne, smary i t. p. Oddanie sprzętu i materiałów do składnic poszczególnych służb Komendy Portu, odbywa się według etatów materiałowych i tabel należności, na podstawie faktur przygotowanych przez kom. właściwej jednostki administracyjnej. Stwierdzone braki kom. zapisuje do książki zawieszzeń

celem wdrożenia dochodzenia administracyjnego.

W wypadku gdy okręt, mający przejść do stanu II rezerwy, stanowi samodzielną jednostkę administracyjną, kom. przeprowadza formalne zamknięcie wszelkich ksiąg inwentarzowo-materiałowych oraz książki zawieszonych i przekazuje je Komendzie Portu, wraz z całym sprzętem i materiałami okrętu.

Kotły i mechanizmy okrętu muszą być suche i zakonserwowane, o ile Komendant Portu nie postanowi coś innego.

Po zdaniu i zakonserwowaniu sprzętu, okręt winien być przez załogę oczyszczony ze śmieci i odpadków.

60. Równocześnie ze zdaniem okrętu i jego wyposażenia, należy formalnie zakończyć rachunkowość kasową, zdać zbiór aktów tajnych i jawnych, uzupełnić i zdać życiorysy okrętu i mechanizmów, zamknąć i zdać dzienniki: zdarzeń i maszynowy, oraz książki kar.

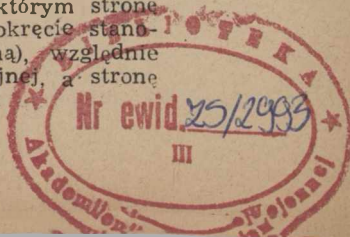
Papiery osobiste oficerów i książki służbowe szeregowych należy zaopatrzyć w ostatnie opinie i zamknąć, po czym winny być one wysłane do miejsc nowych przydziałów.

Należy zbadać stan umundurowania podoficerów i szeregowych i formalnie zamknąć całą rachunkowość mundurową. Podczas ostatniego przeglądu załogi zestawia się transporty szeregowych do miejsc nowego przydziału, po czym d. o. rozkazuje spuścić banderę i znak dowódcy.

61. Po ukończeniu czynności rachunkowo-administracyjnych, dokonywanych między kom. i składnicami służb Komendy Portu i po całkowitym rozbrojeniu okrętu, spisuje się protokół zdawczo-odbiorczy, w którym stronę oddającą reprezentuje d. o. (na okręcie stanowiącą jednostkę administracyjną), względnie dowódca jednostki administracyjnej, a stronę przyjmującą — Komendant Portu.

**Zdanie kasy,
aktów i t. p.
Rozwiązanie
załogi.**

**Protokół
zdawczo-od-
biorczy.**



Utrzymanie karności.

Utrzymanie karności.

62. Jednym z głównych i najważniejszych obowiązków d. o. jest utrzymywanie zdrowego ducha karności wśród załogi. D. o. i wszyscy inni przełożeni winni sobie uprzytomnić, że pobudzanie i utrzymywanie właściwego ducha karności i dyscypliny wojskowej wśród załogi bynajmniej nie polega na okazywaniu nadmiernej surowości, ani na ilości nakładanych kar, lecz na odpowiednim i systematycznym wychowaniu podwładnych. Przełożony powinien traktować podwładnego sprawiedliwie, równomiernie i po przyjacielsku, starać się pobudzić w nim zdrową ambicję i oddziaływać na niego własnym dobrym przykładem. Wymierzona kara nigdy nie powinna mieć charakteru zemsty, tylko spowodować opamiętanie i poprawę. Rodzaj i wymiar kary powinien być dostosowany do osoby winnego i do rodzaju przestępstwa.

Przepisy dyscyplinarne

63. Nakładanie kar dyscyplinarnych, sposób ich wykonania, ogłoszenie i ewidencja odbywa się według części IV Regulaminu Służby Wewnętrznej, oraz przepisów o stosowaniu tego regulaminu na okrętach. Nakładanie kar nieprzewidzianych przepisami jest zakazane.

Karanie przez d. ó.

64. D. o. nadzoruje z. d. o. pod względem wymierzania kar i stosowania przepisów dyscyplinarnych na okręcie. Osobiście karze tylko wtedy, kiedy uprawnienia z. d. o. nie wystarczają, lub kiedy to przewidują przepisy. Przy raporcie karnym u d. o. winni być obecni, poza obwinionymi i świadkami, z. d. o. pol.-wych., z. d. o. i odnośni niżsi przełożeni obwinionego. Jeżeli członek załogi okrętu ma być przedstawiony wyższemu przełożonemu do ukarania, wtedy d. o., a w razie potrzeby również niżsi przełożeni, powinni być obecni przy raporcie karnym.

Raport karny podoficera odbywa się tak, żeby szeregowi, a w żadnym razie jego podwładni, tego nie widzieli.

65. Obowiązkiem d. o. jest poznać możliwie dokładnie wartość każdego z podległych mu oficerów pod względem ogólnosłużbowym, fachowym, moralnym i towarzyskim. Stałym jego dążeniem powinno być podniesienie poziomu oficerów przez bezpośrednie oddziaływanie na nich własnym przykładem, pouczeniem i wychowywaniem.

To samo tyczy się, w miarę możliwości, szeregowych.

66. D. o. osobiście prowadzi i przechowuje u siebie księgę kar oficerów.

67. D. o. wymaga od oficerów i podoficerów dokładnej osobistej znajomości podwładnych, ich wartości służbowej i moralnej. Pożądane jest, żeby przełożeni poznawali dobrze osobiste warunki rodzinne i pochodzenie podwładnych.

68. Co się tyczy wnoszenia zażaleń i przedstawiania próśb, na okręcie obowiązują te same przepisy co na lądzie.

69. D. o. roztacza nadzór nad obchodzeniem się przełożonych z podwładnymi na okręcie. Wszelkie przekroczenia odnośnych przepisów, choćby najłżejsze, d. o. tępi bezwzględnie.

Zwracanie się przełożonych i starszych do podwładnych i młodszych, musi być zgodne z regulaminem Sł. Wewn.

70. Ważnym obowiązkiem d. o. jest kwalifikowanie podwładnych oficerów i szeregowych. Kwalifikacje oficerów określa d. o. po wysłuchaniu opinii z. d. o. pol.-wych, i z. d. o. względnie innych starszych oficerów, kierując się odnośnymi przepisami. Papiery kwalifikacyjne oficerów d. o. przechowuje osobiście.

Kwalifikacje szeregowych wpisuje się do książek służbowych, które podpisuje d. o.

71. D. o. wspólnie z z. d. o. pol.-wych, podaje swych podwładnych do odznaczeń i awansów w nakazanych terminach i w granicach swoich uprawnień.

Znajomość oficerów i innych podwładnych.

Księga kar oficerów.

Znajomość podwładnych przez przełożonych.

Zażalenia i prósy.

Obchodzenie się z podwładnymi.

Kwalifikowanie podwładnych.

Podawanie do odznaczeń i awansów.

**Zachowanie
tajemnicy
wojskowej.**

72. D. o. wydaje odpowiednie zarządzenia, ażeby na okręcie i na lądzie tajemnice wojskowe zostały zachowane przez podległą mu załogę. Na odprawach d. o. poucza oficerów periodicznie, dając im wskazówki, w jaki sposób należy wychowywać szeregowych do przestrzegania tak ważnego obowiązku. Przynajmniej raz na miesiąc z. d. o. pol.-wych., z. d. o. i odnośni oficerowie powinni dla szeregowych urządzać pogadanki na temat zachowania tajemnicy służbowej.

Dla danego typu okrętów, rozkazem władzy przełożonej powinno być ustalone, jakie pomieszczenia względnie jakie urządzenia okrętu należy strzec przed dostępem osób postronnych (patrz: 649—653). Nad osobami zwiedzającymi okręt winien być zorganizowany ścisły nadzór przez organy służby wachtowej.

D. o., z własnej inicjatywy, powinien wykonywać niespodzianie co pewien czas rewizje aktów tajnych okrętu i przekonywać się osobiście, czy przepisy, dotyczące korespondencji służbowej i obchodzenia się z pismami natury tajnej, są wykonywane.

S. .

Szkolenie załogi.

**Gotowość
bojowa
okrętu —
celem szkolenia.**

73. Obowiązkiem d. o. jest doprowadzić wyszkolenie załogi okrętu jak najrychlej do stanu gotowości bojowej i utrzymanie tego stanu w dalszym ciągu. Podstawą dla wyszkolenia bojowego jest rola alarmu bojowego (patrz: 464 i nast.). Szkolenie bojowe całej załogi i poszczególnych ludzi, powinno być jak najwięcej realne i starać się odtworzyć warunki bojowe.

**Osiągnięcie
celu szkolenia.**

74. Gotowość bojowa okrętu została osiągnięta z chwilą, gdy okręt pod względem technicznym i wyszkolenia załogi znalazł się w takim stanie, że wartość jego, jako jednostki taktycznej, może być w każdej chwili, podczas dnia i nocy, w całej pełni wyzyskana, uwzględniając warunki atmosferyczne i stan morza.

75. Rozkład służby okrętowej (patrz: 578 i **Odpoczynek.** nast.) winien uwzględniać rozumną kolejność zajęć i odpoczynku.

Podczas odpoczynku, o ile możliwości, nie należy załódze przeszkadzać, a podczas niedziel i świąt winny być wykonywane tylko niezbędne czynności służbowe.

76. D. o. winien z zasady jak najmniej wkraczać w sferę działalności oficerów okrętowych podczas szkolenia. Osobista jego interwencja powinna mieć miejsce tylko tam, gdzie podwładny wykonuje widoczne błędy. D. o. powinien mieć na oku jak najszersze rozwinięcie w podległych mu oficerach inicjatywy i samodzielności, tak potrzebnych dla ich przygotowania do wyższych stanowisk.

Udział d. o. przy szkoleniu załogi.

Osobistym zadaniem d. o. jest kierowanie wyszkoleniem w taki sposób, żeby ścisłe współdziałanie całego uzbrojenia i wszystkich środków technicznych okrętu zostało zapewnione. Poza tym kieruje on osobiście wyszkoleniem oficerów w manewrowaniu okrętem i zajmuje się podniesieniem ich wiedzy fachowej.

D. o. osobiście uczestniczy w wyszkoleniu politycznym załogi okrętu i jest odpowiedzialny za stan moralno-polityczny załogi.

Szkoleniem we wszystkich innych gałęziach służby, kieruje z. d. o. według wskazówek d. o. Wobec z. d. o. są odpowiedzialni za wyszkolenie w poszczególnych gałęziach służby oficerowie specjaliści i inni.

77. D. o. winien co pewien czas inspekcjonować szkolenie w poszczególnych gałęziach służby okrętowej, ażeby przekonać się o postępach. Każda taka inspekcja winna być tematem odprawy, podczas której d. o. omawia spostrzeżone postępy i niedomagania.

Nadzór nad wyszkoleniem przez d. o.

78. D. o. sporządza ogólny plan szkolenia w porozumieniu z zainteresowanymi oficerami. Plan szkolenia obejmuje wszystkie gałęzie służby okrętowej, winien on być podzielony na okresy szkolenia, podczas których należy dojść do z góry wytkniętego celu i uwzględnić szkolenie zbiorowe, jak również indywidualne całej załogi.

Plan szkolenia..

Plan szkolenia dla okrętów należących do zespołu, powinien być sporządzany i wykonywany według wskazówek d. z.

Plan szkolenia dla okrętu szkolnego, lub przeznaczonego do innego specjalnego celu, winien być opracowywany stosownie do zarządzeń władzy przełożonej, uwzględniając cel, któremu okręt ma służyć.

**Ćwiczenie
ról i alarmów.**

79. Podczas pierwszego okresu szkolenia d. o. powinien zarządzać częste ćwiczenia ról okrętowych i alarmów całej załogi. Takie ćwiczenia są dobrym sposobem dla wyszkolenia załogi w szybkim i sprawnym wykonywaniu niespodziewanych rozkazów (patrz: 461 i nast.).

**Szkolenie w
rozkazodaw-
stwie i prze-
kaźnictwie.**

80. Szczególną uwagę powinien d. o. zwrócić na sumienne, sprawne i pewne rozkazodawstwo i przekąźnictwo. Od początku szkolenia załogi należy dla oficerów i szeregowych urządzić systematyczne ćwiczenia w tej tak ważnej gałęzi służby. Nie wolno używać innych rozkazów i komend na okręcie, jak przepisowych. Rozkazy i komendy powinny być zawsze powtórzone przez wykonujących, względnie łączników.

Szkolenie przekąźnictwa winno się odbywać z początku osobno w każdej broni i dziale służby okrętowej, a potem łącznie dla całego okrętu podczas alarmu bojowego. Obowiązkiem d. o. jest zorganizowanie wszelkiego rodzaju łączności wewnątrz okrętu w taki sposób, żeby nawet w wypadku przerwania technicznych środków przekąźniczych, rozkazy dochodziły stale do poszczególnych części okrętu.

Celem ujednostajnienia i ustalenia najlepszych sposobów przekąźnictwa dla okrętów tego samego typu, d. z. w porozumieniu z d. d. o. o. powinien ustalić jak ono ma być zorganizowane.

**Ćwiczenie
alarmu bo-
jowego.**

81. Wspólne ćwiczenia całej załogi w alarmie bojowym d. o. nakazuje po zakończeniu pierwszego okresu szkolenia indywidualnego, t. zn. wtedy kiedy każdy z członków załogi zapoznał się ze swymi zasadniczymi czynnościami, jakie wykonywać ma podczas walki. Na począt-

ku należy zwrócić uwagę w pierwszym rzędzie na celowe i sumienne wykonywanie, potem dopiero na sprawność i szybkość. Stopniowo należy zwiększyć wymagania, utrudniając zadania przez pozorowanie różnych uszkodzeń i awaryj oraz strat personelu.

Celem szkolenia alarmu bojowego powinno być to, ażeby okręt był w stanie walczyć jak najdłużej, mimo ciężkich strat personelu i znacznych uszkodzeń.

W tym celu każdy oficer korpusu morskigo powinien umieć kierować ogniem artylerii, wystrzelić torpedę, i powziąć trafną decyzję w razie awarii steru lub innych ważnych urządzeń okrętu.

Należy dążyć do tego, żeby cała załoga okrętu orientowała się w najprostszych czynnościach, związanych z transportem rannych i udzielaniem im pierwszej pomocy.

Po każdym wspólnym ćwiczeniu alarmu bojowego, d. o., na odprawie oficerów i podoficerów, omawia spostrzeżone niedomagania dając równocześnie wskazówki na przyszłość.

82. D. o. winien pilnować, żeby ćwiczebne strzelania artyleryjskie, torpedowe, broni automatycznej i ręcznej były wykonywane według nakazanego programu.

**Strzelanie
ćwiczebne.**

83. Ćwiczenia praktyczne stawiania min i trałowania stanowią część wyszkolenia bojowego załogi, względnie wachty bojowej.

**Ćwiczebne
stawianie
min i trało-
wanie.**

84. Równocześnie ze szkoleniem alarmu bojowego, rozpoczyna d. o. szkolenie wachty bojowej. (Patrz: 465, 481, 581).

**Szkolenie
wachty
bojowej.**

85. Ćwiczenia bojowe w nocy winny być wykonywane równie często jak podczas dnia. Po upewnieniu się, że ćwiczenia dzienne alarmu bojowego osiągnęły wyniki zadawalające, d. o. nakazuje szkolenie alarmu bojowego podczas nocy, przy czym zwraca uwagę na dokładne zaciemnienie okrętu na zewnątrz jak i sprawną obsługę reflektorów.

**Nocne
ćwiczenia.**

Podczas pływania z nakrytymi światłami, samodzielnie czy w zespole, d. o. powinien wyszkolić swoją załogę tak, żeby obsługa okrętu w nocy była równie sprawna jak we dnie.

Ćwiczenia przeciwlotnicze i t. p.

86. Obrona przeciwlotnicza, przeciwgazowa i używanie sztucznej mgły winny być objęte planem szkolenia bojowego. Ćwiczenia te muszą być wykonywane również niezależnie od alarmu bojowego.

Ćwiczenia desantu.

87. Ćwiczenia desantowe powinny się odbywać na takich okrętach, które mogą być używane do wysadzenia na ląd desantu. Zależy to od decyzji władz przełożonych.

Musztra piesza.

88. Służba piechoty winna być ćwiczona głównie jako środek do podtrzymywania podstawy, ducha żołnierskiego i sprężystości fizycznej. W ćwiczeniach służby pieszej winna brać udział, o ile możliwości cała załoga, pokładowa i techniczna, pod dowództwem swych oficerów oddziałowych. Służbę polową należy ćwiczyć o tyle, o ile tego wymaga cel okrętu (ewentualnie desanty).

Strzelanie z broni ręcznej.

89. Przepisowe strzelania ćwiczebne z broni ręcznej wszyscy oficerowie i szeregowi winni odbywać co rok, o ile możliwości na strzelnicy lądowej.

Szkolenie łączności.

90. Ćwiczenia sygnalizacji optycznej wszystkimi środkami, podczas dnia i nocy, winny być organizowane dla wszystkich okrętów przez dowódców zespołów.

Również ćwiczenia radiotechników winny być prowadzone systematycznie, według z góry nakazanego planu.

Ćwiczenia na łodziach.

91. Ćwiczenia na łodziach okrętowych, wiosłowych i pod żaglami, są znakomitą środkami dla morskiego wyszkolenia załogi pokładowej i winny być urządzone przy każdej nadającej się sposobności.

D. o. dba o to, żeby sternicy łodzi okrętowych dokładnie znali przepisy o wymijaniu na morzu.

92. Dla podnoszenia sprawności i pobudzania współzawodnictwa, winny być, na każdym okręcie przez jego d. o., a w zespołach przez odnośnych dowódców zespołów, — organizowane konkursy dla specjalnych gałęzi służby (sygnalizacja, strzelania i inne).

Konkursy takie winny odbywać się według jednolitego planu nakazanego z góry.

Również periodyczne urządzenie regat wiosłowych i żaglowych jest obowiązkiem dowódców.

93. Wyszkolenie szeregowych w dziedzinie wiedzy morskiej, wiosłowaniu i żaglowaniu, musztrze pieszej, pływaniu, sportach, przedmiotach ogólnokształcących i obchodzeniu się z umundurowaniem, d. o. powierza of. of. od., którzy wykonywują tę służbę pod odpowiedzialnością z. d. o., według specjalnego programu.

94. D. o. przedkłada drogą służbową periodyczne meldunki o stanie wyszkolenia okrętu. Jakże meldunki, i kiedy mają być przedkładane nakazuje przełożona władza.

9.

Przeglądy i inspekcje.

95. Bezpośredni przełożony d. o. powinien być stale poinformowany o przebiegu służby i postępach wyszkolenia na podległych mu okrętach. W tym celu inspekcjonuje je tak często i w takich gałęziach służby, jak to uważa za wskazane.

Wyższy przełożony powinien inspekcjonować podległe mu okręty przynajmniej raz na rok.

96. Inspekcja wyższego przełożonego z zasady winna być zapowiedziana i obejmować w pierwszym rzędzie stan gotowości do walki okrętu i stan wyszkolenia bojowego załogi, poza tym szkolenie w poszczególnych gałęziach służby, stan dyscypliny, stan zdrowotny, stan

**Konkursy
i regaty.**

**Różne
przedmioty
wyszkolenia.**

**Sprawozda-
nia o szko-
leniu.**

**Kto inspek-
cjonuje
i kiedy.**

**Inspekcja
zapowie-
dziana.**

mundurowania i stan gospodarczy. Na okrętach szkolnych i okrętach o specjalnym przeznaczeniu, przedmiotem inspekcji powinien być główny cel, dla którego okręt został przeznaczony. Przedmiotem wszystkich inspekcji winny być również: postawa załogi, zewnętrzny wygląd, porządek i czystość okrętu, oraz stan utrzymania jego urządzeń. Podczas inspekcji cała załoga bez wyjątku powinna być na okręcie. Nieobecność podczas inspekcji może być uzasadniona jedynie chorobą lub innym ważnym powodem i winna być w raporcie przez d. o. wytyumaczona.

**Stan okrętu
podczas
inspekcji.**

97. Okręt powinien być czysty, ale nie potrzebuje być świeżo malowany. Farba powinna być sucha na tych miejscach, gdzie trzeba ją odnawiać. Pokrowce wszelkiego rodzaju winny być usunięte, olinowanie obciągnięte, łodzie okrętowe podniesione i cumowane, oprócz ewentualnie niezbędnych dla celów inspekcji; iluminatory powinny być zamknięte. Armaty ustawione w pozycji cumowania, korki wylotowe wyjęte, wyrzutnie torpedowe cumowane, wszystkie pomieszczenia okrętu, — z wyjątkiem komór amunicyjnych i magazynów dla materiałów łatwopalnych, — otwarte i oświetlone. Od pomieszczeń zamkniętych muszą być przygotowane klucze i oświetlenie. We wszystkich szafach i schowkach, winny się znajdować klucze. Ławki i stoły w pomieszczeniach mieszkalnych załogi winny być spuszczone, a zastawa (kotły do strawy, talerze, menażki i t. p.) rozstawiona według jednolitego systemu.

Jeżeli program inspekcji przewiduje wyjście na morze, wtedy okręt jest pod parą i powinien być tak ustawiony, ażeby mógł łatwo opuścić miejsce postoju.

W pomieszczeniu d. o. lub w mesie oficerskiej mają być przygotowane do wglądu książki służbowe prowadzone na okręcie, mianowicie: dzienniki zdarzeń, nawigacyjny, maszynowy, sygnałowy, radiotelegraficzny; książka kar szeregowych, książki dotyczące gospodarki materiałowej, pieniężnej, mundurowej, żywno-

ściowej i ew. inne; akty tajne i zbiór książek tajnych powinny być w swoim zamknięciu przygotowane do przeglądu.

98. Ubiór załogi zależy od rozkazu inspekcjonującego. Przy takich inspekcjach, podczas których okręt wychodzi na morze, z zasady winien być nakazany ubiór codzienny. Załoga powinna być na pokładzie ustawiona do przeglądu D. o., z. d. o. pol.-wych, z. d. o. i oficer wachtowy przyjmują inspekcjonującego przy trapie, oficerowie oddziałów stoją przed swymi oddziałami, reszta oficerów jest ustawiona według starszeństwa w bliskości trapu. Podoficerowie niezaszeregowani w oddziałach, — na lewym skrzydle swoich oddziałów.

Ubiór i ustawienie załogi.

Z chwilą zbliżenia się inspekcjonującego do trapu, z. d. o. nakazuje „Baczność, w prawo (w lewo) front” i trapowi obsadzają trap, o ile jest to przewidziane. Kiedy inspekcjonujący wstępuje na trap, względnie na okręt, winien być podniesiony jego znak. Wkraczającemu na pokład melduje się d. o. (ew. po wyższym przełożonym), przedstawiając równocześnie raport. Z. d. o. nakazuje „Spocznij”, na co oficerowie oddziałów każą oddziałom zająć front na wewnątrz i spocząć.

Po zaznajomieniu się z oficerami, inspekcjonujący przystępuje do przeglądu załogi, zaczynając od najbliższego oddziału. Oficerowie oddziałów są ustawieni frontem do swych oddziałów, młodszy oficerowie oddziałów na prawym skrzydle pododdziałów. Z chwilą zbliżenia się inspekcjonującego do oddziału, of. od. podaje komendę „Baczność, na prawo (na lewo) patrz”, a kiedy inspekcjonujący zwraca się do innego oddziału, samodzielnie nakazuje „Spocznij”.

Inspekcjonującemu towarzyszą podczas przeglądu, poza jego otoczeniem d. o., z. d. o. pol.-wych. i z. d. o., przy czym d. o. zasadniczo winien wskazywać drogę, poprzedzając inspekcjonującego.

**Inspekcja
wyszkolenia
bojowego.**

99. Inspekcja wyszkolenia bojowego winna być połączona, o ile to jest możliwe, z ćwiczebnym strzelaniem artylerii i torpedami i opierać się na pewnym założeniu taktycznym. Przed inspekcją d. o. powinien opracować odpowiednie zadanie taktyczne dla swego okrętu i wręczyć inspekcjonującemu.

Tarcze i t. p. winny być przygotowane na wyznaczonym dla strzelań miejscu.

**Raport o in-
spekcji.**

100. O wyniku inspekcji przełożony inspekcjonujący składa raport obejmujący:

ocenę d. o., z. d. o. pol.-wych, z. d. o. i innych oficerów;

ocenę rezultatów osiągniętych w szkoleniu bojowym;

ocenę rezultatów osiągniętych w szkoleniu polityczno-wychowawczym;

stan wyszkolenia załogi w innych gałęziach służby;

stan zdrowotny i wygląd załogi, stan gospodarki żywnościowej i mundurowej;

stan dyscypliny;

stan okrętu i jego urządzeń;

stan dzienników okrętowych, zbioru aktów tajnych i innych ksiąg służbowych, prowadzonych na okręcie.

10.

Z d r o w o t n o ś ć.

**Ogólne
zasady.**

101. Podstawowym warunkiem wartości bojowej załogi okrętu jest dobry stan zdrowotny. Obowiązkiem d. o. jest starać się utrzymać załogę w zdrowiu, przez odpowiednie wyżywienie, celowe ubranie, czystość, świeże powietrze i zdrowe pomieszczenie.

Niemniej potrzebne jest uodpornienie załogi na zmienne warunki klimatyczne i atmosferyczne i przyzwyczajenie jej do trudów i wysiłków związanych ze służbą morską.

102. D. o. zarządza, ażeby lekarz okrętowy, w periodycznie wygłaszanych pogadankach na temat higieny i zdrowotności, pouczał załogę jak należy zachowywać się i czego należy unikać, żeby utrzymać się przy zdrowiu. Takie pogadanki są szczególnie ważne na okręcie znajdującym się za granicą, zwłaszcza w klimacie gorącym.

103. Stałą uwagę należy zwracać na wodę do picia.

W portach zagranicznych lekarz okrętowy powinien zawsze zbadać czy woda do picia, przyjęta na okręt, nadaje się do spożycia.

104. Należy unikać zawijania do portów, w których panuje epidemia. Przed odejściem do innego portu d. o. powinien postarać się o stwierdzenie stanu zdrowotności okrętu (załogi).

Przed odejściem do portu zagranicznego, jak również przed opuszczeniem go, należy wystarać się u odnośnych władz miejscowych o „świadectwo zdrowia” stwierdzające że w porcie wyjściowym nie panuje żadna epidemia. Świadectwo to musi otrzymać wizę konsula tego kraju, do którego okręt zamierza się udać. Tylko takie „świadectwo zdrowia” jest ważne, które zostało wystawione nie rychlej, jak na 48 godzin przed opuszczeniem portu. Jeżeli w danym porcie nie ma władzy kompetentnej do wystawienia „świadectwa zdrowia”, d. o. może z niego zrezygnować. Zbytecznym jest ono również, skoro w porcie, do którego okręt ma odejść, „świadectwa zdrowia” nie wymagają. (Patrz: 166 i 364).

105. D. o. winien dbać o to, żeby personel maszynowy i inni których zajęcia odbywają się pod pokładem, przy odpowiedniej pogodzie mogli odpoczywać na świeżym powietrzu. Z drugiej strony nie należy dopuszczać do tego, żeby personel maszynowy, zwłaszcza palacze, bez poprzedniego ochłodzenia się i bez stosownego okrycia, podczas służby lub zaraz po służbie, byli wystawiani na chłód lub silny wiatr. Pod tym względem należy również zwracać uwagę na

**Pogadanki
na temat
zdrowot-
ności.**

**Zwracanie
stałej uwagi
na jakość
wody do
picia.**

**Świadectwo
zdrowia.**

**Zapobiega-
nie prze-
ziębianiu.**

obsady łodzi wiosłowych, zgrzane po wiosłowaniu.

Załoga winna być ubrana stosownie do klimatu i warunków atmosferycznych. Ludzie którzy zmokli, powinni możliwie rychło przebrać się w suchą odzież, a rzeczy mokre winny być wysuszone przed schowaniem. Bielizna po praniu winna być dobrze wypłukana celem zapobieżenia niedomaganiom skóry, spowodowanym często przez pozostałe w bieliźnie mydło. Obuwie przemokłe w wodzie morskiej należy wymyć w słodkiej, ogrzanej wodzie, a następnie wysmarować tłuszczem.

Szeregowi zajęci myciem pokładów i t. p. winni chodzić boso, dopóki temperatura na to pozwala (około 8° temperatury wody minimalnie).

Zapobieganie chorobom zakaźnym.

106. Szczególną uwagę zwraca d. o. na to, żeby choroby zakaźne nie zostały przeniesione na okręt. Tam gdzie zachodzi tego potrzeba, należy zapobiegać temu przez odpowiednie pouczanie, zakaz spożywania surowych owoców, lodów, napojów i niehigienicznie przyrządzanej strawy, jak również przez nadzór nad osobami zwiedzającymi okręt.

Ścisłą kontrolę należy roztoczyć nad załogą, odnośnie chorób wenerycznych. Periodyczne przeglądy załogi i pouczania na ten temat winny być urządzane przez lekarza okrętowego. Odpowiednie środki zapobiegawcze, przeciwko tym chorobom, powinny być zawsze dostępne i ich użycie kontrolowane. Załoga musi być informowana rozkazami d. o., że za zatajenie chorób wenerycznych, będą stosowane surowe kary dyscyplinarne.

W portach, gdzie panuje febra malaryczna, miejsce postoju okrętu winno być oddalone od lądu przynajmniej o półtorej mili morskiej. W takich miejscowościach po zachodzie słońca nie należy udzielać zwolnienia na ląd.

Meldunek o śmierci i chorobach.

107. O wypadkach śmierci, poważnego okaleczenia i o chorobach występujących nagminnie na okręcie, d. o. melduje władzy przełożonej natychmiast, a jeżeli okręt znajduje się zagranicą, — telegraficznie.

108. W razie gdy choroba lub poważne okaleczenie powstało w związku z pełnieniem służby, lekarz okrętowy, lub w razie braku tegoż, inny oficer spisuje bezzwłocznie protokół. Protokół winien stwierdzać możliwie wyczerpująco okoliczności i przyczyny, którym chory przypisuje swe niedomaganie, oraz czy i w jakim związku stać one mogły ze służbowymi obowiązkami pełnionymi przez chorego. Protokół należy przesać przelożonej władzy, a odpis pozostawić w aktach okrętu. Protokół winien być podpisany przez przesłuchanego chorego i lekarza okrętowego (ew. oficera).

Protokół o chorobie lub okaleczeniu.

11.

Wychowanie fizyczne załogi.

109. Wszelkiego rodzaju gry sportowe są znakomitym środkiem dla przeciwdziałania ujemnym wpływom życia okrętowego na zdrowie. Sport wyrabia tężyznę fizyczną, śmiałość i pewność siebie i wywiera dodatni wpływ moralny, o ile tylko jest prowadzony we właściwym duchu.

Krzewienie ducha sportowego wśród załogi i celowe zorganizowanie wychowania fizycznego tak, ażeby zostały osiągnięte rzeczywiste i pomyślne rezultaty, jest ważnym obowiązkiem d. o.

110. Spośród oficerów okrętu d. o. wyznacza tego, który się najlepiej nadaje, — na oficera sportowego. Oficer sportowy wykonywuje obowiązki stańd wypływające, poza innymi obowiązkami służbowymi, ale d. o. i z. d. o. powinni ułatwić mu jego czynności przez zwalnianie go, o ile to jest możliwe, od innej służby w czasie gier sportowych.

Wyznaczenie oficera sportowego.

111. Na okręcie powinna być uformowana drużyna piłki nożnej, a tam gdzie załoga pojedynczego okrętu na to liczebnie jest za słaba,

Pilka nożna.

d. z. każe formować drużynę złożoną z ludzi pochodzących z załóg kilku okrętów. D. o. dba o to, żeby rozkład służby okrętowej podczas postoju w porcie przewidywał czas dla sportu, skoro tylko pogoda i inne warunki są odpowiednie i żeby czas ten został należycie wykorzystany. W jesieni każdego roku, lub też przy nadających się okazjach, należy organizować zawody międzydrużynowe piłki nożnej.

Inne sporty.

112. Poza piłką nożną należy propagować lekką atletykę, boks i gimnastykę w stopniu, na jaki warunki pozwalają.

Nauka pływania.

113. Cała załoga okrętu powinna umieć pływać. Nauka pływania dla nieumiejących pływać winna odbywać się dopóki tylko temperatura wody pozwala (niemniej 15°).

Najlepszy czas dla nauki pływania jest po południu, przed posiłkiem wieczornym.

Udział oficerów w wychowaniu fizycznym.

114. Niezbędne dla zdrowia i tężyzny załogi okrętu wychowanie fizyczne stano- i gałęzi służby i powinno być odpowiednio traktowane. Niemniej jednak należy dbać o to, żeby zajęcia te nosiły charakter sportowy, bo tylko tą drogą da się wyrobić zdrowe współzawodnictwo, bez którego nie można spodziewać się dodatnich wyników.

Pierwszym i podstawowym warunkiem dla rozwinięcia zamiłowania do sportów wśród załogi jest szczere zainteresowanie się tą gałęzią służby przez oficerów. D. o. winien pouczać podwładnych oficerów o znaczeniu wychowania fizycznego i sportów dla służby i wymagać od nich, zwłaszcza od młodszych, czynnego udziału. Oficerowie winni uprzytamniać sobie, że nie ma lepszego pola dla wzajemnego zbliżenia się przełożonych z podwładnymi, jak boisko sportowe. Jest wysoce pożądane, żeby oficerowie należeli do okrętowych drużyn sportowych i brali osobiście udział w treningu i zawodach.

12.

Udzielanie urlopów i zwolnień na ląd.

115. D. o. i wyżsi przełożeni winni udzielać oficerom i szeregowym urlopów, jeżeli warunki służbowe i inne na to pozwalają, — stosując się do odnośnych przepisów i rozkazów.

Udzielanie urlopów.

Zasadniczo nie więcej jak połowa załogi powinna być urlopowana od razu. Od tej zasady d.o. może odstąpić na rozkaz, lub za pozwoleniem przełożonego w wyjątkowych wypadkach, kiedy to jest pożądane i jeżeli da się to pogodzić z bezpieczeństwem okrętu.

116. W portach krajowych zwolnienia na ląd zostają udzielane z uwzględnieniem lokalnych przepisów ustalonych przez komendantów garnizonów.

Zwolnienie na ląd.

W każdym razie podoficerowie muszą być z powrotem na okręcie nie później jak 0700, a oficerowie 0800.

W portach krajowych poza portem macierzystym okrętu, lub za granicą, zwolnienia na ląd udziela d. o. według własnego uznania, względnie według wskazówek d. z. lub st. of. r., na ogół w następujących granicach: marynarze i st. marynarze do 2200, młodszy podoficerowie do 2400, starsi podoficerowie do 0200, oficerowie do 0800.

117. Tam, gdzie ze względów na bezpieczeństwo zwolnionych na ląd, lub na miejscowe warunki zdrowotne jest to wskazane, zwolnienia na ląd winny być udzielane tylko do zachodu słońca.

Ograniczanie zwolnień na ląd.

D. o. względem własnej załogi i d. z. względem podległych mu okrętów, mają prawo w wyjątkowych wypadkach zakazywać na pewien czas całkowitej pozasłużbowej komunikacji z lądem, jeżeli niewykryci sprawcy, przez niewłaściwe zachowanie się na lądzie, narazili na szwank poważanie marynarki wojennej. W takich wypadkach zakaz opuszczania okrętu dotyczy bezwzględnie całej załogi od d. o. począw-

szy, a jeżeli zakaz wydał sam d. o., to pozostaje on osobiście na okręcie na czas trwania zakazu.

**Zapisywanie
zwolnień na
ład w
dzienniku
zdarzeń. Kto
na okręcie
udziela
zwolnień na
ład?**

118. W dzienniku zdarzeń winno być zapisywane w każdym dniu postoju okrętu w porcie, w jakich granicach zwolnienie na ład zostało udzielone, a jeżeli musiały być stosowane ograniczenia to należy wymienić powody.

Zwolnienia na ład udziela w zasadzie d. o. Jeżeli warunki na to pozwalają może on przelewać to prawo na z. d. o., dając mu równocześnie wyraźne wskazówki w jakich granicach zwolnienia na ład mogą być udzielane.

**Opuszczanie
okrętu przez
d. o. wzgl.
z. d. o.**

Skoro d. o. sam opuszcza okręt, winien w każdym wypadku poinformować z. d. o., czy pozwala mu również udać się na ład, czy nie. Jeżeli z. d. o. chce opuścić okręt, musi zawsze mieć na to zgodę d. o.

W razie potrzeby wyższy dowódca może zakazać jednoczesnej nieobecności na okręcie d. o. i z. d. o.

**Przedsta-
wanie prośb
o zwolnienia
na ład.**

119. O ile d. o. nie zastrzegł sobie osobiście prawa zwolnienia na ład oficerów, proszą oni z. d. o. o pozwolenie opuszczania okrętu. Pod. pod. g. d. pokładowych proszą o zwolnienie na ład z. d. o., przy czym ci ostatni winni uzyskać poprzednio zgodę swych of. of. k. d. Starsi podoficerowie personelu technicznego mogą prosić o zwolnienie na ład tylko po otrzymaniu zgody I of. mech. lub jego zastępcy. Podchorążowie zwracają się o zwolnienie na ład do oficera kursowego, lub do tego, któremu bezpośrednio podlegają. Oficer ten przedstawia ich prośby z. d. o. Reszta podoficerów i szeregowych zgłasza prośby o zwolnienie na ład podczas zbiórek południowych do swych of. of. od., którzy zapisują nazwiska mających otrzymać zwolnienie na ład do książki zwolnionych na ład — oddziału. Książki zwolnionych na ład — otrzymuje następnie z. d. o. do zatwierdzenia.

**Odmeldo-
wywanie się
u of. w.
(dyż.).**

120. Przed opuszczeniem okrętu każdy oficer powinien o tym zakomunikować osobiście of. w. (dyż.). Czynność ta winna odbywać się w mundurze. Przełożeni of. w. (dyż.) winni mu

o tym zakomunikować za pośrednictwem gońca. Podoficerowie winni odmeldowywać się osobiście u of. w. (dyż.).

Podchorążowie, wszyscy podoficerowie i szeregowi, podlegają przed wyjściem na ląd przeglądowi przez of. w. (dyż.). (Patrz: 524).

Powrót swój na okręt, wyżej wymienione osoby, komunikują, względnie meldują w ten sam sposób.

121. Od zwolnionych na ląd należy wymagać bezwzględnej punktualności przy powrocie na okręt. Pod tym względem należy nad nimi rozciągać ścisłą kontrolę. Każde nawet drobne przekroczenie terminu zwolnienia na ląd winno być karane zakazem opuszczania okrętu, a w razie powtórzenia się, karą aresztu.

Również winni być karani ci, którzy powracają ze zwolnienia na ląd w stanie nietrzeźwym, nieprzepisowo lub nieporządnie ubrani.

122. Jeżeli z powodu złej pogody, lub z innych przyczyn komunikacja z okrętem została przerwana, zwolnieni na ląd, którzy nie zdążyli wrócić, winni zameldować się w porcie krajowym w komendzie placu, względnie w najbliższym oddziale wojskowym, gdzie należy ich ulokować do czasu, kiedy powrót na okręt stanie się możliwy. W porcie zagranicznym najstarszy ze zwolnionych na ląd powoduje odpowiednie zakwaterowanie za pośrednictwem konsula, lub miejscowej władzy portowej. Koszty takiego przejściowego zakwaterowania ponosi okręt.

123. W portach krajowych zwolnieni na ląd winni stosować się do rozkazów komendantów garnizonów, które dotyczą ogólnego porządku i dyscypliny w garnizonie. Po przeglądzie przed opuszczeniem okrętu, należy zwolnionym na ląd odczytywać spis lokalów zakazanych dla wojskowych.

W portach zagranicznych należy w razie potrzeby zwolnionych na ląd pouczać, jakich dzielnic mają unikać ze względu na własne zdrowie lub bezpieczeństwo.

**Kontrola
powracają-
cych z lądu.**

**Ulokowanie
zwolnionych
na ląd w
razie przer-
wania ko-
munikacji z
okrętem.**

**Pouczenie
zwolnionych
na ląd.**

Patrole do nadzorowania nad zwolnionymi na ląd.

124. W portach krajowych, w razie licznych zwolnień na ląd d. o. (dowódca zespołu, st. of. r.) powoduje wysyłanie patroli podoficerskich, w porozumieniu z komendantem garnizonu, lub na jego żądanie, dla nadzoru nad zwolnionymi na ląd. Zagranicą trzeba mieć na to zgodę władz miejscowych; patrole chodzą tam nieuzbrojone. (Patrz: 173).

13.

Dezercja i wypadki śmierci.

Formalności w wypadkach dezercji.

125. W wypadkach dezercji należy postępować według przepisów obowiązujących na lądzie.

126. Ponadto powinien d. o. przedsięwziąć następujące kroki celem ujęcia zbiega.

W kraju: jak w artykule poprzednim.

Zagranicą:

o wypadku dezercji d. o. zawiadamia władze dyplomatyczne lub konsularne Rzpltej i prosi o spowodowanie koniecznych kroków celem ujęcia zbiega.

Gdy w danym porcie brak polskiego przedstawiciela dyplomatycznego lub konsularnego, zawiadamia d. o. miejscowe władze bezpieczeństwa i prosi o ujęcie zbiega, mając przy tym na uwadze obowiązujące układy międzynarodowe w przedmiocie wydawania przestępców. Skoro okręt opuszcza port w którym nastąpiła dezercja, zanim jeszcze ujęto zbiega, należy zawiadomić kompetentnego polskiego przedstawiciela dyplomatycznego lub konsularnego, względnie władze miejscowe dokąd zbieg winien być dostawiony.

Gdy zbieg znajduje się na polskim statku handlowym, to należy go, za zgodą kapitana statku, ująć i odstawić na okręt. Gdyby kapitan statku sprzeciwiał się temu, należy domagać

się interwencji polskiego konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego.

Gdy zbieg schronił się na obcy okręt wojenny lub obcy statek handlowy, wtedy dla ujęcia jego potrzebne jest współdziałanie właściwych władz obcych, o ile możliwości, za pośrednictwem polskiego przedstawiciela dyplomatycznego lub konsula. Jeżeli obowiązujące układy międzynarodowe nie zezwalają na wydanie dezertera, będzie rzeczą właściwych władz sądowych stwierdzić, czy obok występku dezercji nie dopuścił się zbieg innego występku lub zbrodni, z powodu których wydanie przestępcy byłoby uzasadnione.

Jeżeli dezerterski nie został ujęty, ani nie stawiał się dobrowolnie na okręt w przeciągu 14 dni od chwili dokonania ucieczki, wtedy należy jego ewidencję przekazać odnośnej kancelarii ewidencyjnej.

Bezpośrednio po stwierdzeniu ucieczki należy pozostałe na okręcie mienie zbiega, oraz pozostawione przez niego rzeczy skarbowe, komisyjnie przejąć i przechować.

127. O wypadku śmiertelnym natychmiast musi być powiadomiony d. o., z. d. o. pol.-wych. i z. d. o.

**Wypadki
śmierci na
okręcie.**

Względy zdrowotne wymagają aby zwłoki, skoro tylko śmierć została stwierdzona, z możliwym pośpiechem zostały usunięte. W porcie krajowym, w którym znajduje się wojskowy zakład sanitarny, należy zwłoki przenieść z okrętu do kostnicy szpitalnej, wydając komendzie szpitala wypis z arkusza ewidencyjnego zmarłego, oraz zawiadamiając rodzinę zmarłego i właściwą parafię wojskową o wypadku śmierci.

D. o. w wypadku śmierci członka załogi winien postępować według przepisów obowiązujących na lądzie — zagranicą zaś winien zawiadomić polskiego konsula.

128. Urządzenie pogrzebu, a więc zakup trumny, zamówienie miejsca na cmentarzu, oraz przygotowanie grobu należy zagranicą do obywateli d. o.

**Zarządzenia
w związku
z pogrzebem.**

W kraju obowiązki te ciążyą na d. o., o ile pogrzebu nie uskutecznią szpital względnie o ile krewni zmarłego na własny koszt nie urządzają pogrzebu.

Pogrzeb odbywa się na lądzie o ile okręt stoi w porcie, na redzie, lub na morzu niedaleko lądu. Na morzu, oraz zagranicą, jeżeli nie otrzymano pozwolenia na pogrzebanie na lądzie, następuje spuszczenie zwłok do morza.

Zmarłego grzebie się na cmentarzu, lub w miejscach na ten cel przeznaczonych, stosownie do jego wyznania. Kiedy pochowanie zwłok odbywa się z okrętu, powinien d. o. wejść w porozumienie z władzami miejscowymi celem uzyskania zezwolenia na pochowanie. W wypadku nienaturalnej śmierci należy ponadto uzyskać zezwolenie na pochowanie od właściwej władzy sądowej. Zagranicą decyduje o tym d. o.

Ceremoniał pogrzebu na lądzie.

129. Jeżeli zmarły ma być pochowany na lądzie, ceremoniał pogrzebowy odbywa się według odnośnych przepisów wojskowych.

Postępowanie i ceremoniał przy spuszczeniu zwłok do morza.

130. Jeżeli zmarły ma być pochowany w morzu, zwłoki jego winny być zaszyte w hamak, obciążony przy stopach ciężarem. Załoga ustawia się przy prawym, względnie zawietrznym trapie. Szczęściu trapowych układa zwłoki przykryte banderą wojenną przy trapie na desce wpoprzek okrętu, stopami w kierunku trapu. Jeżeli nie ma na okręcie księdza, d. o. wygłasza krótkie przemówienie i odmawia modlitwę za zmarłego, po czym daje znak i trapowi wysuwają zwłoki poza burtę, zdejmując banderę i przechylając deskę, spuszcza ją zwłoki do morza. Podczas spuszczenia zwłok do wody, bosman okrętowy daje świst trapowy. Bieg okrętu w tym czasie zwalnia się.

Co się tyczy spuszczenia bandery na znak żałoby, jak i salutów żałobnych, patrz 808 i nast.

131. W razie zatonięcia człowieka i nieodnalezienia zwłok w morzu, d. o. przy zbiórce załogi wygłasza krótkie przemówienie okolicznościowe i odmawia modlitwę za zmarłego.

14.

Prowadzenie okrętu.

132. Prowadząc okręt, d. o. i inni biorący w tym udział, winni postępować z rozwagą i ostrożnością, żeby uniknąć osłabienia gotowości okrętu do walki wskutek uszkodzenia go. Zbyt śmiałe manewry, nieuzasadnione nadzwyczajnymi okolicznościami, jak również ryzykowna nawigacja, są raczej objawem braku doświadczenia morskiego, a nie dowodem dzielności przy prowadzeniu okrętu. D. o. i inni, którzy przez nieostrożność i brak nadzoru dopuszczają do poważnego uszkodzenia okrętu lub jego urządzeń, odpowiadają przed sądem wojсковym.

Wzmocniona ostrożność zaleca się zwłaszcza na początku, po przejściu okrętu do kampanii, kiedy załoga nie jest jeszcze zgrana i nie zupełnie dokładnie zaznajomiła się z okrętem.

Niemniej jednak ostrożność przy prowadzeniu okrętu nigdy nie powinna nosić cech bojaźliwości i niepewności, wysoce szkodliwych dla autorytetu przełożonych; ujemne te cechy uniemożliwiają również konieczną pewność działania, oraz potrzebę śmiałej i rozważnej decyzji w chwilach niebezpieczeństwa.

133. Do pomocy d. o. w nawigacji jest wyznaczony of. n. Na okrętach gdzie nie ma etatowego of. n., d. o. poleca jednemu z oficerów korpusu morskiego pełnić jego obowiązki, o ile sam nie bierze ich na siebie osobiście, będąc do tego zmuszony małą ilością oficerów (mniej jak 2).

134. Na okręcie nie znajdującym się w zespole, d. o. stosownie do otrzymanego rozkazu o celu podróży, ustala drogę i kursy, oraz szybkość okrętu.

135. D. o. powinien być stale poinformowany o stanie barometru i sytuacji meteorologicznej, korzystając z radiotelegraficznych wiadomości meteorologicznych, a w razie potrzeby zwracając się do odnośnych obserwatoriów o informacje.

Ogólne zasady.

Of. n. jest pomocnikiem d. o.

D. o. decyduje o kursie okrętu.

Meteorologia.

Mapy meteorologiczne.

136. Okręt opuszczający Morze Bałtyckie winien być zaopatrzony, o ile to jest możliwe, w miesięczną mapę meteorologiczną Oceanu Północno - Atlantyckiego, zawierającą dane co do wiatrów, prądów i t. p. na tym oceanie, na Morzu Północnym i Śródziemnym.

Użycie sondy.

137. Dopóki okręt znajduje się na głębokościach pozwalających na użycie sondy, sonda ręczna względnie mechaniczna powinna być gotowa do natychmiastowego użycia. Sondować należy zawsze, gdy tylko bezpieczeństwo okrętu tego wymaga, zwłaszcza przy niepewnej pozycji nawigacyjnej, zbliżeniu do mielizn i ładu. Podczas zbliżania się do miejsca zakotwiczenia powinna być przygotowana najmniej jedna sonda ręczna.

Jeżeli istnieją jakiegokolwiek wątpliwości co do głębokości na miejscu zakotwiczenia, należy po rzuceniu kotwicy sprawdzić głębokość wody naokoło okrętu.

Wykreślanie kursów na mapie.

138. Każdy kurs, choćby tylko chwilowy winien być wykreślony na mapie z oznaczeniem czasu zmiany kursu.

Kontrola dewiacji.

139. D. o. zarządza żeby dewiacja kompasów podlegała stałej kontroli. W tym celu należy, o ile możliwości, podczas każdej wachty określić dewiację na danym kursie. Również po każdej znacznej zmianie kursu należy robić to samo jak najrychlej.

Kiedy należy określić całą dewiację na nowo.

140. Cała dewiacja powinna być na nowo określona:

po stwierdzeniu, lub w razie przypuszczenia, że nastąpiła zmiana układu sił magnetycznych w samym okręcie; (na przykład: po przebudowie, po długim postoju na jednym i tym samym kursie, po silnych wstrząsach, dużych zmianach w rozlokowaniu ciężarów żelaznych, z powodu zmian w wpływów elektrycznych, lub zmian temperatury);

po każdym poprawieniu kompensacji;

po stałej zmianie napięcia prądu w okrętowej sieci elektrycznej.

141. Przy każdym z kompasów, lub też w kabinie nawigacyjnej, winna znajdować się odnośna tablica dewiacyjna, według wzoru przepisowego marynarki wojennej. Na każdej z tablic winno być uwidocznione, w sposób rzucający się w oczy, jakiego kompasu ona dotyczy. Nikomu nie wolno wykonywać zmian w tablicach dewiacyjnych bez wyraźnego upoważnienia of. n.

Tablice dewiacji.

Na okrętach posiadających żyrokompas należy podczas każdej wachty porównywać go z głównym kompasem magnetycznym. Na takich okrętach kompas magnetyczny powinny znajdować się w takim stanie skompensowania i określenia dewiacji, jakby żyrokompasu nie było.

Żyrokompasy.

142. Należy korzystać z każdej okazji dla określenia poprawki chronometrów. Dziennik chronometrów należy przedkładać do przeglądu d. o. w końcu każdego miesiąca.

Chronometry

143. Miejsce okrętu należy określać podczas dnia i nocy tyle razy, ile pewność nawigacji tego wymaga.

Określenie miejsca okrętu na morzu.

Przy oznaczaniu każdej pozycji na mapie, powinien być zawsze dodany czas obserwacji. Jeżeli obserwacja została wykonana przez kogo innego niż of. n., wtedy powinna być uwidocziona parafa tej osoby.

144. Miejsce zakotwiczenia okrętu należy, po rzuceniu kotwicy, dokładnie określić. Mapa z pozycją kotwiczną podczas postoju okrętu na tym samym miejscu, winna być w kabinie nawigacyjnej dostępna dla kontroli miejsca okrętu przez of. w. (dyż.). Kotwice winny być zawsze zaopatrzone w pływaki, celem łatwiejszego odnalezienia w razie zgubienia. W portach gdzie zachodzi zjawisko zmiany kierunków prądu należy postawić okręt na dwóch kotwicach, przy pomocy krzyżulca, o ile miejscowe warunki nie wymagają innego sposobu zakotwiczenia.

Miejsce zakotwiczenia i zakotwiczenie

Przestrzeżenie i znajomość przepisów o wymijaniu.

145. D. o. odpowiada za przestrzeganie międzynarodowych przepisów o wymijaniu statków na morzu, przez wszystkich, którzy biorą udział w prowadzeniu okrętu. Nie wolno mu powierzyć samodzielnej wachty morskiej osobie, która nie zna dokładnie tych przepisów lub nie umie ich zastosować. Wszyscy oficerowie korpusu morskiego, jak i podoficerowie specjalności ster. sygnał., pokładowych, artylerzystów i torpedominerów winni znać dokładnie wymienione przepisy, a cały personel pokładowy, bez wyjątku, winien znać przepisy dotyczące noszenia świateł przez statki.

Oświetlenie okrętu żaglowego.

146. Na okręcie żaglowym należy w nocy, płynąc pod żaglami, mieć stale pod ręką pistolet sygnałowy i białe rakiety lub sztuczny ogień, żeby w wypadku niebezpiecznego zbliżania się parowca, podejrzanego o niespostrzeżenie światła pozycyjnych, mieć możliwość oświetlenia okrętu od strony tego parowca.

Gdy okręt żaglowy płynie pod żaglami, używając równocześnie do napędu motor winny być postawione tylko takie żagle przednie, które nie zakrywają światła białego (parowcowego) przy przednim maszcie.

Odpowiedzialność d. o. w obecności wyższego dowódcy.

147. D. o. zawsze odpowiada za pewność nawigacji i prowadzenie okrętu; nawet wtedy gdy okręt jest w zespole lub kiedy wyższy dowódca znajduje się na okręcie. Jeżeli wyższy dowódca, znajdujący się na okręcie, nakaże manewr, co do którego d. o. zamelduje, że uważa go za niebezpieczny, to wyższy dowódca, o ile nie zaniecha wykonania manewru, winien oczywiście objąć dowództwo na czas jego wykonania. Fakt taki powinien być odnotowany w dzienniku nawigacyjnym.

W zespole.

148. W czasie pływania w zespole, d. o. obowiązuje kurs i szybkość wyznaczone przez d. z. Kurs ten powinien być na okręcie sprawdzony a w razie powstania wątpliwości, co do jego bezpieczeństwa, należy niezwłocznie o tym zameldować. D. o. przestrzega, żeby na jego okręcie wszystkie obliczenia astronomiczne i na-

wigacyjne były prowadzone niezależnie od okrętu d. z., tak jak podczas samodzielnego pływania.

149. D. o. dba o zachowanie miejsca w szyku zespołu.

Szyk wolno opuścić tylko:

w razie konieczności uniknięcia niebezpieczeństwa nawigacyjnego, uszkodzenia okrętu uniemożliwiającego trzymanie się w szyku, ratowania tonącego, uniknięcia zderzenia z innym okrętem albo statkiem.

150. Każdy okręt pływający w zespole podlega przepisom o wymijaniu statków na morzu na równi z okrętem pływającym samodzielnie.

151. Podczas mgły należy zachować największą ostrożność i uwagę. Należy mieć zawsze zamknięte wodoszczelne drzwi i iluminatory w burtach. Pompy odwadniające powinny być gotowe do ruchu i nastawione na ssanie z drenazu odwadniającego. Na pokładzie należy mieć wzmocnioną obserwację i dawać sygnały dźwiękowe, przewidziane w odnośnych międzynarodowych przepisach.

Na kotwicy we mgle, w miejscach gdzie panuje ruch okrętów, — stale powinien się znajdować na pomoście of. w.

Zaleca się mieć przygotowane do natychmiastowego użytku rakiety lub ogień sztuczny, albo też reflektory gotowe do oświetlenia własnego okrętu.

Podczas samodzielnego pływania we mgle, szybkość okrętu powinna być dostosowana do okoliczności. Z reguły winna ona być taką, żeby okręt „całą siłą wstecz” mógł być zatrzymany w najkrótszym czasie.

Szybkość zespołu reguluje d. z. Szyk małych okrętów winien być tak zwarty, żeby o ile możliwości z jednego okrętu widać było drugi, nawet przy gęstej mgle. Większe okręty wypuszczają na rufę pływak na długiej linie dla orientacji

Zachowanie przez okręt miejsca w zespole.

Przestrzeganie przepisów o wymijaniu w zespole.

Podczas mgły

następnego okrętu w szyku. Na dziobie i na rufie okrętu winni być ustawieni podoficerowie jako obserwatorzy, zaopatrzeni w megafony i będący w stałej łączności z pomostem.

Ostrożność przy wymijaniu statku kładącego kabel telegraficzny.

152. Koło statku kładącego, albo naprawiającego kabel telegraficzny, który wywiesił sygnały obowiązujące według międzynarodowych przepisów, należy przechodzić nie bliżej jak w odległości jednej mili morskiej, a koło pław kablowych, postawionych w związku z kładzeniem lub naprawą kabla, nie bliżej jak ćwierć mili morskiej. Jeżeli się zdarzy, że okręt zaczepi swoją kotwicą, lub w inny sposób, o kabel telegraficzny należy postąpić z największą ostrożnością przy uwolnieniu się, aby nie uszkodzić kabla.

O każdym podobnym wypadku należy powiadomić odnośne towarzystwo kablowe za pośrednictwem najbliższego konsula, lub polskiego przedstawiciela dyplomatycznego. O ile okręt, celem uniknięcia uszkodzenia kabla, musiał poświęcić kotwicę, należy o wypadku spisać protokół oparty na zeznaniu świadków i podpisany przez d. o. Protokół należy jak najrychlej przedstawić konsulowi, z równoczesnym zgłoszeniem pretensji o zwrot kosztów straconego sprzętu kotwicznego.

Uwaga na sieci rybackie.

153. Należy zwracać pilną uwagę na sieci rybackie i starać się unikać ich uszkodzenia. Skoro stało się wiadome, że okręt jednak uszkodził sieci, d. o. powinien jak najrychlej zameldować o tym odnośnym władzom.

Pływanie z zakrytymi światłami.

154. Na rozkaz zaciemnienia okrętu (patrz: 468) należy:

zamknąć grodzie wodoszczelne i iluminatory burtowe;

pompy ratownicze ustawić na ssanie z dna;

szczelnie zakryć wszystkie iluminatory, luki świetlne i wejście tak, żeby nie było widać z zewnątrz żadnego światła; podczas otwierania luków lub drzwi, zwłaszcza do kabiny nawiga-

cyjnej, radiostacji i t. p., żadne światło nie powinno przedostawać się na zewnątrz.

zwrócić uwagę na to, żeby oświetlenie przyrządów celowniczych artylerii, kompasów i innych instrumentów było przyciemnione i niewidoczne na zewnątrz;

latarnie pozycyjne mieć gotowe do niezwłocznego zapalenia.

Okręt pływający ze zgaszonymi światłami nawigacyjnymi obowiązany jest zejść z drogi każdemu statkowi pokazującemu swe światła nawigacyjne. Skoro okręt pływa w zespole, dyskretne światła torowe winny się palić, światła zielone i czerwone dla sygnalizowania zwrotów winny być gotowe do użycia.

Przy zbliżaniu się do innego statku w sposób nasuwający niebezpieczeństwo kolizji, należy zapalić światła pozycyjne i parowcowe, i postąpić według przepisów o wymijaniu statków na morzu.

155. W miejscach gdzie mapy morskie i podręczniki nawigacyjne nie dają gwarancji pewnej nawigacji okrętu, również tam, gdzie przymusowy pilotaż obowiązuje, lub w innych wypadkach, kiedy wskazanym wydaje się mieć na okręcie osobę dokładnie obeznaną z miejscowymi warunkami nawigacyjnymi, d. o. powinien przyjąć na okręt pilota.

O.O.R.P. są zwolnione od przymusowego pilotażu w portach ojczystych.

Przyjmując na okręt pilota, należy zbadać jego uprawnienia do wykonywania pilotażu. Uwaga d. o. jest szczególnie konieczna, jeżeli wobec braku patentowanego pilota trzeba przyjąć osobę rzekomo obeznaną z miejscowymi warunkami.

156. D. o. ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo okrętu i wtedy gdy pilot znajduje się na okręcie. Obecność pilota w niczym nie powinna osłabić lub zmniejszyć staranności nawigacji i prowadzenia okrętu. Jeżeli, z winy pilota, zdarzy się nieszczęśliwy wypadek z okrętem, d. o. tylko wtedy nie ponosi odpowiedzialności, o ile wchodziły w rachubę takie

**Przyjęcie
pilota.**

**Odpowiedzialność d. o.
podczas po-
bytu pilota
na okręcie.**

czynniki natury lokalnej, których znajomości z punktu widzenia wiedzy żeglarskiej, nie można było od niego wymagać.

Wysokość wynagrodzenia za pilotaż należy z pilotem z góry omówić, o ile nie istnieje stała taryfa.

Nie przywiązywać się do pław i okrętów z dnem pokrytym miedzią.

157. Przywiązywanie okrętu, łodzi, tarczy i t. p. do pław, postawionych dla celów nawigacyjnych, jest zakazane.

Okręt żelazny nie powinien stać dłuższy czas w bliskości okrętu z dnem pokrytym brązem, miedzią lub podobnym metalem. Jeżeli nie da się uniknąć przejściowego postoju przy takim statku, trzeba dbać o to, żeby nie było metalicznego połączenia między obydwoma obiektami.

Strata kotwicy.

158. Jeżeli okręt zgubi kotwicę, to należy miejsce straty możliwie jak najdokładniej oznaczyć za pomocą pływaków i określić namiarami, celem ułatwienia odnalezienia kotwicy.

Łódź ratunkowa.

159. Okręt znajdujący się na morzu, lub na postoju kotwicznym w silnym prądzie, powinien mieć jedną z łodzi wiosłowych, wraz z pełną obsadą, gotową do bezzwłocznego spuszczenia jako łódź ratunkową. Łódź ratunkowa winna być stale zaopatrzona w kompas, beczkę z wodą do picia, skrzynkę sucharów, pasy ratunkowe, latarnię, sztuczny ogień lub rakiety. (Patrz: 546).

Jeżeli stan morza nie pozwoli na spuszczenie łodzi ratunkowej, wtedy na rufie okrętu winno znajdować się koło ratunkowe przywiązane do długiej liny, przygotowane do wyrzucenia za burtę.

Bezpieczeństwo łodzi okrętowych.

160. Na morzu i podczas postoju na niepewnej redzie, łodzi okrętowe tylko za pozwoleniem d. o. mogą być wysyłane z okrętu, z wyjątkiem nagłych wypadków, jak np. ratowanie tonącego.

Przed spuszczeniem łodzi z okrętu znajdującego się w biegu, jak również podczas złej pogody, obsada powinna mieć nałożone pasy ratunkowe.

W każdej łodzi parowej, motorowej lub żaglowej zawsze powinno się znajdować koło ratunkowe, gotowe do rzucenia. (Patrz: 660).

161. Jeżeli okręt natrafi na przeszkodę nawigacyjną, nieoznaczoną na mapach morskich i nieopisaną w podręcznikach, lub gdy zostanie zauważone, że zasły znaczne zmiany w porównaniu do opisów, — d. o. powinien o tym zameldować przełożonym, a zagranicą zakomunikować o tym zainteresowanym władzom za pośrednictwem przedstawiciela Rzplitej, lub też wprost.

**Przeszkody
nawigacyjne.**

Natrafiając na dryfujący i opuszczony przez załogę wrak, na wodach terytorialnych, d. o. komunikuje o tym fakcie władzom odnośnego kraju przez przedstawiciela polskiego, a na pełnym morzu, poza granicami terytorialnymi, powinien on wrak ten zbadać i odholować do najbliższego portu. Jeżeli to nie jest możliwe, wrak winien być zatopiony lub zniszczony w inny sposób.

162. Dziennik nawigacyjny służy do zapisywania wszystkich danych odnoszących się do nawigacji okrętu i powinien być prowadzony w myśl przepisów umieszczonych na początku każdego tomu.

**Dzienniki:
nawigacyjny
i zdarzeń.**

Dziennik zdarzeń służy do zapisywania danych odnoszących się do służby i życia na okręcie, z wyjątkiem nawigacji i służby przy maszynach. Przepisy dla prowadzenia tego dziennika są również wydrukowane na początku każdego egzemplarza.

Obydwa dzienniki są dokumentami dowodowymi.

D. o. nadzoruje prawidłowe i staranne prowadzenie dzienników: nawigacyjnego i zdarzeń. W tym celu przynajmniej raz w tygodniu, z reguły w sobotę, każe sobie przedkładać te dzienniki do przeglądu, stwierdzając to swoim podpisem.

163. Dziennik maszynowy służy do zapisywania danych odnoszących się do służby przy mechanizmach i kotłach okrętu, jak i innych zajęć personelu technicznego. Dziennik maszynowy winien być prowadzony w myśl przepisów

**Dziennik ma-
szynowy.**

wydrukowanych na początku każdego egzemplarza. Dziennik maszynowy jest dokumentem dowodowym i powinien być raz w tygodniu przedkładany d. o. do przeglądu.

Meldowanie się d. o. po przybyciu do portu.

164. Po zakotwiczeniu czy przycumowaniu okrętu, d. o. melduje się osobiście u obecnych na miejscu przełożonych. Osobiste meldowanie się odpada w następujących wypadkach:

kiedy okręt przybył razem z okrętem dowódcy i którego należałoby się meldować;

kiedy przełożony uchylił ten obowiązek,

kiedy opuszczenie okrętu przez d. o. jest niewskazane ze względów na niebezpieczeństwo lub z innych przyczyn;

od zachodu słońca do godziny 0800, o ile przełożony nie zarządzi inaczej.

15.

Pobyt zagranicą

Podległość podczas pobytu zagranicą.

165. Podczas pobytu zagranicą d. o. (d. z.) podlega Dowódcy Marynarki Wojennej bezpośrednio i od niego wprost otrzymuje rozkazy dotyczące przebiegu podróży i pobytu okrętu zagranicą. O wszystkich takich sprawach d. o. melduje wprost Dowódcy Marynarki Wojennej, o ile nie otrzyma innego rozkazu.

Co się tyczy zależności w sprawach wyszkolenia, gospodarczych i innych, d. o. winien otrzymać odnośne rozkazy przed wyjazdem okrętu zagranicę.

Świadectwo zdrowia.

166. Co się tyczy uzyskania przez okręt świadectwa zdrowia, patrz 104 i 364.

Telegramy o przybyciu i odejściu okrętu z portów zagranicznych.

167. Przybycie do portu zagranicznego d. o. powinien zameldować bezzwłocznie drogą telegraficzną Dowódcy Marynarki Wojennej. Dla zespołu okrętów wykonuje ten obowiązek d. z. Telegram winien zawierać: nazwę portu, datę przybycia, nazwisko d. o. (d. z.), prawdopodobną datę odejścia i nazwę następnego portu.

168. Skoro d. o. uważa za wskazane telegraficznie meldować o ważnych zdarzeniach, winien uczynić to w najkrótszej formie, posługując się pismem szyfrowanym. Przed odejściem powinien d. o. otrzymać rozkaz, jakim szyfrem ma się posługiwać podczas pobytu zagranicą.

**Telegramy
szyfrowane.**

169. D. o. (d. z.) przedkłada Dowódcy Marynarki Wojennej sprawozdanie z każdej podróży, to znaczy osobno z każdego przejścia okrętu (zespołu) z jednego portu do następnego. Sprawozdanie to powinno zawierać:

**Sprawozdanie
z podróży.**

czas odjazdu z portu, powody dla których wybrano taką lub inną drogę dla przejścia do portu przeznaczenia, użycie maszyn i żagli, przyjęcie pilotów, nienotowane przeszkody nawigacyjne, zmiany zaszły w oznaczeniu farwatrów, warunki meteorologiczne, nadzwyczajne wypadki, czas przybycia do portu przeznaczenia, ważniejsze wydarzenia z czasu postoju w porcie, jak: oficjalne wizyty, stosunek do władz obcych i do przedstawicieli Rzpltej, oraz inne wiadomości.

Do sprawozdania winna być dołączona szkicowa mapa kursów, oraz wyciąg z dziennika nawigacyjnego według następującego wzoru:

Data	Kierunek i siła wiatru	Długość i szerokość o godz. 12 ⁰⁰	Odchyl. poz. rzeczyw. od zlicz. w przebiegu 24 godz.	Kurs gen. i przebyta odległość	Uwagi
------	------------------------	--	--	--------------------------------	-------

170. Przed odejściem okrętu zagranicę, d. o. powinien otrzymać rozkazy i wskazówki, jakie raporty z dziedziny wojskowej i politycznej, oraz z innych dziedzin winien przedłożyć.

**Inne sprawo-
zdania.**

Podległym oficerom daje d. o. podczas podróży zadania dla opracowania pewnych tematów, odnoszących się do zwiedzonych obcych portów i krajów.

171. Bez potrzeby okręt nie powinien przekraczać granic wód terytorialnych państw obcych, ani tam zarzucać kotwicy. Na obcych wodach terytorialnych nie wolno stosować władzy nad osobami, okrętami lub własnością innych,

**Postępowanie
na obcych
wodach tery-
torialnych.**

jako też przeprowadzać ćwiczeń artyleryjskich i torpedowych i zanurzeń okrętów podwodnych, bez uprzedniej zgody zainteresowanych władz obcych.

**Noszenie
bronii zagra-
niczą.**

172. W obcym państwie zakazane jest członkom załogi okrętu schodzić na ląd z bronią. Do uzbrojenia w tym wypadku nie zalicza się szablani sztyletu oficerskiego, będących częścią składową uniformy. Broń boczną należy jednak nosić tylko przy okazji wystąpienia służbowego, np. podczas wizyt oficjalnych.

**Wylądowanie
oddziału.**

173. Zgodę władz danego państwa należy uzyskać również na wylądowanie zwartego oddziału załogi, celem urządzenia ćwiczeń lub brania udziału w uroczystościach, jak również na wysłanie na ląd patroli wojskowych, celem utrzymania karności wśród zwolnionych na ląd z okrętu. (Patrz: 124).

**Eksteryto-
rialność zało-
gi podczas
służbowego
pobytu na lądzie lub statku handlowym.**

174. Co do eksterytorialności okrętu i jego łodzi, patrz 19.

To samo prawo międzynarodowe, z którego korzysta załoga znajdująca się na okręcie, może być przyznane również załodze lub części załogi O. R. P. ulokowanej służbowo na lądzie w jakimś budynku, lub znajdującej się służbowo na statku handlowym w obcym porcie.

Jest to oddział wojskowy podlegający d. o. lub komendantowi transportu.

**Niesłużbowo
będący na
lądzie podle-
gają prawom
danego pań-
stwa.**

175. Członkowie załogi O. R. P., znajdujący się na obcym terytorium w charakterze niesłużbowym, np. na urlopie, podlegają stosownie do prawa międzynarodowego ustawom danego państwa. Wobec tego zależy od danej władzy lokalnej, czy aresztowani na lądzie za jakieś przestępstwo członkowie załogi okrętu, zostaną oddani do dyspozycji d. o., czy nie. W wypadku zatrzymania powinien d. o. za pośrednictwem przedstawiciela Rzpltej prosić o wydanie przestępcy, przyrzekając jego ukaranie, w razie gdy wina została udowodniona. Jeżeli władze miejscowe nie chcą zastosować się do prośby d. o. o wydanie mu przestępcy, winien on postarać się o to, żeby osobiście, lub zamiast niego inny oficer,

był dopuszczony do przewodu sądowego lub policyjnego. O ile to jest możliwe, d. o. winien spowodować żeby przy przewodzie był również obecny przedstawiciel Rzpltej.

176. Nie uwłaczając prawom państw obcych, d. o. winien, o ile zwłoka grozi niebezpieczeństwem życia lub wolności, udzielić schronienia na okręcie obywatelom polskim i państw obcych. Zbiegowie przyjęci na okręt znajdują się tym samym na terytorium polskim i podlegają ustawom polskim.

Osoby, które bez wiedzy d. o., lub wbrew jego woli wstąpiły na okręt, względnie dostały się tam na podstawie zmyślonych okoliczności, tracą opiekę d. o.

Obywatel polski, znajdujący się na O. R. P., nie może być wydany władzom obcym celem ścigania sadowo-karnego, względnie ukarania.

177. „Instrukcja normująca postępowanie w stosunku do władz obcego państwa przy odwiedzaniu portów zagranicznych przez O. O. R. P., oraz normująca wzajemny stosunek pomiędzy dowódcami morskimi i przedstawicielami dyplomatycznymi i konsularnymi”, znajduje się w załączniku Nr 5 do R. S. O.

**Stosowanie
prawa azylu.**

**Instrukcja
dla dowódców
morskich o
stosunku do
obcych władz
i t. d.**

16.

Stosunek do innych okrętów wojennych i statków handlowych

178. Znajdującym się w niebezpieczeństwie innym okrętom i statkom, względnie ich załogom, d. o. obowiązany jest, nie zważając na narodowość, udzielić pomocy w miarę możliwości i własnych sił.

179. Jeżeli d. o. nie jest w stanie dokonać ratunku własnymi siłami, winien na wodach polskich natychmiast powiadomić Komendanta Portu Wojennego, a zagranicą władze najbliższego portu, lub też będące w bliskości inne okręty wojenne.

**Udzielanie
pomocy in-
nym statkom
w niebezpie-
czeństwie.**

180. D. o. nie jest obowiązany do ratowania
• cudzego mienia, jak np. ładunku.

**Likwidowanie
ewent. kosz-
tów.**

181. O ile okoliczności na to pozwalają, d. o. powinien zażądać od kapitana statku pokrycia ewentualnych kosztów powstałych w związku z ratowaniem, przez zużycie ponad normę paliwa, zniszczenie części sprzętu, wydanie z zapasów okrętowych odzieży i żywności. Kwota w ten sposób odzyskana winna być złożona w kasie okrętowej wraz ze spisem przedmiotów i pokwitowaniem kapitana. Środki dla leczenia chorych i opatrywania ran mogą być, w miarę możliwości, wydane bezpłatnie.

**Wynagrodze-
nie za ratow-
nictwo.**

182. Załoga okrętu nie ma prawa domagać się wynagrodzenia z tytułu wykonania ratownictwa.

**Zależność
prawna stat-
ków handlo-
wych.**

183. Na pełnym morzu statki handlowe oraz ich łodzie podlegają wyłącznie ustawom kraju do którego należą.

184. Statki handlowe, znajdujące się na wodach polskich, podlegają ustawom i władzom polskim, niezależnie od narodowości.

185. Między statkami handlowymi i O. O. R. P. nie istnieje żaden stosunek wzajemnej zależności.

**Charakter
statku służą-
cego dla
przewozu o-
soby panują-
cej.**

186. Statek nie będący okrętem wojennym należy uważać za okręt wojenny, dopóki na nim jest zaokrętowana głowa państwa (osoba panująca), pod warunkiem że nie służy on innym ce- lom jak tylko przewiezienie głowy państwa i jej otoczenia.

**Wystąpienie
przeciwko
statkowi
handlowemu.**

187. W czasie pokoju wystąpienie okrętu wojennego przeciwko statkowi handlowemu jest przewidziane tylko celem przeciwdziałania korrupcji i handlowi niewolnikami, lub też na rozkaz władzy przełożonej.

188. Jeżeli, w razie stwierdzenia przewinie- nia ze strony statku handlowego, bezpośrednie wkroczenie nie wydaje się wskazane lub po-

trzebne, d. o., po stwierdzeniu jego nazwy i portu macierzystego, składa o zajściu meldunek swojej władzy przełożonej, a zagranicą — Dowódcy Marynarki Wojennej.

189. Jeżeli d. o. uważa za konieczne zatrzymać statek handlowy, to w czasie pokoju winien postąpić w następujący sposób: okręt podnosi banderę wojenną o większych rozmiarach i zbliżając się do statku, nakazuje mu sygnałem podniesienie bandery i zatrzymanie się. W razie gdy statek nie zastosuje się do tego rozkazu, należy oddać strzał armatni skierowany przed dziób statku. Skoro statek i wtedy nie zareaguje, a d. o. równocześnie nabrął przekonania, że sygnał został zrozumiany, należy wymusić posłuszeństwo przez ostry strzał armatni, skierowany w kadłub lub ożaglowanie. Należy używać broni tylko o tyle, o ile to jest potrzebne dla złamania oporu.

190. Jeżeli okaże się konieczne wstąpić na statek handlowy, powinien to wykonać oficer w asyście kilku uzbrojonych szeregowych. Pobyt na statku nie powinien trwać dłużej, jak potrzeba dla rozpatrzenia dokumentów statku i przeprowadzenia dochodzenia odnośnie czynu karygodnego.

191. D. o. może zaprowadzić statek do portu, jeżeli to usprawiedliwia czyn karygodny, przypisywany statkowi. Zagranicą należy w takim wypadku statek oddać, za pośrednictwem konsula polskiego, odnośnym władzom celem dalszego postępowania.

192. Zachowywanie się wobec obcych statków handlowych w czasie wojny, zależne jest od prawa międzynarodowego i od otrzymanych rozkazów.

Zachowanie się wobec statków handlowych podczas wojny.

193. D. o. powinien zagranicą powiadomić kapitanów statków handlowych polskich, jak również noszących bandery państw zaprzyjaźnionych z Rzpltą Polską, o wybuchu lub zakończeniu wojny, jak również o deklaracji lub zniesieniu blokady.

Powiadomienie statków handlowych o wybuchu wojny i t. p.

**Zapraszanie
załóg pol-
skich statków
na uroczy-
stości naro-
dowe.**

194. Zagranicą d. o. powinien zapraszać załogi polskich statków handlowych, znajdujących się w tym samym porcie, do brania udziału w uroczystościach urządzanych na okręcie z okazji polskich świąt narodowych.

**Nawiązanie
łączości z
polskimi
statkami.**

195. O. O. R. P. winny w celach ćwiczebnych nawiązywać łączność sygnałową (flagami, semaforem, morsem) ze spotykanymi zagranicą polskimi statkami handlowymi, o ile to jest możliwe.

17.

Postępowanie w wypadku ciężkiego zranienia lub śmierci człowieka, oraz w wypadku ciężkiej awarii.

**Ciężkie zra-
nienie lub
śmierć wsku-
tek wypadku.**

196. O wypadku ciężkiego zranienia lub śmierci członka załogi (patrz: 107 i 108) należy złożyć meldunek dołączając akt dochodzenia przeprowadzonego natychmiast po wypadku, zawierający:

wyczerpujący opis wypadku, opierający się na zeznaniach świadków,

oświadczenie czy środki bezpieczeństwa były zastosowane, a jeżeli nie, to z jakiego powodu,

komu należy przypisać winę w razie stwierdzenia zaniedbań, które stały się powodem niešťczęśliwego wypadku,

co zrobiono, względnie co należy uczynić, żeby podobny wypadek się nie powtórzył.

Dochodzenie winno być przeprowadzone przez d. o. osobiście, lub na jego rozkaz, przez oficera niezainteresowanego, oraz — być podpisane przez d. o.

**Awaria lub
zderzenie z
innym O.R.P.**

197. O zderzeniu się okrętu lub statku należącego do marynarki wojennej, z innym również należącym do marynarki wojennej, o wypadku, gdy okręt osiadł na mieliźnie i o innych wypadkach, pociągających za sobą uszkodzenie,

stratę okrętu lub jego urządzeń, należy złożyć meldunek dołączając:

wyciąg z dzienników: nawigacyjnego, zdarzeń i maszynowego za czas ostatnich 12 godzin przed wypadkiem;

mapę z wykresami kursów do chwili wypadku, a w razie niemożliwości dołączenia mapy, odbitkę uwierzytelnioną podpisem d. o. i of. n.;

szkic sytuacyjny z wykresami poszczególnych faz manewru okrętu, sporządzony na papierze kratkowanym, z danymi o sile i kierunku wiatru i prądu;

zeznania osób mogących wyświetlić wypadek;

wyszczególnienie środków użytych dla uniknięcia wypadku i ratowania okrętu lub załogi;

dane o rozmiarze i rodzaju uszkodzenia okrętu, jego sprzętu i innego majątku państwowego;

oświadczenie o wpływie uszkodzenia na gotowość morską i bojową okrętu;

podczas pływania zagranicą, — meldunek o sposobie i terminie naprawy i prawdopodobnych kosztach.

198. W wypadku zderzenia się okrętu lub statku marynarki wojennej ze statkiem handlowym lub obcym okrętem wojennym, należy podać oprócz wyżej wymienionych dowodów następujące dane:

nazwę, narodowość i nazwisko właściciela statku, jego zachowanie się po zderzeniu i rozmiary uszkodzeń statku.

Jeżeli to jest możliwe, powinien d. o., w porozumieniu z kapitanem statku (dowódcą okrętu), z którym nastąpiło zderzenie, spisać protokół, w języku o ile możności dla obydwu stron zrozumiałym, o przebiegu wypadku, tak jak on był zaobserwowany przez stronę przeciwną.

199. W wypadku awarii grożącej utratą okrętu, d. o. dokłada wszelkich starań celem uratowania go. Jeżeli to okaże się niemożliwe, należy przystąpić do ratowania życia ludzkiego oraz, o ile możności, także cenniejszych części

Zderzenie się z obcym okrętem lub statkiem handlowym.

Utrata okrętu z powodu zderzenia lub awarii.

sprzętu. Bez pozwolenia d. o. nie wolno nikomu z załogi opuścić swego stanowiska ani spuścić łodzi. Wpierw należy ratować ewentualnie na okręcie znajdujących się pasażerów, przede wszystkim zaś kobiety i dzieci. D. o. opuszcza okręt ostatni. Przed opuszczeniem okrętu upewnia się czy zdołano uratować dzienniki okrętowe, kasę i tajne dokumenty. Jeżeli szyfry i inne tajne dokumenty nie mogą być wyratowane, d. o. powoduje ich zniszczenie w taki sposób, aby nie mogły wpaść w ręce osób niepowołanych.

200. Po opuszczeniu okrętu z powodu jego utraty, d. o. jak i wszyscy inni przełożeni zachowują nadal swoją władzę dyscyplinarną i swoje prawa względem podwładnych, tak samo jak na okręcie.

201. Zagranicą d. o. winien jak najrychlej powiadomić o wypadku najbliższego przedstawiciela Rzpltej.

202. O eksterytorialności zagranicą służbowo na ładzie ulokowanej załogi, patrz: 174.

18.

Podczas wojny.

Podczas wojny.

203. D. o. i jego podwładni winni być na tyle obznajomieni z obyczajami wojny morskiej i odnośnymi postanowieniami prawa międzynarodowego, o ile to jest potrzebne dla prawidłowego zachowywania się ich podczas wojny.

Otrzymanie wiadomości o wybuchu wojny zagranicą.

204. Jeżeli po otrzymaniu pewnej wiadomości o wybuchu wojny z Rzpltą, d. o., znajdując się zagranicą, nie może otrzymać rozkazów od przełożonej władzy, winien on działać samodzielnie, tak jak uważa za wskazane, na podstawie ogólnych przepisów. Winien on sobie uprzytomnić, że pierwszym jego obowiązkiem jest, w miarę sił, szkodzić jak najwięcej nieprzyjacielowi.

Dziennik działań wojennych.

205. Z chwilą wybuchu wojny należy prowadzić na okręcie „dziennik działań wojennych”.

206. Przed walką d. o. winien pouczyć swoich podwładnych, w jaki sposób zamierza przeprowadzić akcję.

207. Podczas walki d. o. powinien się znajdować na takim miejscu okrętu, z którego najłatwiej będzie mu kierować okrętem i obserwować ruchy nieprzyjaciela.

Podczas spotkania się z nieprzyjacielem, d. o. winien wykorzystać jak najskuteczniej wszystkie środki walki jakimi dysponuje, mając za myśl przewodnią honor bandery oraz celowość zastosowania środków walki dla dopięcia wytkniętego przez plan operacyjny celu.

Jeżeli okręt podczas boju znajduje się w zespole, d. o. kieruje się przede wszystkim ustalonym planem i sygnałami d. z.

Podczas boju d. o. nie ma prawa wyjść z szyku bez zezwolenia d. z., z wyjątkiem takich wypadków, gdy z punktu widzenia dowódcy poszczególne wyjście to przyczyni się wybitnie do większego powodzenia akcji i gdy przy tym zgadza się ono z ogólnymi intencjami d. z., co do danej fazy operacji.

W tych wypadkach d. o. ponosi całkowitą odpowiedzialność za wyjście z szyku. Wyjście to może jednak nastąpić tylko wtedy, gdy nie ma czasu na uzyskanie pozwolenia d. z.

W razie uszkodzenia okrętu, które uniemożliwiło pozostanie w szyku zespołu, d. o. powinien naprawić je jak najszybciej i wrócić na swoje wyznaczone miejsce.

W razie rozłączenia z zespołem, d. o. winien działać według uznania, w myśl otrzymanych instrukcyj.

208. Jeżeli w boju wszystkie środki do walki okrętu zostały wyczerpane, tak że dalsza obrona stała się niemożliwą, d. o. powinien swój okręt zatopić; jeżeli zaś zatopienie nie jest możliwe, winien spowodować zniszczenie wszelkiej broni i urządzeń w ten sposób, aby okręt stał się niezdolny do użytku przez nieprzyjaciela, przy czym d. o. zwraca uwagę na doszczętne zniszczenie wszystkich dokumentów tajnych.

Pouczenie podwładnych.

Miejsce d. o. podczas walki.

Podczas boju.

Zachowanie się w razie wyczerpania środków do walki.

Nie wolno spuścić bandery i t. d. wobec nieprzyjaciela.

209. Żadne okoliczności i żadne rozkazy nie usprawiedliwiają d. o., który w obliczu nieprzyjaciela dopuści do spuszczenia bandery wojennej, lub podda swój okręt nieprzyjacielowi.

Przed sądem wojennym będzie odpowiadał również taki d. o., który w czasie wojny okazał się nieposłuszny rozkazom dowódcy zespołu, opuścił go, nie popierał wszelkimi siłami, lub nie brał najżywszego udziału w boju. "

19.

Obowiązki Zastępcy Dowódcy Okrętu do spraw pol.-wych. (z. d. o. pol.-wych.)

Z. d. o. pol.-wych.

210. Na okręcie, którego skład osobowy przewiduje Z-cę D-cy Okrętu do spraw pol.-wych, winien być Z-ca D-cy Okrętu do spraw pol.-wych.

Obowiązki i uprawnienia z. d. o. pol.-wych.

211. Obowiązki i uprawnienia z. d. o. pol.-wych. reguluje statut of. of. pol.-wych. W. P. oraz oddzielne instrukcje i zarządzenia.

B. Oficerowie.

1.

Zastępca Dowódcy Okrętu (z. d. o.)

Z. d. o.

212. Na okręcie, którego skład osobowy przewiduje oprócz d. o. najmniej trzech oficerów korpusu morskiego, najstarszy z nich nazywa się Zastępcą Dowódcy Okrętu (z.d.o.) i winien być w tym charakterze wymieniany w składzie osobowym okrętu.

Obowiązki z. d. o.

213. Obowiązkiem z. d. o. jest nadzorować tok służby na okręcie i sprawdzać ścisłość zastoso-
wywania się załogi do przepisów ogólnych i rozkazów d. o.

Jest on odpowiedzialny przed d. o. za dobrą konserwację okrętu i jego części tak wewnątrz jak i zewnątrz, za czystość i porządek, za celową

i oszczędna gospodarkę inwentarzem i materiałami. W myśl wskazówek otrzymanych od d. o., kieruje on służbą wewnętrzną okrętu i rozłącza ogólny nadzór nad szkoleniem załogi. Do obowiązków z. d. o. należy sporządzenie ról i rozkładów alarmów okrętowych (patrz: 461 i nast.), podział załogi okrętu (patrz: 452 i nast.), oraz wykonywanie planu wyszkolenia.

214. Z. d. o. odpowiada przed d. o. za utrzymanie karności, poczucia obowiązku i ducha żołnierskiego wśród załogi. Baczy on w jaki sposób poszczególni oficerowie i szeregowi pełnią swe obowiązki i winien wyrobić sobie należytą opinię o ich zdolnościach i właściwościach charakteru. W celu opiniowania oficerów przedstawia swe wnioski przełożonemu.

**Osobista
znajomość
załogi, opi-
niowanie.**

215. Z. d. o. powinien posiadać wyczerpującą szczegółową działalność całego okrętu i jego części, zwłaszcza drenażu i wszystkich urządzeń, służących dla celów bezpieczeństwa i — ratowniczych.

**Znajomość
okrętu.**

216. Stosunek z. d. o. do swego d. o. winien polegać przede wszystkim na bezwzględnej lojalności. Dzięki swoistym warunkom, właściwym służbie i życiu na okręcie, z. d. o. w stosunku do d. o. nie pełni wyłącznie roli organu wykonawczego, lecz winien być również jego zaufanym doradcą, który w razie potrzeby potrafi przedstawić d. o. w odpowiedniej formie, swoje zdanie.

**Stosunek
z. d. o. do
d. o.**

217. Z. d. o. informuje d. o. w należyty sposób o przebiegu służby i życiu na okręcie, meldując mu niezwłocznie o wszystkich ważnych zdarzeniach.

218. W czasie od podniesienia do spuszczenia bandery z. d. o. spotyka d. o. i wyższych przełożonych przy trapie, względnie odprowadza ich do trapu skoro opuszczają okręt. Powinien on być również zasadniczo obecny przy trapie, kiedy osoba w wyższej od niego randze, wstępuje na trap względnie opuszcza okręt.

**Spotkanie
przy trapie.**

219. Z. d. o. zastępuje d. o. w wypadkach przewidzianych pod art. 27.

**Zastąpienie
d. o.**

- Zastąpienie z. d. o.** **220.** W zastępstwie z. d. o., nieobecnego na okręcie lub niezdolnego do służby przez czas ponad 24 godzin, d. o. poleca pełnić jego obowiązki najstarszemu z kolej oficerowi korpusu morskigo.
- Zmiana z.d.o.** **221.** W razie zmiany stanowiska, z. d. o. winien przekazać swemu następcy wszystkie swe obowiązki w porządku i wyczerpująco. Winien on, poza osobistym meldowaniem się, przedłożyć d. o. pisemny raport, podpisany przez zdającego i obejmującego obowiązki. O zmianie należy umieścić wzmiankę w dzienniku zdarzeń okrętu.
- Stosunek z. d. o. do załogi okrętu.** **222.** Za wyjątkiem z. d. o. pol.-wych., który jest najbliższych zastępcą d. o., z. d. o. jest przełożonym wszystkich osób należących do załogi okrętu. Wszystkie osoby znajdujące się na okręcie poza załogą, winny mu są posłuszeństwo w sprawach dotyczących służby okrętowej. Poza d. o., z. d. o. pol.-wych. i ich przełożonymi, z. d. o. jest jedynym przełożonym na okręcie, któremu przysługuje prawo nakładania kar dyscyplinarnych. (Patrz: 62—64).
- Zależność oficerów specjalistów od z. d. o.** **223.** W sprawach dotyczących taktyki i techniki swych działów służby, poszczególni oficerowie specjaliści podlegają bezpośrednio d. o., natomiast pod względem wykszolenia pośrednio przez z. d. o.
- Niemniej jednak są oni obowiązani dostarczyć z. d. o. wszystkich żądanych informacji dotyczących ich działów.
- Przydział na okręt przed rozpoczęciem kampanii.** **224.** Dla zaznajomienia się z okrętem i jego urządzeniami, oraz przygotowania go do przyjęcia załogi, z. d. o. powinien być przydzielony na okręt na pewien czas przed rozpoczęciem kampanii. (Patrz: 29).
- Obowiązki z. d. o. w służbie administracyjnej.** **225.** Na okręcie stanowiącym samodzielną jednostkę administracyjną, z. d. o. zazwyczaj pełni obowiązki kom. (Patrz: 370—378).
- Na okręcie nie tworzącym jednostki samodzielnej pod względem administracyjnym, d. o. może powierzyć z. d. o. objęcie jednego z dzia-

łów okrętowych, — zwykle pokładowego, — o ile z. d. o. nie wykonuje równocześnie czynności służbowych jednego z oficerów specjalistów. (Patrz: 385—391).

226. Z. d. o. stale nadzoruje należyte działanie urządzeń i środków służących do zabezpieczenia okrętu od zatonięcia i przed pożarem. Poucza załogę o przestrzeganiu ostrożności, zarządza umieszczenie w miejscach widocznych odnośnych przepisów, względnie ostrzeżeń, i czuwa nad ich wykonaniem. (Patrz: 682—697, 698—709, 710—717). Przechowuje on i uaktualnia życiorys okrętu.

227. Klucze od komór amunicyjnych, od pomieszczeń z materiałami łatwopalnymi, od zaworów dla zatopienia amunicji i t. p., winny być przechowywane pod odpowiedzialnością z. d. o. W tym celu w jego kabinie powinna się znajdować oszklona szafka dla kluczy. Każdy klucz powinien mieć tam swój haczyk z napisem przeznaczenia. Klucze winny być wydawane osobom zainteresowanym tylko za pozwoleniem z. d. o.; o zamknięciu pomieszczenia i powieszeniu klucza z powrotem powinien z. d. o. otrzymać meldunek.

Gospodarkę innymi kluczami na okrętach regulują specjalne zarządzenia.

228. Z. d. o. winien stale nadzorować stan pomieszczeń okrętu i zwracać szczególną uwagę na czystość i porządek w pomieszczeniach mieszkalnych, kuchniach, łazienkach, ustępach. W tym celu powinien raz na dzień obchodzić cały okręt. Za dobrą konserwację przestrzeni międzydennej, poza pomieszczeniami dla kotłów i maszyn, odpowiada z. d. o.; to samo dotyczy zbiorników dla wody słodkiej (patrz: 103).

229. Drobne uszkodzenia okrętu lub sprzętu, z. d. o. nakazuje usunąć natychmiast środkami okrętowymi, o ile to jest możliwe. O znaczniejszych uszkodzeniach i stratach, do których naprawy lub uzupełnienia potrzebna jest pomoc zewnętrzna, melduje d. o., i przy najbliższej okazji powoduje naprawę przez odnośny zakład

Kontrola urządzeń bezpieczeństwa.

Przechowywanie kluczy.

Czystość i konserwacja okrętu.

Uszkodzenia i straty.

ładowy. Prowadzi on książkę, do której wpisuje wszystkie prace, mające być wykonane przez warsztaty portowe lub służby Komendy Portu i na podstawie tej książki wydaje zamówienia w chwili przystąpienia do remontu okrętu.

W wypadku każdego uszkodzenia i każdej straty powstałej na okręcie, z. d. o. obowiązany jest zbadać przyczynę. Jeżeli okaże się, że uszkodzenie czy strata nie została spowodowana siłą wyższą, ani przez normalne zużycie w służbie okrętowej, tylko przez czyjaś winę, z. d. o. winien ustalić stopień odpowiedzialności karnej i materialnej winnych i przedłożyć d. o. odpowiedni wniosek.

Of. of. k. d. winni meldować z. d. o. o wszystkich uszkodzeniach i stratach powstałych w ich dziale, przy czym obowiązani są przedłożyć mu jednocześnie cały materiał dowodowy.

Ronda wieczorna.

230. Co wieczór przed wydaniem hamaków, z. d. o. z b. o. i g. g. d. wykonuje rondę wieczorną, aby przekonać się czy okręt jest ubezpieczony na noc, zwłaszcza od pożaru lub zalania wodą. W razie potrzeby wzywa z. d. o. podczas rondy odpowiednich oficerów specjalistów. O wykonaniu i wyniku rondy melduje d. o.

Jeżeli z. d. o., w czasie rondy wieczornej, nie jest obecny na okręcie, zastępuje go of. w. (dyż.). Reszta wyżej wymienionych osób winna być, w razie nieobecności, również zastąpiona. Załoga podczas rondy wieczornej winna znajdować się na miejscu zbiórki.

Manewry zbiorowe.

231. Z. d. o. jest odpowiedzialny za wyszkolenie załogi w manewrach zbiorowych i kieruje, oraz komenderuje nią osobiście, o ile bierze w nich udział nie mniej niż połowa załogi. (Patrz: 471). Roztacza on osobisty nadzór nad ważniejszymi pracami załogi, oraz nad ładowaniem i wyładowywaniem przedmiotów, które ze względu na swoją jakość (gatunek, ciężar) mogą być łatwo uszkodzone, lub stanowią niebezpieczeństwo dla okrętu i ludzi. Przy takich czynnościach z. d. o. odpowiada za zachowanie odnośnych przepisów i zastosowanie niezbędnych środków ostrożności.

232. Rozporządzenia d. o. jak i własne, odnoszące się do pory nocnej i dnia następnego, z. d. o. wpisuje do książki zarządzeń, którą przekazuje of. w. (dyż.) celem ich wykonania.

Z. d. o. co dzień przegląda dziennik zdarzeń, co stwierdza swoim podpisem.

233. Przygotowując okręt do wyjścia na morze, z. d. o. bada odpowiednio rozmieszczenie, ubezpieczenie oraz przymocowanie przedmiotów i ciężarów, mogących wpłynąć na zmianę stateczności okrętu, lub też spowodować uszkodzenia przez poruszanie się.

234. Po zarządzeniu opuszczenia okrętu przez osoby postronne i stwierdzeniu że maszyny są gotowe do ruchu, ster i telegraf maszynowy, oraz środki alarmowe wypróbowane, łódź ratunkowa gotowa do spuszczenia, okręt gotowy do odkotwiczenia lub rzucenia cum, wachta morska na swych posterunkach, — z. d. o. melduje d. o. że okręt jest gotów do wyjścia na morze.

235. Z. d. o. przestrzega, żeby alarmy i manewry na okręcie odbywały się sprawnie, szybko i z zachowaniem absolutnej ciszy (patrz: 647—648).

Przy manewrach z kotwicą powinien znajdować się on na dziobie, podczas przybijania i odbijania — tam, gdzie jego obecność jest najpotrzebniejsza.

Z. d. o. dba o jednolite i czyste ubranie załogi okrętu i obsad łodzi okrętowych, jak również o przepisowe zachowywanie się.

236. Kontrolując osobiście kucharzy i kuchnie okrętowe, z. d. o. sprawdza, czy przyrządzanie strawy odbywa się w warunkach odpowiadających zasadom higieny. Jakość przyrządzonej strawy bada on przez częste, nieregularne próby. Skargi na wyżywienie z. d. o. przyjmuje i załatwia osobiście.

237. O ile warunki na to pozwalają, z. d. o. przeprowadza codziennie podczas zbiórki południowej osobisty przegląd załogi, po czym przyjmuje zażalenia i raporty karne. O przeprowadzeniu przeglądu melduje d. o. poprzez

Książka zarządzeń i kontrola dziennika zdarzeń.

Przygotowanie okrętu do wyjścia w morze.

Meldunek o gotowości okrętu do wyjścia w morze.

Z. d. o. przy manewrach okrętu. Ubranie załogi.

Troska o dobre wyżywienie załogi.

Zbiórka załogi. Raporty karne.

z. d. o. pol.-wych., po czym dopiero daje rozkaz rozejścia się załogi.

Kary nakłada on osobiście, a w wypadkach, przekraczających jego kompetencje, przedstawia winnych d. o. do ukarania. Raport karny podoficerów przyjmuje z. d. o. w miejscu niewidocznym dla reszty załogi.

Książka kar dla szeregowych, wykonywanie kar.

238. Z. d. o. prowadzi książkę kar dla szeregowych i przedkłada ją w czystopisie co miesiąc za pośrednictwem z. d. o. pol.-wych, d. o. do wglądu.

Obowiązkiem z. d. o. jest również zarządzanie i nadzorowanie wykonywania nałożonych kar dyscyplinarnych, zgodnie z przepisami.

Urlopy i zwolnienia na ląd.

239. Za pośrednictwem z. d. o. pol.-wych z. d. o. przedkłada d. o. do zatwierdzenia plan urlopów wypoczynkowych dla oficerów i zawodowych szeregowych. Układając ten plan, winien on w pierwszym rzędzie, mieć na uwadze, żeby przez urlopowanie nie ucierpiała służba, a potem dopiero — uwzględnianie życzeń osobistych.

Zwolnienie na ląd winno być udzielane w myśl przepisów (patrz: 115 i nast.).

W tym celu of. of. od. przedkładają z. d. o. książkę zwolnionych na ląd.

Z. d. o. — przewodniczącym mesy oficerskiej.

240. O ile d. o. i z. d. o. pol.-wych. nie stoją się w mesie oficerskiej, z. d. o. przewodniczy mesie oficerskiej, dbając o to, żeby duch i obyczaje tam panujące były godne stanu oficerskiego. Podczas wspólnych posiłków zajmuje on pierwsze miejsce przy stole, dając znak do ich rozpoczęcia i zakończenia. Bez jego pozwolenia, podczas wspólnych posiłków, nie wolno wstawać od stołu, ani palić.

Co się tyczy wyznaczenia gospodarza mesy z pośród jej członków (patrz: 605).

Z. d. o. nadzoruje przestrzeganie zakazu nadużywania alkoholu i uprawiania gier hazardowych.

241. Z. d. o. nie dopuszcza do nadużywania alkoholu i uprawiania gier hazardowych wśród oficerów i szeregowych załogi. O wykroczeniach tego rodzaju obowiązany jest on zameldować z. d. o. pol.-wych. (Patrz: 11—12).

242. Z. d. o. reguluje bieg służby wachtowej na morzu i w porcie, według wskazówek otrzymanych od d. o. Bez zezwolenia z. d. o. nie wolno zmienić rozkładu wacht, ani kolejności osób pełniących tę służbę.

Z. d. o. reguluje służbę wachtową. Jego udział w tej służbie.

D. o. może zwolnić z. d. o. od pełnienia służby wachtowej na morzu, jeżeli do załogi okrętu należą, poza d. o., przynajmniej jeszcze cztery osoby uprawnione i zdolne do pełnienia samodzielnej służby wachtowej na morzu. Jeżeli z. d. o. pełni równocześnie obowiązki of. n. okrętu, wtedy odnośnie wachty na morzu, obowiązują go przepisy ustalone dla of. n. (Patrz: 267).

W porcie z. d. o. winien brać udział w oficerskiej służbie wachtowej tylko wtedy, jeżeli ilość osób, zdolnych do pełnienia tej służby nie przekracza trzech, wyłączając jego samego i d. o.

243. W porcie z. d. o. ustala rozkład komunikacji z lądem.

Rozkład komunikacji z lądem.

244. W czasie boju z. d. o. znajduje się na takim miejscu, skąd może kierować zabezpieczeniem okrętu od pożaru, względnie od zalania wodą, przy czym ważnym jest, ażeby nie tracił łączności z d. o.

Z. d. o. podczas boju.

2.

Oficer Nawigacyjny (of. n.)

245. Na okrętach, których skład osobowy przewiduje of. n. winien on być przydzielony rozkazem wyższego przełożonego.

Of. n. Ogólne obowiązki.

Na innych okrętach d. o. poleca pełnienie obowiązków of. n. jednemu z oficerów korpusu morskigo (Patrz: 133).

246. Of. n. jest odpowiedzialny przed d. o. za bezpieczną i pewną nawigację okrętu. Odpowiada on za prawidłowość obserwacji, zliczeń i wykresów, służących dla nawigacji okrętu.

Of. n. powinien znać i przestrzegać przepisy obowiązujące d. o. odnośnie prowadzenia okrętu. (Patrz: 132 i nast.).

247. Na of. n. spoczywa obowiązek przygotowania zawczasu potrzebnych dla nawigacji map, podręczników i t. p. oraz — przedłożenia ich d. o. przed rozpoczęciem podróży.

Wspólna odpowiedzialność of. n. i d. o.

248. Jeżeli of. n. jest zdania, że nakazany przez d. o. kurs, lu w ogóle sposób nawigacji okrętu, nie jest bezpieczny, winien mu o tym w sposób zrozumiały i niedwuznaczny, zameldować. W przeciwnym razie, jeżeli okręt ulegnie awarii spowodowanej niewłaściwą nawigacją, zostanie on pociągnięty do odpowiedzialności na równi z d. o. To ostatnie postanowienie dotyczy tylko of. n., który został wyznaczony na okręt w charakterze oficera nawigacyjnego rozkazem wyższej władzy.

of. n. kierownikiem działu nawigacyjnego.

249. Of. n. jest kierownikiem działu nawigacyjnego i sygnałowego, o ile tym ostatnim działem nie kieruje specjalnie wyznaczony oficer. (Patrz: 385—391).

Objęcie sprzętu nawigacyjnego.

250. Z chwilą rozpoczęcia przez okręt kampanii, of. n. przyjmuje ze składnicy nawigacyjnej portu cały sprzęt nawigacyjny według etatu, przekonuje się o jego zdatości do użytku i powoduje jego rozmieszczenie na przewidzianych w tym celu miejscach, przy czym zwraca szczególną uwagę na właściwe ustawienie kompasów.

Równocześnie przyjmuje należne okrętowi komplety map morskich, i księgozbiór nawigacyjny.

Nadzór nad światłami nawigacyjnymi okrętu.

251. Of. n. nadzoruje stale prawidłowe działanie i stosowne, — do „Przepisów zapobiegających zderzeniu się statków na morzu”, — ustawienie świateł nawigacyjnych okrętu, a tam gdzie nie ma of. syg. nadzoruje również działanie przyrządów służących do sygnalizacji.

Urządzenie sterowe.

252. Na okrętach nie posiadających mechanicznego napędu steru, konserwacja i nadzór nad całym urządzeniem sterowym należy do

of. n. Na okrętach zaopatrzonych w parową maszynę sterową of. n. odpowiada za właściwe nastawienie i wyregulowanie połączeń sterowych, oraz za działanie urządzeń przekąźniczych sterowych, podczas gdy sama maszyna sterowa i jej organy przenośne, pod względem utrzymania i remontu podlegają of. mech. (k. m.).

253. Of. n. dba o to, żeby podstawy do kompasów były zamknięte na klucz, względnie żeby magnesy kompensacyjne były zabezpieczone przed możliwością poruszenia ich przez osoby niepowołane. Nad dziewięcią roztacza on stały nadzór, kontrolując ją jak najczęściej. Tabliczki z dziewięcią winny znajdować się w kabine nawigacyjnej. W razie potrzeby przeprowadzenia nowej kompensacji, of. n. winien zameldować o tym zawczasu d. o. Of. n. jest odpowiedzialny za właściwą obsługę i przepisowe obchodzenie się z żyrokompasem; w szczególności dba o to, żeby przed wyjściem w morze prąd elektryczny został włączony tak wcześnie jak tego wymaga przepis. (Patrz: 139—141).

Of. n. prowadzi zeszyty kompasu magnetycznego i żyroskopowego.

254. Of. n. odpowiada za codzienne nakręcanie chronometrów o tej samej godzinie i za przechowanie kluczy od szafki dla chronometrów. Codziennie winien on kontrolować stan i chód chronometrów i wedle potrzeby ustalać nową poprawkę. Dane dotyczące chronometrów wpisuje się do dziennika chronometrów.

255. Zegarek obserwacyjny należy nakręcać codziennie razem z chronometrami. Codziennie należy określać jego stan i chód w stosunku do najlepszego z chronometrów. Tabliczka, z poprawką zegarka obserwacyjnego, winna znajdować się stale w kabine nawigacyjnej na widocznym miejscu. Należy unikać nastawiania zegarka obserwacyjnego.

256. Zegary okrętowe winny być nastawione:

na wodach polskich według czasu środkowo-europejskiego, podczas podróży, według czasu

Kompasy.

Chronometry.

Zegarek obserwacyjny.

Nastawienie zegarów okrętowych.

rzeczywistego, a w portach obcych należy się posługiwać czasem miejscowym.

Zaraz po rzuceniu kotwicy należy odpowiednio nastawić zegarki. Podczas podróży między portami posługującymi się tym samym czasem, zegarków przestawiać nie potrzeba.

Przestawianie zegarów okrętowych na morzu należy wykonywać codziennie o 1200.

Pisownia czasu.

257. Czas liczy się według zegara dwudziestoczerogodzinnego, od północy do północy.

Dla użytku w służbie okrętowej, na piśmie lub w druku, wyraża się czas liczbą czterocyfrową, której pierwsze dwie cyfry oznaczają godziny, a następne minuty:

0023 znaczy 0 godz. 23 min.

0105 „ 1 „ 5 „

1327 „ 13 „ 27 „

W ten sposób czas powinien być określany w dziennikach okrętowych, w rozkładach służby okrętowej i t. p.

Poprawianie map i podręczników naw.

258. Of. n. odpowiada za wykonanie poprawek na mapach morskich i w książkach nawigacyjnych, znajdujących się na okręcie.

Stosunek of. n. do of. w.

259. Będąc odpowiedzialnym wobec d. o. za bezpieczną nawigację okrętu, of. n. ma prawo wymagać od of. w. dostosowania się do swych zarządzeń dotyczących nawigacji.

Jeżeli zarządzenia d. o. i of. n., wydane of. w. w sprawach nawigacji, różnią się — of. w. winien niezwłocznie zameldować o tym d. o.

Sprawdzanie zarządzeń d.o.

260. Obowiązkiem of. n. jest sprawdzić celowość każdego zarządzenia d. o., dotyczącego nawigacji okrętu, które zostało wydane bez jego współudziału.

Stosunek of. n. do pilota.

261. Of. n., podczas pobytu na okręcie pilota, nie jest zwolniony od cięższej na nim, odpowiedzialności.

Jest on obowiązany do kontrolowania, w odpowiedni sposób, czynności pilota i wykorzystania jego wiadomości celem rozszerzenia swej własnej wiedzy fachowej. (Patr: 156).

262. Na morzu of. n. codziennie przynajmniej raz określa w czasie południowym, miejsce okrętu, wykonuje wykres tej pozycji na mapie i wpisuje ją do dziennika nawigacyjnego. Poza tym określa, miejsce okrętu tyle razy, ile okoliczności tego wymagają. Każdy kurs i każde określenie miejsca winny być natychmiast oznaczone na mapie, z równoczesnym podaniem czasu. (Patrz: 143). O ile na okręcie znajduje się radionamiernik, of. n. winien się nim umieć posługiwać osobiście.

**Określanie
miejsca okrętu
na morzu.**

263. Of. n. okrętu flagowego zespołu odpowiada przed d. z. za pewność nawigacji całego zespołu, przy czym stosunek jego do d. z. opiera się na tych samych przepisach, które regulują stosunek of. n. do d. o. Dopóki of. n. okrętu flagowego prowadzi nawigację zespołu, podlega on pod tym względem d. z. i jego podległość względem d. o. ustaje. Powinien on jednak stale meldować d. o. o przebiegu nawigacji.

**Of. n. okrętu
flagowego
zespołu.**

264. Of. n. okrętu pływającego w zespole winien prowadzić nawigację swojego okrętu z taką samą starannością, jak gdyby okręt pływał samodzielnie. Musi on być w stanie, w każdej chwili, objąć ze swego okrętu nawigację całego zespołu i być przygotowany na to, że okręt zostanie detaszowany. Na of. n. poszczególnego okrętu zespołu ciąży obowiązek zameldowania swemu d. o., że kurs zespołu jest niebezpieczny, skoro nabrał takiego przekonania. (Patrz: 148).

**Of. n. na okręcie
w zespole.**

265. Of. n. nadzoruje zajęcia młodszych oficerów korpusu morskiego w dziedzinie nawigacji, zarządzane przez d. o. dla pogłębienia ich praktyki nawigacyjnej. Odpowiada on za szkolenie szeregowych specjalności stersygnalistów w dziedzinie nawigacji i opracowuje przepisy służbowe dla obsługi steru i jego urządzeń pomocniczych.

Szkolenie oficerów i szeregowych. Opracowanie przepisów.

266. Podczas walki of. n. pełni w dalszym ciągu swe normalne funkcje pomagając poza tym d. o. w manewrowaniu okrętem. W razie zgonu

Podczas walki.

lub ciężkiego zranienia d. o., of. n. melduje o tym z. d. o. i prowadzi okręt aż do jego przybycia.

Udział w służbie wachtowej.

267. Normalnie of. n. nie pełni służby wachtowej, gdy okręt jest w ruchu. Jednak gdy okoliczności są takie, że of. n. nie potrzebuje przez dłuższy czas być zajęty określaniem miejsca lub innymi czynnościami nawig., a liczba oficerów mogących pełnić służbę wachtową nie licząc d. o., z. d. o. i of. n. jest 2, d. o. może zarządzić objęcie wachty przez of. n. D. o. może zarządzić objęcie wachty przez of. n. gdy poza d. o., z. d. o., of. n. jest tylko jeden ofic. do pełnienia służby wachtowej (patrz: 495). W służbie wachtowej podczas postoju bierze on udział wtedy, jeżeli ilość osób, uprawnionych i zdolnych do pełnienia wachty oficerskiej w porcie nie przekracza trzech, nie licząc d. o., z. d. o. i jego samego.

Prowadzenie dziennika nawigacyjnego.

268. Of. n. jest odpowiedzialny za właściwe prowadzenie dziennika nawigacyjnego i sprawdza dane zapisane przez of. of. w. podczas pełnionych przez nich wacht.

Na morzu dziennik nawigacyjny winien być codziennie przedłożony d. o.

Wywieszanie w kabinie nawig. danych o wschodzie i zachodzie słońca i o zmianie prądu

269. Podczas postoju w porcie, of. n. wywiesza w kabinie nawigacyjnej tabliczkę z podaniem czasu wschodu i zachodu słońca.

Podczas postoju w miejscu, gdzie zachodzą zjawiska przyprływu i odpływu, w kabinie nawigacyjnej winny również znajdować się dane dotyczące czasu zmiany prądu.

3.

Oficer Artylerii (of. a.)

of. a.

270. Na okręcie, którego skład osobowy przewiduje of. a., winien on być przydzielony rozkazem władzy wyższej. Na innych okrętach d. o. poleca pełnienie obowiązków of. a. jednemu z oficerów korpusu morskiego.

271. Of. a. jest odpowiedzialny za wyszkolenie załogi w dziedzinie artylerii i jest kierownikiem działu artyleryjskiego okrętu. Odpowiada on za utrzymanie w stanie gotowości bojowej uzbrojenia artyleryjskiego i jego urządzeń pomocniczych.

Ogólne obowiązki of. a.

272. Of. a. podlegają w szczególności: działą, karabiny maszynowe, broń ręczna, urządzenia przekaźnicze, przyrządy dalcelowania i daloporuszania służące dla artylerii; dalmierze, przyrządy do kierowania ogniem dział, sprzęt dymotwórczy; amunicja do dział, karabinów maszynowych i broni ręcznej, bomby, granaty ręczne, amunicja sygnalizacyjna i sprzęt pyrotechniczny; urządzenia dla dostarczania amunicji, pomieszczenia dla jej przechowywania, przyrządy dla zatapiania komór amunicyjnych i wentylacji.

Co podlega of. a.

273. Z chwilą rozpoczęcia przez okręt kampanii, of. a. przyjmuje od Komendy Portu według etatu sprzęt artyleryjski i amunicję, bada, o ile to jest możliwe, przyjmowane przedmioty co do ich całości i zdatności do użytku, oraz powoduje rozmieszczenie na okręcie, w miejscach do tego celu przewidzianych. Równocześnie przyjmuje on kreślenia, książki i. t. p. odnoszące się do działu artyleryjskiego.

Przyjęcie sprzętu.

274. Przed przyjęciem na okręt amunicji, of. a. bada stan komór amunicyjnych: czy zamknięcia do komór są szczelne, czy zamki działają, czy przyrządy do zatapiania, wentylacji oraz oświetlenia, są w porządku i działają, czy ściany komór są przepisowo wymalowane i czy nie ma tam wilgoci lub nieczystości. (Patrz: 682 i nast.).

Badanie komór amunicyjnych przed przyjęciem amunicji.

Klucze od komór amunicyjnych, jak również od zaworów do zatapiania amunicji, winny być przechowywane w specjalnej szafce, w kablinie z. d. o. (Patrz: 227).

275. Of. a. osobiście kieruje odbiorem amunicji od Komendy Portu, transportem do przystani i ładowaniem jej na okręt. Przy odbiorze przekonuje się on o dobrym stanie opakowania.

Przyjęcie amunicji.

Jeżeli przy dostawie na okręt opakowanie lub sama amunicja została uszkodzona, należy ją zwrócić z odpowiednim protokołem, ustalającym przyczyny uszkodzeń.

Konserwacja sprzętu.

276. Konserwację dział, broni maszynowej i ręcznej przeprowadza of. a. według odnośnych przepisów. Wszystkie pomocnicze urządzenia mechaniczne lub elektryczne: do kierowania ogniem, przekazywania rozkazów, transportu amunicji na okręcie, winny być przynajmniej raz w tygodniu zbadane, celem upewnienia się o ich sprawnym działaniu, o ile pod tym względem nie zostały wydane specjalne przepisy.

Drobne uszkodzenia i niedokładności of. a. stara się usunąć przy pomocy personelu i środków okrętowych; o poważniejszych — melduje z. d. o. celem uzyskania pomocy z poza okrętu. (Patrz: 229).

Czyszczenie uzbrojenia.

277. Codziennie, z wyjątkiem niedziel i świąt, winny być przeprowadzone półgodzinne czyszczenie uzbrojenia (patrz: 580, 581, 584), a po strzelaniach należy w tym celu poświęcić jeszcze więcej czasu. W czyszczeniu uzbrojenia artyleryjskiego winni brać udział wszyscy należący do jego obsługi. W tym samym czasie personel przydzielony, według roli alarmu bojowego, do przekazników artyleryjskich, winien być zajęty czyszczeniem urządzeń przekazniczych, lub też wykonywać ćwiczenia przekaznicze, a personel przydzielony do dostarczania amunicji, — czyścić i konserwować urządzenia dźwigów amunicyjnych lub też pozostawać do dyspozycji dla wykonywania innych prac.

Szkolenie.

278. Obowiązkiem of. a. jest kierować szkoleniem w ten sposób, żeby okręt jak najszybciej osiągnął pełną wartość bojową z punktu widzenia artyleryjskiego i żeby osiągnięty poziom został zachowany. W tym celu układa on, w porozumieniu z z. d. o., plan szkolenia artyleryjskiego, który powinien być zatwierdzony przez d. o. Plan ten obejmuje: znajomość sprzętu i działoczniny, dostawę amunicji, przekazywanie rozkazów; strzelania kalibrowe, ćwiczebne i bojowe, podczas dnia i nocy, strzelania z luf

ćwiczebnych i szkolenie celowania na znaczniku; kierowanie ogniem, kierowanie i obsługa reflektorów, użycie przyrządów dymotwórczych i obrony przeciwgazowej.

Szczególną uwagę należy zwracać na gruntowne wyszkolenie przekąźniczych. System przekąźniczy artyleryjski winien być tak zorganizowany i jego obsługa tak wyćwiczona, żeby nawet w wypadku zniszczenia telefonów, rur głosowych i wszystkich innych przyrządów, łączność of. k. o. z działami była zachowana.

Tak samo dostawa amunicji do dział winna być zapewniona mimo strat ludzi i uszkodzeń sprzętu.

Podczas szkolenia artyleryjskiego wszyscy oficerowie i szeregowi biorący w nim udział, podlegają of. a. jako przełożonemu.

279. Of. a. jest odpowiedzialny za uzupełnienie wyszkolenia specjalistów w dziale artylerii.

Jego stałą troską winno być staranie, żeby celowniczy i dalmierzyści, nie tylko nie tracili na okęcie sprawności fachowej nabytej na kursach, — lecz przeciwnie — nabywali coraz większą umiejętność.

Prowadzenie książeczek kanonierskich należy do obowiązków of. a.

280. Of. a. winien dokładnie poznać wartość fachową każdego szeregowego specjalności artyleryjskiej i zależnie od zdolności odpowiednio go wykorzystać.

Celem uzupełnienia zastępu specjalistów of. a. winien corocznie wybrać i przygotować pewną ilość z pośród młodszych szeregowych, ujawniających zdolności i zamiłowanie do tej broni i nadających się wskutek tego na przyszłych specjalistów.

281. Przed rozpoczęciem walki of. a. nadzoruje przygotowanie artylerii do boju. O ile na to starczy czasu sprawdza on osobiście przygotowania, po czym melduje z. d. o. i d. o. o gotowości swego działu do boju.

Podczas walki of. a. kieruje ogniem artylerii głównej według wskazówek d. o.

**Nadzór nad
szkoleniem
specjalistów.
Książki kano-
nierskie.**

**Wybór specja-
listów.**

**Podczas
walki.**

Wybór specjalistów.

293. Of. b. p. winien dokładnie poznać wartość fachową każdego szeregowego specjalności torpedo-minerskiej i zależnie od zdolności odpowiednio go wykorzystać.

Celem uzupełnienia zastępu specjalistów młodszymi szeregowymi niespecjalistami, of. b. p. winien wybrać z nich i przygotować corocznie pewną ilość wykazujących zdolności i zamiłowanie do tej broni i nadających się wskutek tego na przyszłych specjalistów.

Osobisty nadzór nad specjalnymi pracami.

294. Of. b. p. kieruje osobiście pracami i ćwiczeniami z materiałem wybuchowym i z takimi przyrządami, które wymagają szczególnie umiejętnego obchodzenia się.

Odzyskanie zagubionych torped i t. p.

295. W razie zagubienia torpedy lub miny podczas ćwiczeń, of. b. p. powoduje natychmiastowe przedsięwzięcie wszelkich kroków celem odzyskania zguby.

Cumowanie torped i min.

296. Przed wyjściem okrętu na morze, of. b. p. upewnia się czy wszystkie przedmioty należące do jego działu, w szczególności torpedy i miny, zostały należycie zabezpieczone przed możliwością poruszenia się.

Przed walką i podczas walki.

297. Przed walką of. b. p. nadzoruje przygotowanie sprzętu broni podwodnej do boju. O ile na to starczy czasu, przeprowadza on osobiście kontrolę przygotowań, po czym melduje z. d. o. i d. o. o gotowości.

Podczas walki of. b. p. kieruje użyciem broni podwodnej według wskazówek d. o.

Udział w służbie wachtowej.

298. Of. b. p. bierze udział w pełnieniu służby wachtowej, jednak w wypadkach kiedy obowiązki jego jako of. b. p. tego wymagają, winien być od tej służby zwolniony.

Prowadzenie akt.

299. Of. b. p. odpowiada za prowadzenie akt działu broni podwodnej na okręcie.

Zmiana of. b. p.

300. W razie zmiany, of. b. p. winien przekazać swemu następcy wszystkie obowiązki w porządku i wyczerpująco, o czym melduje wraz z następcą osobiście i pisemnie z. d. o. i d. o.

Ewentualne braki i usterki należy ustalić protokółarnie. Zmianę należy zanotować w dzienniku zdarzeń.

301. II of. b. p. jest pomocnikiem i zastępcą I of. b. p. Prowadzi on, w granicach ogólnej odpowiedzialności I of. b. p. wykształcenie w tych dziedzinach działu broni podwodnej, które mu zostaną przydzielone. W czasie boju II of. b. p. znajduje się przy uzbrojeniu torpedowym, względnie tam gdzie jego obecność jest potrzebna. Podczas wachty bojowej kieruje on użyciem broni podwodnej na swojej wachcie.

II of. b. p.

5.

Oficer Sygnałowy (of. syg.)

302. D. o. poleca pełnienie obowiązków of. syg. jednemu z pośród młodszych oficerów okrętu.

of. syg.

303. Of. syg. podlega optyczna, radiotechniczna, podwodna i wszelka inna sygnalizacja okrętu.

**Obowiązki
of. syg.**

Odpowiada on za utrzymanie poziomu wykształcenia fachowego sygnalistów i radiotechników oraz, według wskazówek z. d. o., reguluje ich służbę wachtową. Podział na wachty ster-sygnalistów i ich szkolenie prowadzi of. syg. w porozumieniu z of. n. (Patrz: 265).

304. Of. syg. odpowiada bezpośrednio przed d. o. za sprawne działanie sygnalizacji pod względem taktycznym i technicznym, natomiast w sprawach dotyczących szkolenia personelu podlega z. d. o.

**Podległość
of. syg.**

305. Z chwilą rozpoczęcia przez okręt kampanii of. syg. obejmuje od Komendy Portu według etatu cały sprzęt sygnalizacyjny i radiotechniczny. Radiostację przejmuje on w stanie zmontowanym i gotowym do ruchu. Personel Komendy Portu obowiązany jest zaznajomić of. syg. z właściwościami przyjętej radiostacji.

Objęcie sprzętu sygnalizacyjnego i radiotechnicznego.

306. Of. syg. prowadzi ewidencję i przeprowadza konserwację powierzonego mu sprzętu.

Konserwacja sprzętu.

tu według obowiązujących przepisów. Stara się on usunąć mniejsze uszkodzenia przy pomocy personelu i środków okrętowych, o poważniejszych — melduje z. d. o. celem uzyskania pomocy z poza okrętu. (Patrz: 229).

Of. syg. podczas walki.

307. Podczas walki of. syg. znajduje się tam, gdzie jego obecność jest najpotrzebniejsza, a więc w radiostacji lub na pomoście.

Udział w służbie wachtowej.

308. Of. syg. pełni służbę wachtową na równi z innymi oficerami. Jeżeli na morzu jego służba specjalna wymaga, żeby czasowo być zwolniony od wachty, decyduje o tym d. o. na wniosek z. d. o.

Znajomość książki sygnałowej i t. p.

309. Of. syg. winien posiadać wyczerpującą znajomość książki sygnałowej, szyfrów i regulaminów radiotelegraficznych używanych w marynarce wojennej.

Prowadzenie akt.

310. Of. syg. odpowiada za prowadzenie akt działu sygnałowego i radiotechnicznego, nadzoruje prowadzenie dziennika sygnałowego i radiotelegraficznego, odpowiada za przechowywanie i poprawianie tajnych szyfrów, książek i regulaminów swojego działu, zgodnie z przepisami.

6.

Adiutant Okrętu (ad. o.)

Ad. o.

311. D. o. powierza obowiązki ad. o. jednemu z młodszych oficerów okrętu, z reguły — of. syg.

Wyznaczony oficer pełni służbę ad. o. obok innych swoich obowiązków.

Obowiązki ad. o.

312. Ad. o. jest pomocnikiem d. o. w sprawach dotyczących korespondencji służbowej okrętu, z wyjątkiem spraw gospodarczo-administracyjnych. Nadzoruje on pracę personelu kancelaryjnego.

Ad. o. prowadzi osobiście dziennik podawczy dla całej korespondencji tajnej okrętu. Co się tyczy akt tajnych, odpowiada on osobiście za prowadzenie i przechowywanie tylko

tych, które odnoszą się do spraw osobistych oficerów lub spraw natury ogólnej, natomiast te akta, które dotyczą specjalnych działów służby okrętowej lub spraw gospodarczych, winny być załatwiane przez odnośnych oficerów.

W sprawach dotyczących jego służby ad. o. podlega bezpośrednio d. o.

313. Poczte służbową jawną i tajną ad. o. przygotowuje do referatu d. o. oraz przedkłada gotowe pisma d. o. do podpisu.

Ad. o. nadzoruje czynności służbowe podległego mu podoficera pocztowego. (Patrz: 669).

314. Ad. o. odpowiada za pewne i szybkie dostarczenie akt zainteresowanym i za sprawną ekspedycję pism.

315. Ad. o. nadzoruje wykonywanie zmian, poprawek i t. p. w jawnych ksiązkach służbowych, w tajnych zaś skutecznie te czynności osobiście.

316. W czasie wojny ad. o. prowadzi dziennik działań wojennych. (Patrz: 205).

317. O ile d. o. uważa za wskazane, ad. o. towarzyszy mu podczas oficjalnych wizyt i w podobnych okazjach.

**Poczta
służbowa.**

**Ekspedycja
akt.**

**Poprawianie
ksiązek.**

**Prowadzenie
dziennika
działań wo-
jennych.**

**Ad. o. towa-
rzyszy d. o.
podczas wizyt.**

7.

Oficer Mechanik (of. mech.)

318. Of. mech. odpowiada przed d. o. za gotowość bojową mechanizmów okrętowych i jest kierownikiem działu mechanicznego. Na mniejszych okrętach, na których nie ma of. mech., winien być wyznaczony na kierownika maszyn odpowiedni podoficer specjalności technicznej. (Patrz: 449—451).

319. Do działu mechanicznego na okręcie należą wszystkie urządzenia i materiały, służące do zapewnienia prawidłowego ruchu okrętu, za-

**Of. mech.
Ogólne obo-
wiązki.**

**Dział mecha-
niczny.**

bezpieczenia działania wszelkich mechanizmów z tym ruchem związanych, oraz źródła i instalacje energii elektrycznej, służące do oświetlenia i uruchamiania odbiorników silnikowych, w granicach do głównych tablic rozdzielczych. Wyszczególnienie urządzeń należących do działu mechanicznego, zawiera załącznik Nr 6.

Oszczędność w gospodarce.

320. Zarządzając inwentarzem maszynowym, materiałem pędnym i konserwacyjnym, of. mech. winien stosować największą oszczędność.

Dokładna znajomość urządzeń technicznych i t.p.

321. Of. mech. winien posiadać szczegółową i wyczerpującą znajomość, nie tylko wszystkich urządzeń technicznych, należących do jego działu, lecz i takich, które należą do innych działów, a jemu podlegają tylko pod względem remontu i dozoru technicznego. W szczególności musi on znać dokładnie wszelkie urządzenia na okręcie, zabezpieczające od zatonięcia i pożaru.

Of. mech. przełożonym personelu technicznego.

322. Of. mech. jest przełożonym całego personelu technicznego okrętu. Kieruje on wyszkoleniem, reguluje służbę wachtową personelu technicznego, oraz dokonywuje podziału prac, związanych z należyтым utrzymaniem maszyn, kotłów i mechanizmów pomocniczych podczas postoju okrętu.

Of. mech. oficerem III oddziału.

323. Of. mech. winien być równocześnie of. od. III oddziału okrętowego (patrz: 392 i nast.).

Poznanie podległego personelu.

324. Of. mech. winien poznać gruntownie zdolności techniczne i wyrobienie praktyczne podwładnego mu personelu celem użycia go na właściwym stanowisku.

Uzyskanie zgody d. o. na większe prace przy mechanizmach.

325. Na wykonanie takich prac przy urządzeniach technicznych okrętu, które ograniczają jego gotowość morską albo bojową, lub mogą wpłynąć na program wyszkolenia, of. mech. musi uzyskać zgodę d. o.

O postępie prac i o ich ukończeniu, of. mech. informuje z. d. o., d. o. i innych zainteresowanych oficerów.

326. Na nowobudujący się okręt I of. mech. winien być przydzielony najpóźniej z chwilą kiedy rozpoczyna się montaż głównych mechanizmów, lub odbiór kotłów. (Patrz: 29).

Przydział of. mech. na budujący się okręt.

327. Na okręt mający po remoncie przejść ze stanu II rezerwy w stan I rezerwy lub rozpocząć kampanię, I of. mech. winien być przydzielony co najmniej na dwa tygodnie przed zakończeniem prac remontowych, a najpóźniej z chwilą rozpoczęcia prób przez zakład remontujący.

Na okręt po remoncie.

328. Przyjęcie urządzeń technicznych nowozbudowanego okrętu przez I of. mech. następuje według wskazówek przewodniczącego komisji odbiorczej, najpóźniej z chwilą przyjęcia okrętu przez d. o.

Przyjęcie urządzeń technicznych.

329. Przyjęcie urządzeń technicznych przez of. mech. po remoncie okrętu następuje najpóźniej z dniem przejścia okrętu w stan I rezerwy.

330. Konserwację i okresowe próby kotłów parowych i innych urządzeń technicznych okrętu, of. mech. przeprowadza według odpowiednich przepisów.

Periodyczne próby.

331. Specjalną opiekę roztacza of. mech. nad kotłami parowymi, dbając o ich dokładne czyszczenie w terminach nakazanych. Po każdym czyszczeniu of. mech. winien osobiście zbadać kocioł i uregulować zawory bezpieczeństwa. Na okrętach, na których nie ma of. mech. kontroluje kotły po czyszczeniu i nastawia zawory bezpieczeństwa of. mech. dywizjonu.

Opieka nad kotłami.

O nadchodzącym terminie czyszczenia kotłów of. mech. winien zawnoczu zameldować d. o. Jeżeli w przepisowym terminie nie ma możliwości wykonania tej pracy i dozwolona ilość godzin czynności kotłów parowych zostanie przekroczona, of. mech. winien zwrócić na to uwagę d. o. i odnotować w dzienniku maszynowym okrętu.

Prace przy kotłach i t. p. tylko za wiedzą of. mech. **332.** Bez wiedzy i zgody of. mech. nikomu nie wolno wykonywać żadnych prac przy kotłach, rurociągach i mechanizmach należących do jego działu.

Nadzór nad mechanizmami łodzi okrętowych. **333.** Nadzór nad dobrym działaniem i obsługa mechanizmów napędowych łodzi okrętowych należy do obowiązków of. mech.

Dokowanie okrętu. **334.** Of. mech. wchodzi w skład komisji badającej stan kadłuba okrętu podczas dokowania. Prowadzi on nadzór nad pracami przy podwodnych częściach okrętu w doku.

Prowadzenie akt i dziennika maszynowego. **335.** Of. mech. odpowiada przed d. o. za należyte prowadzenie akt należących do jego działu. W szczególności winien on dbać o to, żeby dziennik maszynowy był prowadzony ściśle według odnośnych przepisów i żeby, we właściwych terminach, został przedłożony przełożonym do wglądu. Of. mech. przechowuje i uaktualnia życiorys maszyn.

Wyszkolenie personelu i usuwanie uszkodzeń. **336.** Of. mech. odpowiada za wyszkolenie i fachowe dokształcanie swoich podwładnych. Winien on dbać o to, żeby jak najwięcej prac wykonywano na okręcie własnymi siłami, oraz ażeby awarie powstałe na morzu i podczas boju były usuwane możliwie szybko.

Regulacja stanu personelu. **337.** Podwładnym personelem of. mech. rozporządza tak, żeby z okrętu co rok mogła być oddana odpowiednia ilość szeregowych celem dalszego wyszkolenia na kursach.

Przed wyjściem na morze. **338.** Of. mech. odpowiada za to, żeby na postoiu nie poruszano śrubami napędowymi okrętu bez uzyskania na to zgody of. w. (dyż.).

Przed każdym wyjściem okrętu należy sprawdzić działanie telegrafu maszynowego, gwizdków parowych lub syren, maszyny sterowej i windy kotwicznej.

339. Of. mech. melduje z. d. o. i d. o. gotowość mechanizmów okrętu do ruchu i ilość kotłów pod parą.

Meldowanie gotowości do ruchu.

340. Podczas ruchu okrętu of. mech. sprawdza jak najczęściej działanie kotłów i mechanizmów, oraz kontroluje ich obsługę.

341. W czasie walki of. mech. powinien znajdować się przy prawej maszynie, o ile jego obecność nie jest wymagana na innym miejscu.

Podczas walki.

342. W razie zmiany of. mech. winien przekazać swemu następcy, w porządku i wyczerpująco wszystkie obowiązki, oraz poinformować go o stanie urządzeń technicznych okrętu. Przed objęciem oficer obejmujący winien widzieć maszyny w ruchu. Ewentualne braki i usterki należy ustalić protokółarnie. O zmianie należy z. d. o. zameldować ustnie, a d. o. ustnie i pisemnie.

Zmiana of. mech.

343. Na okręcie, na którym znajduje się kilku of. of. mech., najstarszy jest I of. mech. W tym wypadku II of. mech. jest jego zastępcą i prowadzi, pod jego ogólną odpowiedzialnością, wyszkolenie załogi maszynowej, oraz roztacza szczegółowy nadzór nad tą częścią urządzeń technicznych okrętu, która mu zostanie powierzona.

I of. mech. i II of. mech.

344. Jeżeli na okręcie oprócz I of. mech. znajduje się nie mniej jak dwóch młodszych of. of. mech., winni oni pełnić oficerską służbę wachtową przy maszynach, dopóki okręt jest w ruchu.

Służba wachtowa.

8.

Oficer Sanitarny (of. san.)

345. Of. san. jest fachowym doradcą i organem wykonawczym d. o. we wszystkich sprawach okrętowej służby sanitarnej i odpowiada przed nim za prawidłowy i celowy przebieg tej służby.

Of. san. Ogólne obowiązki.

- Zależność.** 346. We wszystkich sprawach dotyczących służby sanitarnej, of. san. porozumiewa się bezpośrednio z d. o. i informuje z. d. o. W innych sprawach zależność pozostaje ta sama jak wszystkich oficerów okrętowych.
- Zdrowotność załogi.** 347. Of. san. czuwa nad ogólnym stanem zdrowotnym załogi; zapobiega i przeciwdziała przenoszeniu i rozszerzaniu się chorób na okręcie, oraz leczy chorych.
W myśl otrzymanych zarządzeń melduje on o stanie zdrowotności d. o. i swemu fachowemu przełożonemu.
- Samokształcenie się.** 348. Of. san. winien śledzić postępy medycyny i higieny morskiej, oraz zwracać uwagę na sanitarne stosunki na innych okrętach i w portach.
- Szkolenie personelu.** 349. Of. san. kieruje służbą podległego mu personelu sanitarnego i prowadzi dalsze wykszolenie pod względem fachowym.
- Lazaret okrętowy.** 350. Of. san. jest odpowiedzialny za porządek i czystość w pomieszczeniach dla chorych i w ambulatorium okrętu (lazaret okrętowy).
Czuwa on nad prawidłowym działaniem stacji profilaktycznej okrętu. (Patrz: 106).
- Gospodarka materiałem sanitarnym.** 351. Of. san. zarządza materiałem sanitarnym, odpowiada za racjonalną gospodarkę tym materiałem i za należyte prowadzenie ksiąg inventarzowych. Zawczasu troszczy się on o uzupełnienie materiału sanitarnego; kontroluje konserwację narzędzi chirurgicznych, przedmiotów gumowych, surowic i szczepionek, w myśl istniejących przepisów.
- Prowadzenie akt.** 352. Of. san. odpowiada za prawidłowe prowadzenie wszystkich ksiąg, protokołów i terminowych sprawozdań swego działu, przewidzianych rozkazami i przepisami.
- Dyżur lekarski.** 353. O ile na okręcie jest dwóch lub więcej lekarzy, d. o. może zarządzić, w razie potrzeby, pełnienie dyżurów lekarskich.

354. Of. san. udziela pomocy lekarskiej osobom postronnym tam, gdzie jest wskazany pośpiech, o ile zachodzi brak pomocy lekarskiej. W takich wypadkach nie wolno mu przyjmować ani żądać wynagrodzenia osobistego; materiał sanitarny należący do okrętu może być użyty bez zapłaty. (Patrz: 181).

**Pomoc lekar-
ska dla osób
postronnych.**

355. Of. san. jest członkiem wszystkich komisyj w sprawach higienicznych i zdrowotnych na okręcie.

Komisje.

356. Of. san. zwiedza, przynajmniej raz w tygodniu, wszystkie pomieszczenia okrętu, w szczególności ubikacje mieszkalne załogi, kuchnie, prowiantury, łazienki, ustępy i przekonywuje się o stanie higieny i wentylacji. W razie zjawienia się robactwa zarządza on bez zwłoki dezynfekcję, w porozumieniu z z. d. o.

**Lustracja
pomieszczeń.
Dezynfekcja.**

357. Raz na miesiąc, a w miarę potrzeby częściej, of. san. winien przeprowadzać przegląd lekarski załogi, przy czym podoficerowie powinni być badani oddzielnie od marynarzy. Na przeprowadzenie przeglądu lekarskiego of. san. winien uzyskać zawczasu zgodę z. d. o. Należy prowadzić ewidencję przeglądów lekarskich.

**Przegląd le-
karski załogi.**

358. Każdy szeregowy winien zaraz po zakrętowaniu być poddany przeglądowi lekarskiemu. Przed odbyciem kary aresztu zwykłego lub ścisłego, każdy szeregowy musi być również badany przez lekarza okrętowego.

**Przegląd le-
karski po-
szczególnych
osób.**

359. Przed każdą dłuższą podróżą of. san. zwraca uwagę na stan zębów załogi.

**Kontrola sta-
nu zębów.**

360. Of. san. troszczy się o wystarczające, zdrowe, smaczne i urozmaicone wyżywienie dla załogi. Zależnie od warunków pływania stawia on wnioski odnośnie racjonalnego odżywiania załogi, uwzględniając szczególnie palaczy i maszynistów. Kontroluje on jak najczęściej sposób dostarczania i przechowywania produktów żywnościowych, oraz nadzoruje przestrzeganie specjalnych instrukcyj odnośnie przechowywania mięsa.

Wyżywienie.

**Badanie wody
do picia.**

361. Przy braniu na okręt wody do picia. of. san. winien każdorazowo zwracać uwagę na to, czy dostarczona woda nadaje się do spożycia. W tym celu stara się on uzyskać chemiczną analizę wody, jeżeli istnieją jakiegokolwiek uzasadnione wątpliwości co do jej jakości. Of. san. przekonywuje się o stanie tanków i filtrów do słodkiej wody przez ich kontrolę, zwłaszcza podczas remontu i konserwacji. Zwraca on baczna uwagę na dezynfekcję ubrań ludzi pracujących w tankach dla słodkiej wody. Jeżeli przekonał się on, że woda nie nadaje się do picia, powoduje jej zamianę. (Patrz: 103).

Of. san. dba o to, żeby w bliskości pomieszczeń szeregowych na okręcie, znajdowały się podręczne zbiorniki dla dowolnego czerpania wody do picia.

Ubranie załogi.

362. Obowiązkiem of. san. jest przedstawić z. d. o. i d. o. swoje wnioski dotyczące celowości ubrania załogi zależnie od warunków klimatycznych. (Patrz: 105).

**Odczyty
i pogadanki.**

363. Przez odczyty i pogadanki of. san. uświadamia załogę o zasadach higieny, o najbardziej rozpowszechnionych chorobach, a szczególnie o skutkach alkoholizmu i o chorobach wenerycznych. (Patrz: 102).

**Świadectwa
zdrowia.**

364. Przed odejściem na pływanie zagraniczne of. san. powinien uzyskać dla okrętu świadectwo zdrowia. (Patrz: 104).

**Zapobieganie
chorobom.**

365. Podczas pływania i postoju w portach, of. san. winien powodować wydawanie zarządzeń, które są wskazane z lekarskiego punktu widzenia, ze względu na klimatyczne warunki, celem zapobieżenia chorobom i przeciwko przeniesieniu na okręt chorób zakaźnych.

**Wyokrętowa-
nie chorych.**

366. W wypadkach chorób zakaźnych, zagrażających zdrowiu całej załogi, albo też jeżeli of. san. przewiduje że choroba będzie długotrwała i wątpliwy jest powrót chorego do zdrowia, ze względów na brak należytych środków i opieki na okręcie, stawia on wniosek na wyo-

krętowanie chorego. Of. san. winien dopilnować transportu chorego na ląd i dać lekarzowi obejmującemu leczenie wszystkie potrzebne wiadomości.

O ile okręt pozostaje nadal w porcie, of. san. powinien możliwie często odwiedzać chorego. Sprawę leczenia oficerów i szeregowych załóg O. O. R. P. w szpitalach zagranicznych, regulują specjalne rozkazy.

367. Po zakończeniu pływania zagranicznego, of. san. melduje, w formie sprawozdania, swej fachowej władzy przełożonej o spostrzeżeniach, dotyczących higieny okrętowej, stanu zdrowotnego załogi i charakterystyki zwiedzonych portów i krajów, z punktu widzenia panujących tam stosunków zdrowotnych i higienicznych.

Sprawozdanie z podróży.

368. Przed walką of. san. zarządza rozwinięcie punktu opatrunkowego oraz odpowiednie rozmieszczenie sprzętu sanitarnego. Po osiągnięciu gotowości swego działu of. san. melduje o tym d. o. i z. d. o.

Oficer sanitarny podczas walki.

Podczas walki of. san. znajduje się w punkcie opatrunkowym.

Of. san. wykonuje podczas walki tylko takie zabiegi chirurgiczne, które ze względu na uratowanie życia muszą być wykonane bez zwłoki.

369. Przed wyokrętowaniem of. san. winien zdać cały inwentarz sanitarny i akta swemu następcy, lub w wypadkach wyjątkowych z. d. o.

Zdanie obowiązków.

9.

Komisarz (kom.).

370. Na okręcie, będącym samodzielną jednostką administracyjną, obowiązki kom. pełni z. d. o. (patrz: 225).

Kom.

Dla okrętu, który pod względem administracyjnym nie tworzy samodzielnej jednostki, kom.

znajduje się przy dowództwie zespołu (patrz: 855), względnie przy tej jednostce administracyjnej, do której okręt został przydzielony.

Obowiązki kom.

371. Kom., z ramienia dowódcy, będącego w danym wypadku dowódcą jednostki administracyjnej, nadzoruje i reguluje sprawy pieniężne, żywnościowe, mundurowe i materiałów kancelaryjnych.

Poza tym prowadzi on całą rachunkowość materiałową wszystkich działów okrętowych.

Zakres działania kom. jest następujący:

Oдноśnie gospodarki w ogólności.

372. Oдноśnie gospodarki w ogólności:

Przyjmowanie i oddawanie swych obowiązków zgodnie z istniejącymi przepisami. Redagowanie części gospodarczej rozkazu dziennego jednostki administracyjnej.

Informowanie dowódcy jednostki administracyjnej o stanie gospodarki intendenckiej, jej niedomaganiach i usterkach, oraz o stanie rachunkowości materiałowej w innych działach okrętowych.

Czuwanie nad przepisowym pobieraniem, w ustalonych terminach i w odpowiedniej ilości, potrzebnych pieniędzy i materiałów intendenckich; czuwanie nad odpowiednim zabezpieczeniem przechowywanych w jednostce administracyjnej materiałów intendenckich i pieniędzy.

Współpraca z oficerami specjalistami, referentami dowódcy jednostki administracyjnej (patrz: 857), gdy jednostka składa się z zespołu okrętów, względnie z of. of. k. d. na okręcie, gdy okręt stanowi jednostkę administracyjną, w zakresie gospodarki materiałów pozaintendenckich.

Oдноśnie nadzoru administracyjnego.

373. Oдноśnie nadzoru administracyjnego:

Wykonywanie nadzoru administracyjnego zgodnie z postanowieniami oдноśnych przepisów.

Obecność przy czynnościach nadzorczych i kontrolnych, wykonywanych przez czynniki nadzorcze.

374. Odnośnie personelu pomocniczego:

Przedstawianie dowódcy jednostki administracyjnej wniosków na obsadę stanowisk administracyjnych pomocniczych, troska o fachowe wyszkolenie podwładnego personelu podoficerskiego, nadzorowanie jego pracy, pouczanie na odprawach i regulowanie całokształtu służby administracyjnej tego personelu.

Odnośnie personelu pomocniczego.

375. Odnośnie gospodarki pieniężnej:

Regulowanie godzin wypłat kasowych, przechowywanie jednego klucza od kasy z wtórnikiem, obecność przy sprawdzaniu pieniędzy podjętych z kasy skarbowej, stwierdzanie zgodności zawartości kasy z przepisowym wykazem, otwieranie i zamykanie kasy wspólnie z of. p., oraz spełnianie wszystkich innych czynności, przewidzianych przepisami administracyjnymi.

Odnośnie gospodarki pieniężnej.

376. Odnośnie gospodarki materiałowej i ryczałtowej.

Wykonywanie tych wszystkich czynności i obowiązków, które nakładają na niego właściwe przepisy i rozporządzenia administracyjne.

Odnośnie gospodarki materiałowej i ryczałtowej.

377. Odnośnie rachunkowości:

Wizowanie dowodów rachunkowych, oraz podpisywanie dowodów kasowych i materiałowych.

Odnośnie rachunkowości.

Czuwanie nad terminowym sporządzaniem sprawozdań, wykazów i pism, oraz przedstawianie ich dowódcy jednostki administracyjnej.

Podpisywanie wewnętrznej korespondencji dotyczącej gospodarki pieniężnej i materiałowej, oraz zewnętrznej, — bądź to w wypadkach przewidzianych przepisami, bądź na zlecenie dowódcy jednostki administracyjnej.

Nadzorowanie przepisowego prowadzenia ksiąg i kartotek, oraz należytego rejestrowania i utrzymywania w aktualności przepisów i rozporządzeń, dotyczących administracji i gospodarki w jednostce administracyjnej.

Spełnianie wszystkich innych czynności, przewidzianych przepisami administracyjnymi.

**Kom. oficerem
materiało-
wym.**

378. W jednostkach administracyjnych nie posiadających etatowego oficera materiałowego (organu zarządzającego materiałem intendencym), kom. pełni jednocześnie obowiązki tegoż w odniesieniu do materiałów żywnościowych, mundurowych i kancelaryjnych.

10.

Oficer Płatnik (of. p.).

Of. p.

379. Of. p. jest organem zarządzającym jednostki administracyjnej w sprawach pieniężnych. Podlega on komisarzowi.

380. Co się tyczy gospodarki w ogólności, zakres działania of. p. obejmuje: przyjęcie, względnie oddanie swych obowiązków zgodnie z przepisami,

sporządzanie wniosków do części gospodarczej rozkazu dziennego dowódcy jednostki administracyjnej i przedstawianie ich kom.

**Obowiązki of.
p. odnośnie
personelu.**

381. Odnośnie personelu: rozdzielanie funkcji pomiędzy przydzielony mu personel, szkolenie podległego personelu w zakresie gospodarki pieniężnej i rachunkowości, oraz nadzorowanie jego pracy.

**Odnośnie go-
spodarki pie-
niężnej.**

382. Odnośnie gospodarki pieniężnej: wykonywanie czynności związanych z podjęciem pieniędzy z kasy skarbowej, lub z banku, sporządzanie aktów rachunkowych obowiązujących w gospodarce pieniężnej, badanie dowodów rachunkowych, przyjmowanie pieniędzy do kasy jednostki administracyjnej i przechowywanie ich zgodnie z przepisami; obliczanie należności pieniężnych i dokonywanie wypłat, wypłacanie adresatom pieniędzy przekazywanych pocztą i zdanych przez podoficera pocztowego (patrz: 672), uzgadnianie obrotów pieniężnych na rachunkach bieżących w kasie skarbowej lub w banku, dopilnowywanie wyliczania się z zaliczek, stwierdzanie stanu zadłużenia na pisemnych prośbach o zaliczki zwrotne na uposażenie

i dopilnowywanie wyrównywania wierzytelności; referowanie kom. czy wysokość składanych wadów i kaucyj odpowiada ustawom, przestrzeganie uiszczania opłat stemplowych i t. p.; przechowywanie jednego klucza od kasy wraz z wtórnikiem, otwieranie i zamykanie kasy jednostki administracyjnej wspólnie z kom., oraz spełnianie wszystkich innych czynności, przewidzianych odnośnymi przepisami.

383. Odnośnie aktów rachunkowych:

prowadzenie księgowości przy pomocy przydzielonego personelu, dopilnowywanie legalizacji ksiąg przed oddaniem ich do użytku, sporządzanie dowodów rachunkowych, przedstawianie kom. dokumentów rachunkowych i dowodów kasowych celem wizowania; opracowywanie, podpisywanie i terminowe przedstawianie kom. sprawozdań rachunkowych, wykazów i sprawozdań obowiązujących w gospodarce pieniężnej; sporządzanie rocznych zestawień z gospodarki ryczałtowej, uzgadnianie raportów porannych z dziennikiem należności, zestawianie wyników badania sprawozdań rachunkowo-kasowych przez kierownika administracji pieniężnej, oraz spełnianie wszystkich innych czynności, przewidzianych przepisami administracyjnymi.

Odnośnie aktów rachunkowych.

384. Na okręcie, stanowiącym pododdział jednostki administracyjnej, d. o. spełnia zarządzenia dowódcy jednostką administracyjnej. W takim wypadku czynności of. p. pełni d. o. sam, lub powierza je jednemu z oficerów.

Na okręcie, na którym nie ma of. p.

11.

Oficer Kierownik Działu Okrętowego (of. k. d.).

385. Cały sprzęt i wszystkie materiały, przeznaczone do użytku na okręcie, dzielą się na działy, administrowane przez odnośnych oficerów kierowników działów (of. k. d.).

Of. k. d

Ilość działów okrętowych, oraz podział sprzętu i materiałów na poszczególne działy,

ustala Dowódca Marynarki Wojennej. (Patrz: załącznik Nr. 6.).

386. Jeżeli dla kierowania danym działem okrętowym nie ma na okręcie oficera odnośnej specjalności, d. o. powierza administracją tego działu innemu oficerowi, a jeżeli ilość oficerów nie wystarcza, wtedy może przydzielić każdemu z nich po kilka działów.

387. Jeżeli w składzie osobowym okrętu wymienieni są oficerowie specjaliści, wtedy obejmują oni odnośne działy na podstawie rozkazu d. o.

**Obowiązki of.
k. d.**

388. Do zakresu czynności of. k. d. należy:

zgodne z przepisami zamknięcie i podpisanie ksiąg materiałowych działu, przy zdawaniu i obejmowaniu: sporządzanie zapotrzebowań, pobieranie i oddawanie sprzętu i materiałów; utrzymywanie w należyтым stanie oraz odpowiednie rozmieszczanie i przechowywanie na okręcie sprzętu i materiałów; prowadzenie ksiąg inwentarzowych; meldowanie przełożonym bez zwłoki o zaszłych stratach lub uszkodzeniach w materiałach i sprzęcie, oraz wykonywanie wszystkich innych czynności administracyjnych, nakazanych rozporządzeniami.

**Komisyjne
badanie stanu
działu.**

389. W razie śmierci, nagłej choroby lub w innych okolicznościach unemożliwiających of. k. d. zdanie swej funkcji, d. o. zarządza komisyjne stwierdzenie stanu działu okrętowego, w sposób nakazany przepisami administracyjnymi. O ewentualnych stratach melduje on dowódcy jednostki administracyjnej.

Sily pomocnicze.

390. Do pomocy of. k. d. ma podoficerów gospodarzy działów okrętowych. (Patrz: 442—448).

**Stosunek of.
k. d. do kom.**

391. Of. k. d. powinien ściśle współpracować z kom. okrętu względnie z kom. z., pod względem rachunkowości materiałowej.

12.

Oficer Oddziału (of. od.)

392. Każdy oddział załogi okrętowej (patrz: 452—456), podlega swemu of. od., wyznaczone-
mu z pośród oficerów okrętu rozkazem d. o. Do pomocy of. of. od. winni być przydzielani chorążowie i podporucznicy jako młodsi oficerowie oddziałów, a w razie ich braku starsi podoficerowie.

Of. od.

Obowiązki of. od. III, (oddziału personelu technicznego) winien pełnić of. mech. (Patrz: 323).

393. Of. od. wybiera podoficera szefa i sekcyjnych z pośród podoficerów należących do oddziału. (Patrz: 436—439, względnie 440—441).

Ogólne obowiązki of. od.

394. Of. od. jest przełożonym wszystkich oficerów, podoficerów i szeregowych należących do jego oddziału. Odpowiada on za postawę wojskową, wyszkolenie ogólnowojskowe, czystość osobistą, dobry stan i czystość umiędurowania, hamaków, łóżek, pościeli i t. p.

395. Najważniejszym obowiązkiem of. od. jest uzyskać dokładną znajomość osobistą wszystkich podwładnych. W tym celu winien on starać się poznać nie tylko wartość służbową podwładnego, ale też zalety i wady jego charakteru, jego sprawy osobiste i rodzinne. Nie uwiązując roli przełożonego, winien on, przez taktowne i indywidualne traktowanie podwładnych, starać się uzyskać ich zaufanie i być im przyjacielem i doradcą.

Dokładna znajomość podwładnych.

396. Of. od. prowadzi ewidencję szeregowych swego oddziału, przedkłada z. d. o. wniośki do ich opiniowania, prowadzi i przechowuje u siebie pod zamknięciem ich książki ewidencyjne. (Patrz: 70 i 214).

Ewidencja, opiniowanie, książki ewidencyjne.

397. Of. od. dba o to, żeby każdy z szeregowych oddziału posiadał numer okrętowy i przydział przy alarmach.

Przydział numerów okrętowych i t. p.

Według wskazówek z. d. o. reguluje on udział szeregowych w służbie wachtowej. (Patrz: 451 i nast., 538 i nast.)

Raporty karne.

398. Przy raportach karnych dotyczących szeregowych swego oddziału, of. od. winien być obecny z książką ewidencyjną przedstawianego do ukarania. Obowiązkiem of. od. jest przypilnowywanie, ażeby nakładane na szeregowych kary były wykonywane i zapisywane do książek ewidencyjnych i księgi kar okrętu.

Układanie kolejności urlopów szeregowych.

399. Według wskazówek z. d. o. i w porozumieniu i z oficerami specjalistami okrętu, of. od. układa kolejność rocznych urlopów wypoczynkowych dla podoficerów i szeregowych swego oddziału i przedkłada wnioski z. d. o.

Prośby o zwolnienie na ląd przyjmuje on podczas codziennej zbiórki, wpisuje do książki zwolnionych na ląd oddziału i przedkłada z. d. o. do zatwierdzenia. Jeżeli zdaniem of. od. proszący nie powinien otrzymać zwolnienia na ląd, wtedy informuje go, że prośby jego o zwolnienie na ląd nie będzie popierał i melduje z. d. o. o powodach.

Musztra piesza i t. p.

400. Szkolenie szeregowych w musztrze pieszej i władaniu bronią ręczną jest obowiązkiem of. od. Strzelanie ćwiczebne z karabinów i pistoletów prowadzi on według wskazówek of. a. Za należyte czyszczenie broni ręcznej, zwłaszcza po musztrze i strzelaniu, of. od. jest odpowiedzialny.

Praktyka morska.

401. Of. od. prowadzi szkolenie szeregowych załogi pokładowej w wiosłowaniu, żaglowaniu, sygnalizacji i pracach bosmańskich. Obowiązkiem jego jest wyszkolić odpowiednią ilość szeregowych w sterowaniu okrętem i sondowaniu sondą ręczną.

Gimnastyka i sport.

402. Nauka pływania, gimnastyka i gry sportowe w podległym mu oddziale, winny być traktowane przez of. od. jako ważna gałąź służby, konieczna dla wyrobienia sprawności fizycznej i ducha sportowego. (Patrz: 111—113).

403. Of. od. kieruje, według otrzymanych wskazówek, nauką przedmiotów ogólnokształcących w swoim oddziale, przez urządzenie wykładów i odczytów i przez udzielanie pomocy samokształcącym się.

Przedmioty ogólnokształcące.

404. Of. od. winien prowadzić ścisłą kontrolę gospodarki mundurowej podległego mu oddziału, według istniejących przepisów.

Gospodarka mundurowa.

405. Odpowiada on za to, żeby stan umundurowania, podległych mu szeregowych, był zgodny z kartą umundurowania i żeby każdy posiadał przepisaną ilość mundurów, bielizny i obuwia, w dobrym stanie i czyste.

Najmniej raz na cztery tygodnie of. od. urzędu przeglad umundurowania, oddzielnie dla marynarzy i dla młodszych podoficerów. Zwraca on uwagę, aby oddział otrzymywał regularnie czas i sposobność do prania bielizny i naprawy umundurowania, a w razie potrzeby zwraca się w tej sprawie do z. d. o. z odpowiednim wnioskiem.

Od młodszych oficerów oddziału i od sekcyjnych of. od. wymaga, żeby osobiście nadzorowały pranie bielizny i naprawę umundurowania (Patrz: 621—631).

Odpowiada on również za porządek w szafkach i skrzyniach marynarskich, oraz za czystość i higieniczny stan stołów, ławek, naczyń stołowych, łóżek i hamaków.

Ogólna czystość i porządek.

406. Of. od. obserwuje pilnie stan zdrowotny swego oddziału, a w razie potrzeby powoduje badanie chorego przez lekarza. Odpowiada on za to, żeby wszyscy bez wyjątku stawiali się do przeglądów lekarskich. Of. od. dba również o to, żeby podwładni szeregowi dobrze się myli codziennie i żeby przynajmniej raz w tygodniu mogli wykapać się w ciepłej wodzie. (Patrz: 615—620).

Stan zdrowotny i czystość osobista.

407. Of. od. wypłaca osobiście pobory, żołd i inne należności pieniężne według spisu otrzymanego od of. p.

Wypłaty.

Meldunek podczas przeglądu. 408. Podczas codziennego przeglądu of. od. melduje z. d. o. stan oddziału, ilość chorych i nieobecnych z innych powodów, raporty karne, prośby o urlop, zażalenia i inne sprawy dotyczące oddziału.

Zastępowanie of. od. 409. W razie przejściowej nieobecności of. od. zastępuje go najstarszy z młodszych oficerów oddziału lub najstarszy szeregowy.

Młodszy oficerowie oddziału. 410. Młodszy oficerowie oddziału powinni być pomocnikami of. od. w pełnieniu służby oddziałowej. W razie braku oficerów w oddziale, mogą na ich miejsce być wyznaczani najstarsi podoficerowie.

C. Podoficerowie

1.

Bosman Okrętu (b. o.)

B. o. 411. B. o. zostaje wyznaczony na okręt rozkazem wyższego przełożonego. Winien on być najstarszym z podoficerów swej specjalności na okręcie. Jeżeli ilość podoficerów i warunki służbowe na to pozwalają, winien on być zwolniony od pełnienia służby wachtowej. Nie powinien on również należeć do żadnego z oddziałów okrętowych. Na mniejszych okrętach b. o. pełni funkcje pod ew. (Patrz 424—435).

Gospodarz działu pokładowego 412. B. o. jest gospodarzem działu pokładowego. Podlega on bezpośrednio z. d. o., jest jego pomocnikiem i odpowiada przed nim za odpowiedni zewnętrzny wygląd, dobre utrzymanie i czystość okrętu oraz jego urządzeń pokładowych.

Obowiązki. 413. B. o. odpowiada w szczególności za dobry stan, konserwację i działanie kotwic, łańcuchów kotwicznych wraz z całym sprzętem kotwicznym i holowniczym, — łodzi okrętowych, ich sprzętu, urządzeń do ich podnoszenia i spu-

szczania, masztów, olinowania, ożaglowania, kadłuba zewnętrznego i górnego pokładu okrętu

414. Na okręcie żaglowym b. o. bada codziennie rano całe omasztowanie i ożaglowanie i upewnia się osobiście o jego dobrym i zdatnym do użytku stanie, przy czym zwraca specjalną uwagę na to, czy fały, szkoty i inne liny nie przetarły się podczas nocy.

O wyniku tej rewizji melduje z. d. o.

415. W porcie b. o. raz na dzień objeżdża okręt naokoło, żeby się przekonać o czystości kadłuba i odpowiednim wyglądzie omasztowania i olinowania.

416. B. o. podlegają gospodarze poszczególnych części górnego pokładu, łodzi, masztów i t. p., oraz wszyscy, którzy czasowo lub stale, zostali przydzieleni do wykonania jakichkolwiek prac, wchodzących w zakres jego odpowiedzialności.

417. Według wskazówek z d. o., b. o. rozdziela załogę do pracy przy czyszczeniu i konserwacji okrętu.

418. Podczas wszystkich ćwiczeń i manewrów wykonywanych przez całą załogę (manewrów wszystkich), b. o. winien znajdować się tam, gdzie jego nadzór i pomoc są najwięcej potrzebne. Podczas manewrów kotwicznych, przybijania względnie odbijania b. o. powinien znajdować się na dziobie okrętu, o ile jego obecność nie jest potrzebniejsza w danej chwili na innym miejscu.

419. Przygotowując okręt do wyjścia w morze, b. o. nadzoruje cumowanie łodzi, kotwic i innych ciężarów na górnym pokładzie, oraz przygotowanie łodzi ratunkowej do natychmiastowego opuszczenia. B. o. podlega rozmieszczeniu kół i pasów ratunkowych na miejscach przeznaczenia i kompletne wyposażenie łodzi, a zwłaszcza łodzi ratunkowej.

Na okręcie żaglowym.

W porcie.

Kto podlega b. o.

Rozdzielenie załogi do pracy.

Miejsce b. o. podczas manewrów.

Cumowanie ciężarów na pokładzie.

**W czasie
walki.**

420. W czasie walki b. o. powinien znajdować się w bliskości z. d. o. względnie tam, gdzie trzeba usunąć awarię, gasić pożar i t. p.

W nocy nadzoruje on szczelne zaciemnienie górnego pokładu.

2.

Podoficer Sternik (pod. st.).

Pod. st

421. Na stanowisko sternika może być przydzielony taki podoficer, który posiada specjalność sternika i ukończył podoficerski kurs sterników.

**Podległość
i obowiązki
pod. st.**

422. Podoficer sternik jest gospodarzem działu nawigacyjnego. Prowadzi pod ogólną odpowiedzialnością i według ogólnych wskazówek of. n. ewidencję sprzętu i materiałów działu w myśl istniejących przepisów. Podoficer sternik jest odpowiedzialny przed of. n., a tam, gdzie of. n. nie ma, przed d. o. za utrzymanie w stałej gotowości sprzętu nawigacyjnego w zakresie, nakazanym przez of. n., oraz map, podręczników i t. p. Nie odnosi się to do poprawiania map i podręczników, które to poprawianie uskutecznia of. n. lub inny oficer, gdy of. n. nie ma. W wypadku zauważenia uszkodzeń, lub niedokładności działania przyrządów, podoficer sternik melduje o tym of. n., lub tam, gdzie go nie ma — d. o.

Podoficer sternik jest pomocnikiem of. n. pod względem dysponowania urządzeniami, służącymi do manewrowania okrętem. Jest on obecny przy próbach tych urządzeń.

**Obowiązki
pod. st. na
morzu.**

423. Na morzu podoficerowie sternicy nie pełnią wachty, pozostając cały czas do dyspozycji of. n. lub d. o. Tam, gdzie jest dwóch podoficerów sterników — pełnią oni wachtę bojową na zmianę.

W ruchu podoficer sternik kontroluje działanie przyrządów i wykonuje prace zlecone mu

przez d. o., of. n. lub of. w., z wyjątkiem takich prac, które mogą mieć wpływ na nawigację okrętu (obliczenia, kreślenia, branie namiarów i t. d.).

3.

Podoficer Ewidencyjny (pod. ew.).

424. W składzie osobowym okrętu z załogą przekraczającą 100 podoficerów i szeregowych, powinien być przewidziany pod. ew. Na okrętach z mniejszą załogą czynności pod. ew. zafatwia b. o.

Pod. ew.

425. Pod. ew. nie powinien pełnić żadnej innej funkcji i nie należy do żadnego z oddziałów okrętowych. W podoficerskiej służbie wachtowej bierze udział tylko w razie konieczności, na rozkaz z. d. o.

Jest wolny od innej służby.

426. Pod. ew. podlega bezpośrednio z. d. o. Jest on pomocnikiem z. d. o. we wszystkich sprawach ewidencyjno - kancelaryjnych dotyczących podoficerów i szeregowych, w sprawach związanych z prowadzeniem ról okrętowych, oraz dotyczących ogólnego porządku na okręcie.

Podlega z. d. o. bezpośrednio.

427. We wszystkich sprawach, dotyczących swej służby, pod. ew. jest przełożonym załogi z wyjątkiem oficerów.

Stosunek do załogi.

428. Do obowiązków pod. ew. należy: nadzór nad porządkiem i czystością na dolnych pokładach, służących za pomieszczenia mieszkalne, w kuchniach, łazienkach, aresztach, ustępach i innych ubikacjach związanych z życiem podoficerów i marynarzy.

Nadzór nad ubikacjami mieszkalnymi.

429. Pod. ew. pomaga z. d. o. w prowadzeniu głównej ewidencji podoficerów i szeregowych należących do załogi według składu osobowego, oraz w układaniu i uaktualnianiu ról okrętowych.

Pomaga z. d. o. przy głównej ewidencji załogi i układaniu ról.

Szeregowi nowozaokrętowani, odkomenderowani albo opuszczający okręt na czas dłuższy z innych przyczyn, winni meldować się u podew. Przybywających na okręt podoficerów i szeregowych pod. ew. przydziela do właściwego oddziału, stosownie do wskazówek otrzymanych od z. d. o.

Jest on pomocnikiem z. d. o. w sprawach kontroli papierów służbowych przybywających i ubywających podoficerów i szeregowych i pod względem prowadzenia odnośnej korespondencji.

Pomaga z.d.o. przy prowadzeniu księgi kar szeregowych.

430. Pod. ew. pomaga z. d. o. przy prowadzeniu księgi kar szeregowych. Z ramienia z. d. o. czuwa on nad wykonaniem kar przez oddziały okrętowe, oraz melduje mu o karach niewykonanych przez czas dłuższy jak jeden tydzień.

Przy raportach karnych podoficerów i szeregowych u d. o. względnie u z. d. o., winien on być obecny celem zapisywania nałożonych kar. (Patrz: 258).

Prowadzi nadzór nad aresztem okrętowym.

Pod. ew. podlega areszt okrętowy, odpowiada on za czystość i porządek w tej ubikacji i za przepisowe odbywanie kar aresztu na okręcie. Przechowuje on klucz do aresztu, wypuszcza odbywających kary codziennie na przeciąg przepisowo ustalonego czasu, lub w razie alarmów na pokład, baczy, żeby odbywający karę otrzymywali przepisowe posiłki i t. d. Opuszczając okręt przejściowo, oddaje on klucze do aresztu of. w. (dyż.) i odbiera je po powrocie.

Szeregowych, którzy mają być odstawieni do aresztu garnizonowego, do więzienia, lub do sądu jako obwinieni, odprowadza osobiście, przy czym baczy, żeby mieli przy sobie wymagane ubranie i inne przedmioty osobistego użytku.

Aresztantów oddaje na miejscu za pokwitowaniem i doręcza wymagane papiery. W razie konieczności powoduje, ażeby do transportu aresztantów przydzielono mu eskortę jako pomoc.

431. W razie podejrzenia o dezercję pod. ew. melduje z. d. o. i podejmuje, na jego rozkaz, potrzebne kroki celem ujęcia zbiega. (Patrz: 125 i 126).

**Nadzór nad
załoga.**

432. W razie popełnienia przestępstwa przez szeregowego, należącego do załogi okrętu, pod. ew. stara się wszelkimi siłami o wykrycie i ujęcie winnego.

433. Pod. ew. nadzoruje osoby trudniące się zarobkiem na okrętach i baczy, żeby posiadały pisemne pozwolenie wstępu na okręt, żeby nie sprzedawały napojów alkoholowych, nie uprawiały szkodliwej agitacji i t. p.

434. Pod. ew. nadzoruje życie szeregowych, w czasie wolnym od służby. Nie dopuszcza on do kłótni, bójek i głośnego wymyślania, jak również do gier hazardowych i nadużycia alkoholu wśród załogi.

435. W czasie walki pod. ew. kieruje transportem rannych.

**W czasie wal-
ki.**

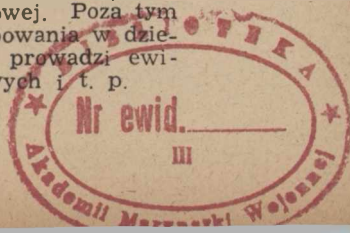
4.

Podoficer Szef Oddziału (szef. od.).

436. Obowiązki szef. od. winien pełnić najodpowiedniejszy ze starszych podoficerów oddziału. Służbę tę wykonywuje on poza innymi obowiązkami służbowymi.

**Obowiązki
szef. od.**

437. Szef. od. jest pomocnikiem of. od. we wszystkich sprawach dotyczących służby oddziału. W szczególności prowadzi on, pod ogólną odpowiedzialnością of. od., ewidencję szeregowych oddziału, uskutecznia przydział numerów okrętowych i czynności alarmowych, oraz reguluje udział w służbie wachtowej. Poza tym sporządza on wykazy i zapotrzebowania w dziedzinie gospodarki mundurowej, prowadzi ewidencję hamaków, naczyń stołowych i t. p.



438. Szef. od. załatwia wszystkie sprawy związane z przyjęciem do oddziału, względnie odkomenderowaniem, przydziałem miejsc do spania i jedzenia, przydziałem szafek, odbywaniem i zapisywaniem kar dyscyplinarnych, oraz zwalnianiem na ład.

439. W sprawach dotyczących swej służby w oddziale, szef. od. podlega bezpośrednio of. od. Wszyscy podoficerowie i szeregowi, należący do oddziału winni mu są w tych sprawach posłuszeństwo.

5.

Podoficer Sekcyjny Oddziału. (sek. od.).

440. Na sekcyjnych of. od. wyznacza potrzebną ilość podoficerów swego oddziału.

**Obowiązki
sek. od.**

441. Sek. od. jest przełożonym podoficerów i szeregowych swojej sekcji we wszystkich sprawach dotyczących służby oddziałowej. Odpowiada on przed of. od. za karność, postawę żołnierską, wygląd i czystość szeregowych sekcji. Wyszkoeniem sekcji kieruje on według wskazówek of. od.

6.

Gospodarz Działu Okrętowego. (g. d.).

G. d.

442. D. o. na wniosek of. of. k. d. powołuje rozkazem okrętowym na gospodarzy działów okrętowych stosownych podoficerów odnośnych specjalności. Z zasady winni to być najstarsi i najwięcej doświadczeni podoficerowie. Większe działy mogą być podzielone na kilka części, z których każda podlega specjalnemu gospodarzowi.

Podział taki zależy od typu okrętu i winien być ustalony rozkazem wyższego przełożonego.

443. G. d. we wszystkich sprawach dotyczących gospodarki działu podlega of. k. d. Przed nim odpowiada g. d. za dobrą konserwację i przepisowe obchodzenie się ze sprzętem i urządzeniami działu, oraz za oszczędne i celowe zużycie materiałów. Do tego celu g. d. winien być nie tylko gruntownie obznajmiony z obsługą wszystkich urządzeń i całego sprzętu należącego do jego działu, ale winien również znać przepisy, regulaminy i rozkazy dotyczące użycia, konserwacji i naprawy tego sprzętu.

**Obowiązki
g. d.**

444. G. d. śledzi za fachową i zgodną z przepisami obsługą urządzeń i sprzętu podlegającego jego opiece. O spostrzeżonych brakach melduje on of. k. d. i równocześnie stara się o ich usunięcie własnymi siłami i środkami.

**Obsługa
sprzętu i t. p.**

445. G. d. jest przełożonym wszystkich podoficerów i szeregowych przydzielonych mu do pomocy przy obsłudze działu.

**G. d. jako
przełożony.**

446. Będąc głównym pomocnikiem of. k. d., w wykszoleniu specjalnym, winien g. d. starać się uzyskać wyczerpującą znajomość wartości fachowej innych specjalistów swego działu oraz ich zdadności na poszczególne stanowiska.

447. G. d. prowadzi pod ogólną odpowiedzialnością i według wskazówek of. k. d. ewidencję sprzętu i materiałów działu, w myśl istniejących przepisów.

**Prowadzenie
ewidencji
działu.**

448. O ile stan liczebny podoficerów na to pozwala, g. d. powinien być zwolniony od służby wachtowej i w oddziałach okrętowych.

**Inna służba
okrętowa.**

7.

Kierownik Maszyn (k. m.).

449. Na małych okrętach, których skład osobowy nie przewiduje of. mech., rozkazem wyższego przełożonego winien być wyznaczony na k. m., odpowiedni starszy podoficer specjalności technicznej.

K. m.

**Obowiązki
k. m.**

450. K. m. pełni swoje obowiązki zgodnie z przepisami R. S. O. odnoszącymi się do of. mech. (Patrz: 318 i nast.). W sprawach technicznych zależy on od of. mech. zespołu.

**Pełnienie
służby.**

451. Jeżeli ilość personelu technicznego i inne warunki na to pozwalają, k. m. nie powinien brać udziału w służbie wachtowej. Nie powinien on również należeć do oddziału okrętowego.

Część III.

ŚLUŻBA WEWNĘTRZNA NA OKRĘCIE.

A. Podział załogi okrętu.

I.

Oddziały okrętowe, burty, wachty.

452. Załoga okrętu dzieli się na personel pokładowy, techniczny i pomocniczy.

Do personelu pokładowego należą: pokładowi, sternicy, sygnaliści, artylerzyści, dalmierzyści, puszkarze, torpedominerzy, mine-rzy, miernicy, radiotelegrafiści, radiotechnicy, radiowykrywacze, radarzyści, podsłuchowcy podwodni, specjaliści aparatów akustycznych, nurkowie i cieśle okrętowi.

Do personelu technicznego należą: maszyniści, motorzyści, elektrycy, elektrycy okrętowi, elektrycy nawigacyjni, elektrycy artylerii i torpedomaszyniści.

Do personelu pomocniczego należą: administracyjni, sanitariusze i kucharze.

453. Dla łatwiejszego zapewnienia ładu i porządku na okręcie, oraz utrzymania karności wśród załogi, jak również w celu zapewnienia szeregowym właściwej opieki, odnośnie spraw osobistych, — winny być formowane oddziały okrętowe. Ilość oddziałów na poszczególnym okręcie zależy od stanu liczebnego załogi. Na okrętach, których skład osobowy przewiduje 60 (lub więcej) podoficerów i szeregowych, winny być formowane trzy oddziały, z których I i II obejmowałyby personel pokładowy i funkcyjny, III zaś personel techniczny. Na okrętach posiadających załogę mniejszą, aniżeli 60 podoficerów i szeregowych, zaleca się stworzyć tylko dwa oddziały, „pokładowy” razem z szeregowymi specjalności pomocniczych, oraz „technicz-

Podział załogi na personel pokładowy, techniczny i pomocniczy.

Formowanie oddziałów okrętowych.

ny", a na okręcie, którego skład osobowy nie przewiduje więcej jak 20 podoficerów i szeregowych, wystarczy formowanie jednego tylko oddziału, obejmującego wszystkich podoficerów i szeregowych.

Obowiązkiem wyższych dowódców jest ustalenie ilości oddziałów okrętowych dla okrętów danego typu, w myśl powyższych wskazówek.

Kto nie wchodzi w skład oddziałów.

454. B. o., k. m. i pod. ew. nie wchodzi w skład oddziałów.

Podchorążowie zaokrętowani na okręcie szkolnym, oraz podoficerowie lub szeregowi uczniowie kursów, winni być sformowani w osobnych oddziałach szkolnych.

Burty i wachty, sekcje.

455. Podział załogi na oddziały winien pokrywać się z podziałem na burty i wachty. Jeżeli np. pokładowi i funkcyjni podzieleni zostali na dwa oddziały, to I oddział odpowiada prawej burcie i dzieli się na 1 i 3 wachtę, II oddział zaś zawierałby lewą burcie, z wachtami pokładowymi 2 i 4. Personel techniczny natomiast byłby sformowany w III oddziale, zawierającym 1—3 wachtę maszynową.

Podział taki czyni zadość wymaganiu, żeby ci sami ludzie, którzy razem pełnią służbę wachtową, pozostali zespoleni również w służbie wewnętrznej oddziału.

Na okrętach z dwoma tylko oddziałami I — personelu pokładowego i pomocniczego, II — personelu technicznego, — I oddział dzieliłby się na prawą i lewą wachtę, przy czym w tym wypadku pojęcie burty i wachty pokrywałoby się, II oddział zaś zawierałby wachty maszynowe.

Oddziały względnie wachty winny być podzielone na sekcje po 8 do 14 szeregowych.

Tam, gdzie cała załoga zespolona została w jednym tylko oddziale, personel pokładowy i pomocniczy stanowiłby pierwszą sekcją zawierającą wachty pokładowe, personel techniczny zaś — drugą sekcję z wachtami maszynowymi.

Oficerowie i podoficerowie oddziału.

456. Na czele oddziału okrętowego stoi of. od. (Patrz 392—410). Jeżeli stan liczebny oficerów na to pozwala, młodszy oficerowie win-

ni ma być przydzieleni do pomocy. W zasadzie najstarszy z podoficerów należących do oddziału winien być przez of. od. wyznaczony na szef. od. (Patrz: 436—439), a na sek. od. młodsi podoficerowie oddziału (Patrz: 440—441).

Reszta podoficerów należących do oddziału i nie pełniących obowiązków szef. od. ani sek. od., winna tworzyć osobną sekcję pod kierunkiem starszego podoficera jako sek. od.

2.

Numeracja załogi.

457. Każdy podoficer i szeregowy wchodzący w skład załogi winien z chwilą zaokrętownia otrzymać kartę przydziału z numerem okrętowym. Wyjątek stanowią podchorążowie marynarki.

**Numeracja
załogi.
Karta przy-
działu.**

458. Z numerem okrętowym związany jest szereg funkcji przewidzianych rozkładami wacht, poszczególnych ról i alarmów okrętowych.

**Numer okrę-
towy.**

459. Numer okrętowy składa się z trzech cyfr, z których pierwsza oznacza wachtę, do której dana osoba należy (numery wachty 1 zaczynają się od 100, 2 wachty od 200 i t. d.). Druga cyfra numeru okrętowego oznacza specjalność, do której wymieniony jest przydzielony na okręcie, przy czym:

0—5 personel pokłado- wy i pomoc- niczy.	0	oznacza personel artyleryjski,
	1	oznacza personel broni podwodnej,
	2	oznacza personel specjaln. pokładowej, sterników i sygnalistów,
	3	oznacza personel specjaln. radiowych,
	4	oznacza personel specjaln. mierników, nurków i cieśli okrętowych,
	5	oznacza personel pomocniczy,

6—9 personel techniczny.		6 oznacza personel maszynistów i torpedomaszynistów,
		7 oznacza personel motorzystów,
		8 oznacza personel specjal. elektrykarskich,
		9 pozostaje wolne dla personelu technicznego.

Trzecia cyfra numeru okrętowego jest kolejną cyfrą w danej specjalności i wachcie, przy czym początkowe cyfry przeznaczone są dla podoficerów. W razie, gdyby liczba szeregowych przydzielonych do jednej specjalności w tej samej wachcie przekraczała dziesięć, a więc cyfry od 0—9 okazałyby się niewystarczające, można je, poczynając od 0 powtórzyć, dodając do numeru okrętowego literę a. (Np.: piętnastu artylerzystów wachty 2 miałyby numery następujące: 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 200a, 201a, 202a, 203a, 204a).

Przykłady numeracji.

460. Przykłady numeracji: 163 oznacza czwartego z kolei maszynistę lub torpedomaszynistę w wachcie 1.

210a oznacza jedenastego z kolei torpedominera lub минера w wachcie 2.

472 oznacza trzeciego motorzystę, w wachcie 4.

3.

Role okrętowe, alarmy.

Role okrętowe.

461. Dla zapewnienia sprawnej obsługi okrętu, jego uzbrojenia, sprzętu i urządzeń technicznych, podczas walki i w innych wypadkach, istnieją role okrętowe i alarmy. Winny one być nieosobowe, t. j. nie obejmować żadnych nazwisk, a zawierać czynności i numery okrętowe poszczególnych grup ludzi lub pojedynczego człowieka. Skoro biorą w nich udział oficerowie, figurują oni według nazw ich funkcji na okręcie.

462. Z. d. o. układa role okrętowe, przy współpracy innych oficerów, według wskazówek d. o. Po upewnieniu się, przez przerobienie w warunkach odpowiadających rzeczywistości, o właściwym funkcjonowaniu wykonawców w każdej roli, winny one być zatwierdzone przez d. o.

Kto układa role.

Obowiązkiem dowódcy zespołu, lub wyższej władzy, jest ujednostajnienie ról dla okrętów tego samego typu.

463. Na okręcie powinny istnieć następujące role:

Wyliczenie ról.

1. Rola bojowa, zawierająca działy:
 - alarmu bojowego,
 - wachty bojowej,
 - alarmu przeciwlotniczego,
 - alarmu gazowego,
 - zaciemniania okrętu,
 - stawiania min zagrodowych,
 - stawiania i sprzątania trału,
 - formowania desantu.
2. Rola wachtowa.
3. Rola manewrowa, zawierająca działy:
 - zakotwiczenie względnie odkotwiczenie,
 - przybijanie i odbijanie,
 - spuszczanie i podnoszenie wszystkich łodzi,
 - przygotowywanie do holowania,
 - uzupełnianie węgla,
 - czyszczenie i sprzątanie okrętu,
 - obsługa żagli.
4. Rola alarmu pożarowego.
5. Rola alarmu wodnego.
6. Rola alarmu „Człowiek za burtą”.
7. Rola opuszczania okrętu.
8. Rola oddziałowa, zawierająca działy:
 - rozkład stołowy,
 - rozkład hamaków i łóżek,
 - rozkład szafek i skrzyń.

Rola bojowa.

464. Podstawową i najgłówniejszą rolą jest rola bojowa. Winna ona być opracowana w ścisłym oparciu o Regulamin Bojowy danego okrętu lub typu okrętów.

Struktura roli bojowej obejmuje cztery części:

Kierowanie okrętem:

manewrowanie, nawigację, obserwację, sygnalizację, radio i przekaźnictwo związane z kierowaniem okrętem.

Obsługa uzbrojenia:

kierowanie i obsługa wszelkiego rodzaju uzbrojenia artyleryjskiego, broni podwodnej i reflektorów.

Obsługa mechanizmów:

kierowanie i obsługa wszystkich mechanizmów okrętowych, zarówno głównych napędowych, jak i pomocniczych.

Bezpieczeństwo okrętu:

gaszenie pożarów, odwadnianie zatopionych przedziałów, wzmacnianie grodzi i t. p., naprawa uszkodzeń, transport i pomoc dla rannych.

Rola bojowa dla wszystkich, bez wyjątku, osób należących do załogi okrętu, przewiduje stanowiska bojowe.

Sygnałem dla alarmu bojowego jest rozkaz: „Alarm bojowy” i szereg długich znaków dzwonkiem alarmowym lub klaksonem. (---).

Rola wachty bojowej.

465. Rola wachty bojowej jest działem roli bojowej i ma na celu stałe pogotowie bojowe okrętu podczas działań wojennych. Rola wachty bojowej dzieli całą załogę okrętu na dwie równe części, mianowicie na „prawą” czyli „pierwszą” i na „lewą” czyli „drugą” wachtę bojową.

Naczelnikiem 1 wachty bojowej jest d. o., naczelnikiem 2 wachty bojowej z. d. o.

Struktura roli wachty bojowej jest taka sama jak dla roli bojowej, z tą tylko różnicą, że

dla obsadzenia stanowisk bojowych przewiduje się tylko połowę załogi. Zależnie od warunków i wytycznych wydanych dla danego typu okrętów, przewiduje się albo pełną obsadę połowy uzbrojenia, albo częściową obsadę całego. (Patrz: 481, 552, 581).

466. Dla zorganizowania obrony przeciwlotniczej na okręcie służy rola alarmu przeciwlotniczego. Posiada on dwie odmiany: alarmu pln. podczas trwania alarmu bojowego lub wachty bojowej, i alarmu pln. podczas postoju, więc bez alarmu bojowego.

Rola alarmu pln. w obydwu wypadkach przewiduje obsadzenie i kierowanie uzbrojeniem pln., jak również organizację bezpieczeństwa okrętu i załogi, a w nocy gaszenie świateł. Sygnałem dla alarmu pln. jest rozkaz: „Alarm przeciwlotniczy” i szereg krótkich znaków dzwonkiem alarmowym lub klaksonem (....)

467. Obrona przeciwgazowa okrętu ujęta jest w roli alarmu gazowego. Ustala ona rozdział sprzętu przeciwgazowego, zamknięcie drzwi, luków, iluminatorów, zatrzymanie wentylatorów (na postoju) i t. p.

Rola ta winna przewidzieć alarm gazowy w czasie alarmu bojowego i niezależnie od niego.

Sygnałem dla alarmu gazowego jest rozkaz: „Alarm gazowy” i jeden przeciągły znak dzwonkiem alarmowym lub klaksonem (—).

468. Rola zaciemniania okrętu ma na celu szybkie i dokładne przygotowanie okrętu do pływania lub postoju nocnego w warunkach bojowych.

Rola przewiduje należyłą obsadę stanowisk celem gaszenia ściśle określonych świateł, zastąpienia otworów, przez które światło mogłoby być widoczne na zewnątrz i t. p. Rola winna przewidzieć wykonywanie tych czynności z całą załogą, w związku z alarmem bojowym, i z wachtą bojową.

Rola alarmu przeciwlotniczego.

Alarm gazowy.

Rola zaciemniania okrętu.

Rola desantowa. **469.** Rola desantowa istnieje na większych okrętach, posiadających tak liczną załogę, żeby móc wydzielić oddział desantowy. Przewiduje ona sformowanie uzbrojonego oddziału przeznaczanego do wysłania na brzeg, i zorganizowanie pozostałej części załogi dla obsadzenia najważniejszych stanowisk bojowych tak, aby okręt mógł posługiwać się, częścią swego uzbrojenia i manewrować.

Rola stawiania min zagrodowych istnieje na okrętach posiadających urządzenia do stawiania i sprzątania trału — na okrętach wyposażonych w trał. I jedną i drugą czynność wykonywuje się w połączeniu z alarmem bojowym.

Sygnaly dla powyższych ról.

Dla ról wachty bojowej, zaciemniania okrętu, desantu, stawiania min i trałowania, specjalnych sygnałów nie przewiduje się. Jako hasło dla rozpoczęcia tych czynności służy odnośny rozkaz przekazany głosem i poprzedzony świstem na gwizdki bosmańskim.

Rola wachtowa.

470. Rola wachtowa ustala podział załogi na wachty, oraz obsadzenie poszczególnych stanowisk podczas wachty morskiej i wachty portowej. Rolę wachtową układa się oddzielnie dla personelu pokładowego i maszynowego. (Patrz: 478 i nast.)

Rola manewrowa.

471. Celem roli manewrowej jest zorganizowanie sprawnej obsługi okrętu i jego urządzeń dla wykonania najważniejszych manewrów, wymienionych pod 463/3.

Przy roli tej uwzględnić należy dwa wypadki: wykonanie wymienionych manewrów z całą załogą, lub tylko z częścią załogi, t. j. z burtą lub z wachtą. W pierwszym wypadku dany manewr wykonywuje się w formie „manewru wszystkich” (rozkaz: „Wszyscy na pokład”), w drugim wypadku komenda brzmi np.: „Wachta do zakotwiczenia” lub „Prawa (lewa) burta do spuszczenia łodzi” i t. p. Podczas „manewru wszystkich”, funkcje of. w., obsługę steru, telegrafu maszynowego i inne stałe postęunki obsadzone przez wachtę, obejmują ofice-

rowie, podoficerowie i szeregowi, którzy według roli bojowej są wyznaczeni na te stanowiska. Resztę załogi według roli manewrowej rozdziela się w ten sposób, aby wszystkie urządzenia okrętu potrzebne przy wykonywaniu danego manewru, były obsługiwane przez odpowiednie osoby i aby każdy miał swoją z góry przewidzianą czynność.

Rola dla wykonania manewru z częścią załogi przewiduje pozostawienie personelu wachtowego na zajętych posterunkach, a resztę wachty, względnie całą burtę, rozdziela do wykonania danej czynności.

472. Rola alarmu pożarowego przewiduje zabezpieczenie lub ratowanie okrętu w wypadku wybuchu pożaru i winna przewidzieć następujące czynności:

kierowanie okrętem, obsługę mechanizmów głównych i pomocniczych, obsługę hydrantów i węży, obsługę pomocniczych urządzeń przeciwpożarowych, zamknięcie drzwi i innych otworów dla przeciwdziałania tworzeniu się przeciągów, zatopienie komór amunicyjnych, usunięcie materiałów łatwopalnych i ustawienie uzbrojonej straży dla łodzi okrętowych.

Wszystkie stanowiska winny być obsadzone podwójnie i potrójnie, tak, żeby alarm pożarowy mógł działać sprawnie również w porcie, podczas gdy część załogi znajduje się na lądzie.

Wszyscy, którzy bezpośredniego udziału w alarmie nie biorą, winni jako „rezerwa” zebrać się na przeznaczonym w tym celu miejscu.

Sygnałem dla alarmu pożarowego są podwójne uderzenia w dzwon okrętowy i rozkaz: „Alarm pożarowy”, przekazany głosem do wszystkich pomieszczeń.

473. Rola alarmu wodnego przewiduje ochronę okrętu na wypadek wdarcia się wody do wnętrza, na skutek zderzenia, lub innej awarii. Obejmuje ona następujące czynności: kierowanie okrętem, obsługę mechanizmów

**Rola alarmu
pożarowego.**

Alarm wodny.

głównych i pomocniczych, wodoszczelne zamknięcie otworów, ubezpieczanie grodzi, luków i t. p., belkami i klinami, obsługę plastra awaryjnego, ustawianie uzbrojonej straży przy łodziach okrętowych.

Wszystkie stanowiska winny być obsadzone podwójnie, względnie potrójnie, tak, żeby alarm działał sprawnie również w porcie, podczas gdy część załogi znajduje się na lądzie. Osobne miejsce na górnym pokładzie należy przewidzieć dla „rezerwy”, t. j. takich ludzi, którzy bezpośredniego udziału w alarmie nie biorą.

Sygnałem dla alarmu wodnego jest uderzenie w dzwon okrętowy, w krótko po sobie następujących grupach po pięć uderzeń, kilka razy powtórzonych, i komenda: „Alarm wodny”, przekazana głosem do wszystkich pomieszczeń.

„Człowiek za burta.

474. Rola alarmu „Człowiek za burta” przewiduje stosowny podział załogi dla wykonania manewru, związanego z ratowaniem tonącego. „Człowiek za burta” jest „manewrem wszystkich” (patrz: 471), z tym, że początek manewru wykonywuje wachta, aby nie tracić czasu, czekając na zebranie się reszty załogi. Z tego powodu rola wachtowa winna również przewidzieć manewr „Człowiek za burta”, w miarę stanu liczebnego wachty.

Rola przewiduje: obsadę łodzi ratunkowej, obsługę fałów łodzi przy spuszczeniu, liny dziobowej i odbijaczy; dwóch obserwatorów dla obserwacji koła ratunkowego względnie człowieka tonącego i dla wskazania kierunku łodzi za pomocą kolorowych chorągiewek albo świateł. Reszta załogi winna być przeznaczona dla przygotowania wszystkiego na pokładzie, celem podniesienia łodzi po powrocie do okrętu.

Rola opuszczania okrętu.

475. W razie konieczności ratowania załogi z własnego tonącego okrętu, działa rola opuszczania okrętu.

Przewiduje ona: podział załogi na łodzi okrętowe, tratwy i inne środki ratunkowe, podział kamizelek i pasów ratunkowych, obsługę urządzeń dla spuszczenia łodzi, uzbrojoną straż dla utrzymania porządku i spokoju.

476. Rola oddziałowa ujmuje w sposób systematyczny życie szeregowych zespolonych w oddziałach okrętowych. Przewiduje ona rozkłady: stołowy, hamaków, łóżek, szafek, skrzyń i ewentualnie inne.

Role oddziałowe.

477. Na okrętach podwodnych rola bojowa przewiduje jako najważniejsze czynności, poza obsługą uzbrojenia, obsługę przyrządów do zanurzania się okrętu. Poza tym winny być opracowane następujące role: wachtowa, manewrowa, „Człowiek za burtą”, pożarowa, wodna, oraz oddziałowa.

Role na łodziach podwodnych.

Wszystkie role układa się według wskazówek zawartych w R. S. O., z uwzględnieniem odmiennych właściwości okrętów podwodnych.

B. Służba wachtowa.

1.

Ogólne przepisy dla służby wachtowej.

478. Celem zapewnienia bezpieczeństwa i właściwej obsługi, tak podczas postoju jak i w ruchu, na okręcie znajdującym się w kampanii, lub w stanie pierwszej rezerwy, winna być pełniona stała służba wachtowa przez, kolejno zmieniającą się, część załogi.

Służba wachtowa.

479. Kierując się przepisami R. S. O., d. o. nakazuje rodzaj służby wachtowej i sposób jej pełnienia. Służbę wachtową oficerów ustala on po wysłuchaniu wniosków z. d. o. Dla okrętów tego samego typu, d. z. ujednostajnia tryb służby wachtowej. Na każdym okręcie rozkład służby wachtowej winien być wywieszony na widocznym miejscu, osobno dla personelu pokładowego i pomocniczego i dla personelu technicznego.

480. Zależnie od potrzeb służby i od okoliczności w jakich okręt się znajduje, stosuje się następujące rodzaje służby wachtowej: wachtę bojową, wachtę morską w ruchu, wachtę morską na postoju lub wachtę portową.

Rodzaje służby wachtowej.

- Wachta bojowa.** **481.** Wachcę bojową należy zorganizować w taki sposób, żeby okręt, znajdujący się w stanie pogotowia bojowego, z połową załogi mógł rozpocząć walkę, nie czekając aż odpoczywająca wolna wachta zajmie stanowiska bojowe. Rozkład wachty bojowej opiera się na rozkładzie alarmu bojowego i jest jego częścią składową (patrz: 465, 598).
- Wachta morską w ruchu.** **482.** Zadaniem „wachty morskiej w ruchu” jest zapewnienie okrętowi pełnego bezpieczeństwa podczas pływania, oraz stałej i troskliwej obsługi wszystkich urządzeń i mechanizmów przeznaczonych do uruchomienia okrętu w normalnych warunkach, przy najbardziej oszczędnym użyciu personelu.
- Wachta morską na postoju.** **483.** „Wachcę morską na postoju” zarządza się w czasie postoju okrętu na kotwicy lub przy nabrzeżu, jeżeli zdaniem d. o., warunki atmosferyczne lub inne przyczyny nakazują wzmoczoną czujność i wymagają większego stopnia bezpieczeństwa, niż jest w stanie dać „wachta portowa”. Rozkład „wachty morskiej na postoju” jest taki sam jak dla „wachty morskiej w ruchu”, z tą tylko różnicą, że według uznania d. o. i zależnie od tego czy okręt znajduje się w stanie gotowości morskiej (więc pod parą) czy nie, — część personelu wchodzącego w skład wachty morskiej nie potrzebuje znajdować się na swoich stanowiskach.
- Wachta portowa.** **484.** „Wachta portowa” ma umożliwić okrętowi bezpieczny postój w porcie i normalny bieg życia okrętowego, w zwykłych warunkach.
- 485.** Zależnie od stanu ilościowego załogi okręt może mieć dwie, trzy lub cztery wachty, kolejno pełniące służbę. Wachta, która ukończyła służbę wachtową, pełni służbę „podwachtową”, w ciągu następnego okresu wachtowego.
- Rozkład wachty morskiej.** **486.** Wachta morską rozpoczyna się z chwilą podniesienia kotwicy lub rzucenia cum, względnie po zakończeniu alarmu manewrowego „z wszystkimi”. Trwa ona zasadniczo 4 godzi-

ny, licząc od 0800. Celem uzyskania nieparzystej ilości wacht podczas jednej doby, co jest pożądané z tego powodu, aby ten sam personel wachtowy nie pełnił służby zawsze w tych samych godzinach, przy dwóch i trzech zmianach, wachkę popołudniową dzieli się na dwie części po dwie godziny, mianowicie od 1600—1800 i od 1800—2000. Celem umożliwienia personelowi mającemu objąć wachkę popołudniową i wieczorową spożycia posiłków, wachkę przedpołudniową przedłuża się do 1230; a wieczorową do 1820.

487. Dla wachty portowej dzieli się dobę na 5 lub 6 okresów wachtowych zależnie od ilości zmian, mianowicie:

0800 — 1230	albo	0800 — 1200
1230 — 1800		1200 — 1600
1800 — 2400		1600 — 2000
0000 — 0400		2000 — 2400
0400 — 0800		0000 — 0400
		0400 — 0800

Rozkład wachty portowej.

488. O ile stan liczebny załogi na to pozwala, należy poszczególne wachty obsadzać tak żeby, zwłaszcza na morzu, podczas niepogody, szeregowi na stanowiskach wachtowych, wymagających znacznej uwagi lub wysiłku, zmieniali się co dwie godziny.

Obsadzenie stanowisk wachtowych.

489. Zmiana ustalonej kolejności służby wachtowej bez uprzedniej zgody przełożonych jest zakazana.

Zakaz samowolnej zmiany kolejności w służbie wachtowej.

2.

Oficer Wachtowy na morzu.

490. Na czele wachty na morzu stoi oficer wachtowy (of. w.). Of. w. powinien stale znajdować się na pomoście względnie tam, skąd posiada nieograniczoną widoczność na morze, bezpośredni nadzór nad obsługą steru i telegrafu maszynowego, oraz ułatwiony dostęp do przyrządów nawigacyjnych.

Of. w. na morzu.

Nie wolno mu opuszczać postomtu.

Dopóki okręt jest w ruchu, of. w. nie wolno opuszczać swego stanowiska z wyjątkiem następujących wypadków: na rozkaz d. o. osobiście obecnego na pomoście; w tym wypadku d. o. na czas nieobecności of. w. wyznacza innego oficera do pełnienia tej służby, lub sam obejmuje chwilowo jego obowiązki; w wypadku nagłego zasłabnięcia lub z innych ważnych przyczyn zmuszających of. w. do opuszczenia swego stanowiska przed końcem wachty. Powinien on w każdym z tych wypadków zdać obowiązki of. w., za zgodą d. o., oficerowi 'podwachtowemu albo of. n. Jeżeli okoliczności nie pozwalają of. w. na uzyskanie zgody d. o. natychmiast, powinien zameldować mu o tym jak najrychlej.

Zastępstwo w nagłych wypadkach.

Zastępowanie podczas alarmu i t. p.

491. Podczas alarmów i manewrów okrętu, wykonywanych „wszystkimi”, służbę wachtową gdy okręt nie jest w ruchu, zasadniczo obejmuje of. n., celem umożliwienia innym oficerom udania się na stanowiska alarmowe. To samo powinno nastąpić podczas inspekcji okrętu przez d. o. i wyższych przełożonych, jak również w czasie zbiórki załogi, kiedy of. of. od. powinni być przy swoich oddziałach.

Podczas alarmów i manewrów okrętu, gdy okręt jest w ruchu, służbę wachtową pełni zasadniczo oficer, który ją pełnił przed początkiem alarmu lub manewru. Jeżeli to, ze względu na charakter alarmu lub manewru, jest niemożliwe, służbę wachtową obejmuje jeden z oficerów, według uznania d. o. Oficer nawigacyjny może pełnić tę służbę tylko wtedy, jeżeli okoliczności są takie, że nie potrzebuje on być zajęty określeniem miejsca lub innymi, niezbędny czynnościami nawigacyjnymi.

Przełożeni i podwładni of. w.

492. Przełożonymi of. w. są: z. d. o., d. o., oraz ich przełożeni. Of. w. jest przełożonym personelu wachtowego, a poza tym całej załogi w odniesieniu do służby wachtowej i bezpieczeństwa okrętu.

Stosunek do of. n.

493. Of. w. jest obowiązany stosować się do zarządzeń of. n. dotyczących nawigacji okrętu (patrz: 259).

494. Jeżeli okręt prócz d. o., z. d. o. i of. n. posiada tylko dwóch uprawnionych i zdolnych do wachty morskiej oficerów, of. n. może być w pewnych warunkach (patrz: 267) użyty do służby wachtowej. Jeżeli te warunki nie istnieją, czyli, że oprócz d. o. i z. d. o. może pełnić służbę wachtową tylko dwóch oficerów, wtedy z. d. o. obejmuje na morzu poranną i jedną z dwugodzinnych, południowych wacht.

495. Gdy poza d. o., z. d. o. i of. n. jest tylko jeden oficer do pełnienia służby wachtowej, wtedy z. d. o. pełni służbę wachtową na równi z tym oficerem, a od d. o. zależy udział w tej służbie of. n.

Gdy liczba oficerów jest jeszcze mniejsza, d. o. reguluje służbę wachtową według swego uznania, przy czym może sam brać w niej udział.

Gdy na okręcie, poza d. o., nie ma zdolnych do pełnienia służby wachtowej oficerów korpusu morskiego, d. o. może polecić pełnienie służby wachtowej na morzu odpowiednim, starszym podoficerom: pokładowym, sternikom, sygnalistom, lecz na zewnątrz ponosi za ich czynności całkowitą odpowiedzialność. Podoficerowie ci są odpowiedzialni tylko przed d. o.

496. Głównym zadaniem of. w. na morzu jest prowadzenie okrętu. W tym celu powinien mieć on stały nadzór nad prawidłowym kursem i obrotami maszyn. Jeżeli kurs okrętu z jakichkolwiek przyczyn wydaje mu się niebezpieczny, musi natychmiast zameldować o tym d. o. i jednocześnie powiadomić of. n., a jeżeli nie ma na to czasu, musi natychmiast wykonać odpowiedni manewr okrętem i zameldować potem. Jeżeli of. n. zażąda od niego wykonania zmiany kursu lub wyda inne zarządzenie dotyczące nawigacji okrętu, of. w. winien bezzwłocznie polecenie wykonać. (Patrz: 259).

497. Na okręcie płynącym pod żaglami, of. w. jest odpowiedzialny za wykonywanie potrzebnych manewrów przy pomocy wachty. O

Udział z. d. o. i of. n. w wachcie morskiej.

Pełnienie wachty morskiej w razie braku oficerów.

Obowiązki of. w. na morzu.

Pod żaglami.

konieczności uskuteczniania większych zmian przy żaglach, zwłaszcza takich zmian, do których wykonania nie starczy personelu wachty, of. w. melduje d. o. względnie z. d. o.

W nocy. 498. W nocy of. w. zwraca baczną uwagę na światła nawigacyjne swego okrętu.

Wymijanie. 499. Of. w. winien posiadać wyczerpującą znajomość „Przepisów zapobiegających zderzeniu się statków na morzu” i odpowiada osobiście za prawidłowe ich stosowanie.

Obserwacja horyzontu. 500. Ważnym obowiązkiem of. w. jest stała, sumienna, niesłabnąca obserwacja horyzontu i morza dokoła okrętu, podczas dnia i nocy. W tym celu roztacza on stały nadzór nad posterunkami obserwacyjnymi, rozstawia je stosownie do potrzeb i warunków widoczności, przyjmuje ich meldunki i zwraca uwagę na to, żeby obserwatorzy byli wyposażeni w odpowiednie szkła.

Uprzedzenie maszyn. 501. W wypadku zamierzonych większych zmian szybkości i przed zakotwiczeniem, of. w. winien uprzedzić o tym k. w. m.

W zespole. 502. Podczas pływania w zespole, of. w. odpowiada za utrzymanie okrętu w nakazanym szyku i dba o to, żeby zmiany kursów i szybkości zostały natychmiast zakomunikowane sąsiednim okrętom.

Podczas mgły. 503. W wypadku mgły, of. w. zmniejsza natychmiast szybkość okrętu, stosownie do odnośnych przepisów lub rozkazów, zarządza regularne dawanie przepisanych sygnałów, meldując o tym jednocześnie d. o. i zawiadamiając of. n. Płynąc w zespole podczas mgły, of. w. postępuje według rozkazów dowódcy zespołu i używa wszystkich środków, żeby nie tracić łączności z zespołem. (Patrz: 151).

Na wypadek alarmu „człowiek za burta”. 504. W pływaniu samodzielnym i w zespole of. w. winien być stale przygotowany na alarm „Człowiek za burta”. Biorąc pod uwagę zewnętrzne okoliczności, jak kierunek i siłę wiatru, stan morza i t. p., winien on uprzytom-

nić sobie przed objęciem wachty założenie i przebieg tego manewru tak, żeby w razie alarmu być w stanie natychmiast wydać właściwe zarządzenia, nie czekając przybycia na pomost d. o.

505. Podczas ruchu okrętu żadne czynności nie powinny być wykonane poza burtą bez uprzedzenia of. w. Zwraca on uwagę na to, żeby osoby przeznaczone do takich czynności były zabezpieczone od upadku linką umocowaną do burty i zaopatrzoną w węzeł bezpieczeństwa.

**Czynności po-
za burtą okrę-
tu.**

506. Of. w. nie wolno posługiwać się innymi komendami dla steru lub maszyn, jak przepisowymi (porównaj z książką sygnałową część II).

**Komendy dla
steru i ma-
szyn.**

Wydając rozkazy of. w. przekonywuje się czy komenda została zrozumiana i należyte wykonana. Od obsługi steru i telegrafu maszynowego wymaga on głośnego powtarzania komend.

507. Skoro d. o. objął komendę osobiście, of. w. nadzoruje wykonanie jego zarządzeń przy sterze i przez maszyny.

508. Of. w., choć osobiście nie odpowiedzialny za nawigację, powinien jednak w bliskości ładunku lub mielizn być dostatecznie poinformowany o miejscu okrętu, żeby w razie groźnego niebezpieczeństwa być w stanie powziąć natychmiast trafną decyzję.

**Udział of. w.
w nawigacji.**

Jest on obowiązany meldować d. o. oraz informować of. n. o wszystkich znakach nawigacyjnych zauważonych na brzegu i na morzu.

Of. w. udziela pomocy of. n. przy sondowaniu i mierzeniu szybkości okrętu. Ustala w jakim stopniu wpływają na kurs prąd, dryf i manewry okrętu spowodowane wymijaniem innych statków.

Stosownie do rozkazów d. o. i jeżeli warunki na to pozwalają, powinien of. w. dla własnej wprawy, podczas swej wachty, określać miejsce okrętu, czy to za pomocą obiektów przybrzeżnych, czy to na podstawie obserwacji astronomicznych.

Sygnalizacja.

509. Za prawidłowe oddawanie i przyjmowanie sygnałów of. w. odpowiada tylko podczas nieobecności of. syg. na pomoście, natomiast ponosi wyłączną odpowiedzialność za sygnalizację dotyczącą ruchów okrętu podczas pływania w zespole.

Of. w. musi być powiadomiony o fakcie przyjęcia lub zamierzonym nadaniu każdego radiotelegramu i odpowiada za natychmiastowe doręczenie d. o. przyjętych radiotelegramów. Jeżeli radiotelegram załatwiony został przez of. syg., tenże obowiązany jest powiadomić o tym of. w.

Służba wewnętrzna okrętu.

510. Zgodnie z rozkazami z. d. o. i według nakazanego rozkładu dnia, of. w. reguluje bieg służby okrętowej za pośrednictwem podoficerów wachtowych. (Patrz: 538 i nast.). Zwraca on baczna uwagę na to, żeby personel wachtowy zawczasu został obudzony i zmieniał się punktualnie według rozkładu. W nocy, kilka razy podczas wachty, nakazuje podoficerom wachtowym wykonywać rondy wewnątrz okrętu, z wyjątkiem maszyn i kotłowni.

Luzowanie wachty.

U of. w. meldują się osobiście przed objęciem służby: podoficerowie wachtowi, sternik łodzi ratunkowej, starszy zmiany sygnalistów, sternik, obsługujący telegraf maszynowy i obserwatorzy. Nowa zmiana pokładowa, pięć minut przed czasem luzowania, musi stanąć do przeglądu przez podoficera wachtowego. Of. w. przyjmuje meldunek o przeglądzie i dopiero po upewnieniu się, że zmiana jest kompletna, i ubrana według rozkazu, daje pozwolenie na dokonanie zmiany wachty.

Prowadzenie dzienników okrętowych.

511. Podczas swej wachty of. w. odpowiada za zapisywanie wszystkich danych do dziennika nawigacyjnego i dziennika zdarzeń, kierując się odnośnymi przepisami.

Przyjęcie i zdanie wachty przez of. w.

512. Of. w. zdaje swemu następcy: miejsce okrętu, nakazany kurs, zmiany kursu, których należy się spodziewać podczas wachty, widoczne i mające się ukazać obiekty nawigacyjne, poza

tym: szybkość okrętu, obroty maszyn, ilość kotłów pod parą, zajęcia załogi, stan gotowości łodzi i boi ratunkowej, miejsce przechowania książki sygnałowej, specjalne zarządzenia i rozkazy przełożonych na przeciąg wachty. Oprócz tego podczas pływania w zespole: rozkazy dotyczące szyku i odstępu, ewentualne sygnały dowódcy zespołu i t. p.

O ile podczas zmiany wachty d. o. znajduje się na pomoście, zdający i obejmujący of. of. w. winni się u niego meldować. To samo winien uczynić of. w. w wypadku ukazania się przełożonego na pomoście po raz pierwszy podczas wachty.

513. Of. w. uważa na to, żeby statkom handlowym został zwrócony ukłon banderą natychmiast i zgodnie z przepisem. (Patrz: 721 i nast.). Mijając okręty wojenne powoduje on oddanie przepisanych sygnałów trąbką lub gwizdkiem. (Patrz: załącznik Nr 5). O spotkaniu obcych okrętów wojennych of. w. melduje d. o.

W wypadku gdyby okręt przy spotkaniu się z innymi okrętami musiał salutować strzałami armatnimi, of. w. powiadamia o tym natychmiast of. a., żeby ten mógł zawczasu salut przygotować.

514. Podczas wachty morskiej dla of. w. specjalny strój nie jest przewidziany.

W czasie pełnienia służby wachtowej of. w. winien mieć stale przy sobie własną lornetkę.

515. Podczas wachty na morzu of. w. wolno palić w czasie, kiedy załoga okrętu jest wolna od zajęć służbowych. W obecności przełożonego wolno mu palić tylko za zezwoleniem.

Ceremoniał.

**Strój of. w.
na morzu.**

**Palenie tytoniu
podczas
wachty morskiej.**

3.

Oficer wachtowy w porcie.

516. Z chwilą gdy została rzucona kotwica, względnie okręt został przywiązany do beczki lub do nabrzeża, rozpoczyna się wachta portowa, o ile d. o. nie zarządzi wachty morskiej na postoju. (Patrz: 483).

Wachta portowa.

Pierwszą kolej obejmuje zwykle ta wachta, która była na służbie w chwili zakotwiczenia. Skoro okręt w ciągu tej samej doby wraca do portu, wachtę portową obejmuje ten oficer i ta wachta, która by w danej chwili pełniła służbę wachtową, gdyby okręt nie opuszczał portu.

Służba dyżurna.

517. Jeżeli według zdania d. z., względnie d. o., warunki są takie, że ułatwienie oficerskiej służby wachtowej w porcie jest pożądane i możliwe, zamiast wachty wprowadzona może być dla oficerów służba dyżurna (oficer dyżurny — of. dyż.).

Przy normalnych warunkach w porcie służba dyżurna winna być zarządzona, jeżeli okręt oprócz d. o. i z. d. o. nie posiada więcej jak trzech oficerów korpusu morskiego. Dyżur rozpoczyna się o 0800 i trwa bez przerwy 24 godziny.

Na małych okrętach.

518. Dla zespołu małych okrętów tego samego typu, stojących razem grupami obok siebie, burta przy burcie, o ile warunki na to pozwalają i jeżeli liczba oficerów na poszczególnej jednostce jest za mała, d. z. może zarządzić pełnienie służby wachtowej lub dyżurnej przez jednego oficera dla całej grupy.

Na okrętach z liczną załogą.

519. Na okrętach, których stan liczebny załogi przekracza 200 szeregowych, i na których liczba oficerów korpusu morskiego na to pozwala, służbę wachtową w porcie powinni pełnić młodszy oficerowie, starsi zaś po kolei obejmować równocześnie dyżury. W takich wypadkach of. dyż. jest przełożonym of. w.

Of. w. w porcie.

520. Miejsce stałego pobytu of. w. w porcie jest na górnym pokładzie w bliskości trapów, względnie na pokładzie, tam, gdzie jego obecność jest potrzebna. Pod pokładem może znajdować się on tylko przejściowo, w celu wykonywania periodycznych rond, lub z innych ważnych przyczyn służbowych. Nie wolno mu znajdować się podczas wachty w kabinie, ani w mesie. Palić wolno mu tylko podczas wacht noc-

nych, dopóki nie wykonywuje żadnej czynności służbowej. Powinien on nosić mundur przewidziany rozkazem dla reszty oficerów w danym wypadku.

521. Of. w. w porcie podlega z. d. o., d. o. i wyższym przełożonym; na okrętach, na których pełni służbę pod komendą of. dyż., podlega również temu ostatniemu. (Patrz: 519).

Of. w. jest przełożonym całego personelu należącego do jego wachty. Wszystkie inne osoby znajdujące się na okręcie, z wyjątkiem przełożonych, winny mu są posłuszeństwo w sprawach dotyczących służby wachtowej i bezpieczeństwa okrętu.

522. W porcie lub na redzie of. w. odpowiada za bezpieczny i pewny postój na kotwicy, przy becze lub przy nabrzeżu. Zwłaszcza podczas złej pogody i w miejscach podlegających działaniu prądów albo znacznym wahaniom poziomu morza, zwraca on stałą uwagę na umocowanie okrętu, na łańcuch kotwiczny i położenie samej kotwicy. Przez regularne kontrolowanie niamiaru kotwicznego of. w. przekonywuje się czy okręt nie dryfuje.

W razie mgły powoduje on oddawanie przepisanych sygnałów dzwonem okrętowym i nakazuje zamknięcie przedziałów wodoszczelnych. W nocy of. w. zwraca uwagę na palenie się świateł kotwicznych i innych, przewidzianych na okręcie. Baczy on, żeby zewnętrzny wygląd okrętu był zawsze odpowiedni: żeby za burta nie zwisały liny lub zapomniane odbijacze, żeby bielizna była rozwieszona tylko na przewidzianych w tym celu linach i w sposób odpowiedni; żeby olinowanie, wytyki, szlupbelki, trapy, łodzie, były uprzątnięte; (patrz: 639) żeby bandera wojenna, proporzec, znak d. o. oraz inne znaki były w odpowiedni sposób podniesione i nie okrócone naokoło drzewca. (Patrz: 718 i nast.).

Łodzie okrętowe przywiązane do wytyków powinny mieć na zewnątrz wywieszone odbijacze, zamknięte dulki, oraz prawidłowo ułożone wiosła i inwentarz.

**Przełożeni
i podwładni
of. w.**

Kotwica i cumy.

Namiar kotwiczny.

Podczas mgły.

W nocy.

**Zewnętrzny
wygląd okrętu.**

**Porządek w
łodziach okrętowych.**

Przed zachodem słońca i w razie nastania złej pogody łodzie powinny być podniesione na okręt, z wyjątkiem niezbędnych służących do komunikacji. Bez pozwolenia of. w. nie wolno nikomu używać łodzi. Przestrzega on rozkładu rejsów łodzi służbowej i dba o to, żeby obsady łodzi były jednakowo ubrane. W nocy of. w. sprawdza czy łodzie odbijające od okrętu są zapatrzone w przepisowe światła. Sternicy łodzi winni przed opuszczeniem okrętu zameldować of. w. odbicie i cel rejsu. Of. w. nie dopuszcza do przeładowania łodzi lub przepełnienia jej pasażerami; powoduje, żeby łodzie przybijające do trapu na prądzie i przy silnym wietrze otrzymywały linę z okrętu. Przy trapach wolno łodziom przebywać tylko podczas wsiadania i wsiadania pasażerów. (Patrz: 654—668).

**Porządek na
górnym pokładzie,
żagle
i t. p.**

Of. w. odpowiada za porządek i czystość na górnym pokładzie. Zwraca on uwagę, aby namioty słoneczne i wszelkiego rodzaju pokrowce były postawione i przywiązane w sposób właściwy.

**Rozkład dnia
i wybijanie
czasu.**

523. Of. w. odpowiada przed z. d. o. za ściśle przestrzeganie rozkładu dnia i baczy żeby regularnie, podczas dnia i nocy, wybijano czas dzwonem okrętowym. Podczas alarmów i podczas wachty bojowej wybijanie czasu dzwonem okrętowym winno być zaniechane.

Osobiście nadzoruje wstawanie załogi w oznaczonym czasie i bada czy wieczorem, po wydaniu hamaków, światła w pomieszczeniach dla szeregowych zostały zgaszone.

Rondy nocne.

W nocy, po kilka razy podczas swej wachty, wykonywuje rondy we wszystkich pomieszczeniach, z wyjątkiem tych, które według przepisów stale winny być zamknięte na klucz. Podczas rondy zwraca on uwagę na to, czy wachtowni w dolnych pokładach są na miejscu i czuwają, czy komory amunicyjne, magazyny i podobne pomieszczenia są zamknięte na klucz, czy załoga śpi na oznaczonych miejscach, czy nikt nie pali pod pokładem, z wyjątkiem tych pomieszczeń, gdzie palić wolno, czy palą się przepisane

światła, czy powietrze na dolnych pokładach nie zagraża zdrowiu, oraz czy po powrocie z ładdu szeregowi natychmiast położyli się spać.

Od rozkazu z. d. o. zależy czy of. w. podczas swych rond winien również kontrolować pomieszczenia mechanizmów i kotłów.

Podczas rondy of. w. kontroluje areoszt okrętowy. Podczas każdej rondy towarzyszy of. w. marynarz z latarnią ręczną. Każdą rondę należy odnotować w dzienniku.

Na wachcie porannej of. w. troszczy się o to, żeby kucharze, potrzebni do przygotowania śniadania, zostali zawnazsu obudzeni, jak również, ażeby była przygotowana woda do mycia się załogi.

Na wachcie porannej.

524. Bez wiedzy of. w. nikomu nie wolno opuścić okrętu, ani nań powrócić. (Patrz: 120 i 539).

Kontrola zwolnionych na ład.

Do przeglądu przez of. w. zwolnieni na ład ustawiają się w dwóch szeregach wzdłuż lewej burty przed trapem, z podoficerami na prawym skrzydle. Pod. ew., lub w jego nieobecności najstarszy ze zwolnionych na ład podoficerów, wywołuje nazwiska według ksiąg zwolnionych na ład, przekreśla nazwiska zgłaszających się i wydaje znaczki kontrolne lub przepustki. Następnie melduje of. w. ilość zwolnionych na ład, którzy stanęli do przeglądu, po czym of. w. dokonuje przeglądu.

Podczas przeglądu zwraca on w pierwszym rzędzie uwagę na przepisowy i czysty wygląd umundurowania i obuwia. Nieodpowiednio wyglądającym of. w. zabrania opuścić okręt.

525. Of. w. rozacza ściśle nadzór nad powracającymi z ładdu. Wracających w stanie nietrzeźwym, brudnym lub z opóźnieniem, notuje celem przedstawienia ich do raportu z. d. o. pol.-wych., w dniu następnym. W książkach zwolnionych na ład przy nazwisku każdego wracającego z ładdu, pod. w. wykonuje dla kontroli znak kolorowym ołówkiem. Po upływie terminu, naznaczonego dla powrotu wszystkich zwolnionych na ład, pod. w. melduje of. w. czy wszyscy wrócili.

Nadzór nad powracającymi z ładdu.

- Nadzór nad publicznością zwiedzającą okręt.** **526.** Of. w. powinien roztaczać ścisły nadzór nad osobami postronnymi zwiedzającymi okręt. Przestrzega on zastosowanie rozkazów wydanych przez d. o., dotyczących zachowania tajemnicy służbowej i zarządza, żeby podczas zwiedzania okrętu przez publiczność, pomieszczenia zakazane były zamknięte na klucz, lub w inny sposób uniedostępnione, oraz ażeby tajne przyrządy i uzbrojenie znajdujące się na pokładzie było przykryte. W razie konieczności i przy dużej ilości zwiedzających, rozstawia, gdzie trzeba, posterunki i powiększa ilość podoficerów dla nadzoru.
- Nadzór nad handlarzami i t. p.** **527.** Osoby trudniące się handlem na okrętach, of. w. dopuszcza tylko po stwierdzeniu ich tożsamości. Powinny one posiadać zezwolenie d. o., wydane na czas ściśle ograniczony.
- Zakaz fotografowania bez pozwolenia.** **528.** Fotografowanie na okręcie bez pozwolenia jest zakazane. Pozwolenia na wykonywanie zdjęć zbiorowych załogi lub okrętu i jego części, w każdym poszczególnym wypadku, udziela d. o.
Osobom zwiedzającym okręt nie wolno mieć przy sobie aparatów fotograficznych.
- Sygnalizacja.** **529.** Of. w. nadzoruje w porcie służbę wachtowego personelu sygnalizacyjnego, bacząc, żeby sygnały były natychmiast odebrane, a nadane z własnego okrętu, — odebrane i zrozumiane przez innych. Odpowiada on podczas swej wacht za przechowanie książki sygnałowej.
- Udzielanie pomocy.** **530.** Jeżeli na redzie lub w porcie zdarzył się nieszczęśliwy wypadek, of. w. udziela natychmiast pomocy wszelkimi rozporządzalnymi środkami.
- Spotkanie przy trapie.** **531.** Of. w. spotyka przy trapie: wszystkich oficerów polskich i obcych, urzędników i funkcjonariuszów polskich i obcych przybywających na okręt służbowo lub w misji oficjalnej; poza tym takie osoby, którym należy okazać względy wobec ich społecznego stanowiska.
- Honory przy trapie.** Of. w. odpowiada za oddawanie należytych honorów przy trapie. (Patrz: 751 i nast.).

532. D. o. (d. z), z. d. o. pol.-wych. i z. d. o., winni być przez of. w. zawczasu powiadomieni o zbliżeniu się do okrętu osób, których wymienieni muszą spotkać osobiście. Of. w. powinien również meldować przełożonym o przybyciu i wyjściu polskich i obcych okrętów wojennych. Z przechodzącymi w bliskości okrętami wojennymi wymienia of. w. przepisane honory trąbką lub gwizdkiem (patrz: załącznik Nr 5), a salutującym banderą statkom handlowym nakazuje zwrócić ukłon banderą wojenną (patrz: 725).

533. Of. w. osobiście podaje komendę dla podniesienia i spuszczenia bandery wojennej w oznaczonym czasie, względnie na sygnał okrętu wyższego dowódcy. (Patrz: 740 i nast.)

Jeżeli przed podniesieniem bandery zbliża się obcy okręt wojenny, of. w. nakazuje podnieść banderę czasowo.

534. Przed podniesieniem bandery of. w. wykonywuje przegląd warty okrętowej i marynarzy trapowych. (Patrz: 564—577).

535. Podczas wachty portowej of. w. odpowiada za prowadzenie dziennika zdarzeń zgodnie z przepisami.

536. Wszystkie postanowienia R. S. O. dotyczące obowiązków of. w. w porcie, odnoszą się również do of. dyż., z tą różnicą, że wolno mu dla spożywania posiłków i dla odpoczynku przebywać pod pokładem, dopóki służba na to pozwala. Niemniej musi on jednak podczas dnia i nocy, w każdej chwili być gotowym do wykonania swych obowiązków.

537. Oficer podwachtowy jest zastępcą of. w. Na okrętach, na których pełni służbę wachtową, w porcie niemniej jak czterech oficerów, oficerowi podwachtowemu wolno tylko służbowo opuścić okręt, za zgodą z. d. o. Przełożeni mogą nakazać oficerowi podwachtowemu wykonanie specjalnych poleceń, jak np. komplementowanie (patrz: 805), lub inną podobną służbę poza okrętem.

Uprzedzanie d. o. o przybyciu przełożonych i t. p.

Podnoszenie bandery.

Przeгляд warty okrętowej.

Dziennik zdarzeń.

Of. dyż.

Oficer podwachtowy.

Służba wachtowa szeregowych pokładowych.

Podoficerowie wachtowi. **538.** Służbę wachtową podoficerów reguluje z. d. o.

Podoficerami wachtowymi są: podoficer wachtowy na pokładzie, krótko zwany „podoficerem wachtowym” (pod. w.), podoficer sygnałowy wachty (pod. syg. w) i podoficerowie wachtowi na dolnych pokładach (pod. w. d.). Na morzu oprócz wymienionych: sternik łodzi ratunkowej, podoficer obsługujący ster i ewentualnie inni.

Obowiązki pod. w.

539. Pod. w. jest głównym pomocnikiem of. w. Na to stanowisko należy назначać tylko podoficerów specjalności pokładowych oprócz specjaln. radiotechnicznych. Podczas postoju w porcie, miejsce pobytu pod. w. jest w pobliżu trapów, a na morzu w pobliżu pomostu, o ile nie jest on służbowo zajęty gdzie indziej. Podczas wachty pod. w. wolno znajdować się pod pokładem tylko dla wykonywania zleceń służbowych. Rozkazy dla wachty lub dla załogi, udzielane mu przez of. w. lub jego przełożonych, pod. w. skierowuje tam gdzie należy, przy czym odpowiada za to, żeby doszły one i zostały zrozumiane. Jeżeli komunikowanie rozkazów nie odbywa się za pośrednictwem rur głosowych lub telefonów, rozkazy te winny być przez pod. w. kilkakrotnie głośno wydane na pokładzie i przy wejściach do pomieszczeń mieszkalnych. Każde wydanie rozkazu pod. w. poprzedza odnośnym znakiem na gwizdku bosmańskim. (Patrz: załącznik Nr 2). Pod. w. śledzi za rozkładem dziennym służby okrętowej, za rozkładem rejsów łodzi okrętowych i w oznaczonym czasie melduje of. w.: „Czas na i t. d.”, a uzyskawszy jego zgodę, przystępuje do wydania odnośnego rozkazu.

Pod. w. pomaga of. w. nadzorować przybywających i opuszczających okręt, prowadzi ewidencję osób należących do załogi, które opuści-

ły okręt; notuje powracających z ładu szeregowych w książce zwolnionych na ład (patrz: 524). Dopilnowuje on, żeby podwachta została na czas obudzona do zmiany wachty. Pięć minut przed luzowaniem przeprowadza przegląd nowej wachty, po czym melduje of. w., czy nowa wachta jest gotowa do zmiany. Pod. w. śledzi za ogólnym porządkiem i czystością górnego pokładu i wykonywuje przy pomocy wachty wszystkie czynności przy łodziach, żaglach i t. p., które mu nakazuje of. w. W razie spuszczenia łodzi ratunkowej obsługuje on, wraz z marynarzami wachty, fały łodzi. Pod. w. odpowiada przed of. w. za regularne wybijanie czasu dzwonem okrętowym.

540. Podczas podnoszenia i spuszczenia bandery wojennej i zawsze, kiedy oficer wstępuje na okręt albo go opuszcza, pod. w. oddaje świst trapowy na gwizdka bosmańskim (załącznik Nr 2). Na małych okrętach, na których nie ma w porcie wachty sygnałowej, pod. w. uważa na sygnały z innych okrętów i w razie potrzeby wywołuje na pokład sygnalistów. Jeżeli statek handlowy salutuje banderą, pod. w. oddaje mu natychmiast ukłon banderą wojenną.

541. Pod. w. podlega of. w. (of. dyż.). Jest on przełożonym gońcą pokładowego, trapowych i innych szeregowych wachty, zajętych, pod jego zwierzchnictwem, na górnym pokładzie.

542. Pod. syg. w. jest pomocnikiem of. w., odpowiedzialnym za sprawne działanie służby obserwacyjnej i sygnałowej okrętu. W porcie i na morzu miejscem jego stałego pobytu jest pomost, który wolno mu opuścić podczas wachty tylko dla celów służbowych i za wiedzą of. w. Pod. syg. w. odpowiada za nadawanie i odbieranie wszystkich sygnałów optycznych. Nadane i przyjęte sygnały wpisuje on do dziennika sygnałowego, z równoczesnym podaniem czasu nadania i przyjęcia. Treść przyjętych sygnałów melduje on bezzwłocznie of. w., który rozstrzyga dokąd należy je kierować. W por-

**Obowiązki
pod. syg. w.**

cie pod. syg. w. powinien meldować of. w. z pomostu głośno, ewentualnie przez megafon: przybycie i odejście okrętów wojennych i statków handlowych, zbliżanie się łodzi okrętów wojennych i innych, salutowanie bandery przez statki handlowe, oraz wszelkiego rodzaju inne spostrzeżenia, jak wypadki z łodziami w pobliżu okrętu, zderzenia i pożary na innych statkach lub na łączcie i t. p.

543. Pod. syg. w. odpowiada za właściwą obsługę bandery wojennej w czasie jej podnoszenia, spuszczenia lub zamiany (Patrz: 725), oraz podczas oddawania ukłonu. Baczy on, żeby bandera wojenna, znak dowódcy oraz inne znaki i flagi nie były okręcone dookoła drzewca lub masztu, a flagliny obciągnięte.

Podczas alarmu „Człowiek za burta” najważniejszym jego zadaniem jest obserwowanie tonącego i wskazywanie łodzi ratunkowej kierunku za pomocą kolorowych chorągiewek, w nocy zaś kolorowym światłem.

Podczas mgły pod. syg. w. odpowiada za dawanie przepisowych sygnałów według wskazań of. w.

Pod. syg. w. podlega bezpośrednio of. w. względnie of. dyż., — jemu zaś podlegają sygnaliści wachtowi.

**Podoficerowie
wachtowi dol-
nych pokła-
dów.
(pod. w. d.)**

544. Na okrętach posiadających większą załogę, na pokładach zamieszkałych przez szeregowych, służbę wachtową pełnią podoficerowie. D. o. ustala w rozkazie miejsce stałego przebywania odnośnego pod. w. d. i jego rejon. Obowiązkiem pod. w. d. jest utrzymywanie porządku w pomieszczeniach powierzonych jego opiece, dozór nad zabezpieczeniem od pożaru, powtarzanie rozkazów zakomunikowanych z górnego pokładu przez pod. w., budzenie w oznaczonym czasie szeregowych nowej wachty i czynności służbowe w myśl specjalnych wskazań lub pisemnej instrukcji.

545. Bezpośrednim przełożonym pod. w. d. jest of. w. względnie of. dyż., u którego winien

on meldować się przed objęciem wachty, po zdaniu, oraz w czasie rond, kiedy of. w. inspekcjonuje dolne pomieszczenia.

Pod. w. d. melduje się również przełożonym of. w., w razie zjawienia się ich w rejonie służbowym.

Pod. w. d. podlegają pod względem ogólnego porządku i bezpieczeństwa wszystkie osoby, znajdujące się w części okrętu, powierzonej jego nadzorowi, z wyjątkiem oficerów.

546. Na morzu podoficer sternik i podległa mu obsada łodzi ratunkowej, zaliczają się do wachty. Jeżeli wachta jest za mała, żeby wydzielić obsadę łodzi ratunkowej, powinna ona być formowana z podwachty.

Sternik łodzi ratunkowej.

Obsada łodzi ratunkowej staje do przeglądu razem z nową wachtą, sternik sprawdza osobiście przepisowy stan łodzi i po zameldowaniu się u of. w., razem z marynarzami obsady może w nocy udać się na spoczynek, ale w miejscu specjalnie na ten cel przeznaczonym przez z. d. o. Wachtownej obsadzie łodzi ratunkowej wolno do spoczynku zdejmować jedynie buty i wierzchnie okrycie tak, żeby była gotowa w razie alarmu do bezzwłocznego obsadzenia łodzi. (Patrz: 661).

547. Sternik i obsada łodzi wachtowej wykonywującej rejsy przewidziane rozkładem komunikacji z lądem, winni być wyznaczeni z wachty, a skoro wachta nie jest dosyć liczna, z podwachty.

Sternik łodzi wachtowej w porcie.

Sternik łodzi wachtowej podlega of. w. Bez jego pozwolenia nie wolno sternikowi oddalać się z łodzią od okrętu; sternik powinien również meldować of. w. o powrocie łodzi. (Patrz: 654 i nast.).

548. Spośród marynarzy wachty wyznacza się do służby wachtowej w porcie gońca pokładowego, pomocników pod. syg. w., posterunek przed aresztem okrętowym i t. p. Na mo-

Marynarze wachtowi.

rzu dochodzi do tego obsługa telegrafu maszynowego i świateł sygnalizacyjnych, posterunki obserwacyjne oraz obsada łodzi ratunkowej.

Stosownie do stanu liczebnego wachty i warunków atmosferycznych, należy dążyć do tego, żeby wyżej wymienione stanowiska, z wyjątkiem obsady łodzi ratunkowej, były obsadzone podwójnie, to znaczy tak, żeby jeden i ten sam marynarz był na służbie nie dłużej, jak dwie godziny podczas jednej wachty.

549. Jeżeli w porcie trzeba wysłać z okrętu na ląd patrole dla nadzoru nad zwolnionym na ląd i t. p., z. d. o. rozstrzyga z jakich wacht należy je wyznaczać. Na ogół patrol wyznacza się z podwachty.

Służba wachtowa radiotechników.

550. Radiotechnicy nie powinni z zasady być używani do innej służby wachtowej, jak tylko w radiostacji.

Personel radiotechniczny okrętu dzieli się zwykle na dwie wachty, każda pod kierownictwem najstarszego podoficera tej specjalności.

W porcie, o ile warunki na to pozwalają, oraz w braku odpowiedniej ilości radiotechników do pełnienia służby wachtowej, może d. o. zarządzić 24-godzinną służbę dyżurną, polegającą na tym, że radiotechnik musi znajdować się w radiostacji tylko w pewnym z góry określonym czasie.

Służbę wachtową radiotechników reguluje of. syg. według wskazówek z. d. o.

Obowiązkiem wachtowego radiotechnika jest prowadzenie dziennika radiotelegraficznego, nadawanie i przyjmowanie radiotelegramów.

Wszelkie radiotelegramy, które mają być nadane lub odebrane, muszą być skierowane przez of. w.

Bez rozkazu przełożonych nie wolno prowadzić żadnej korespondencji radiotelegraficznej.

5.

Służba wachtowa personelu technicznego.

551. I of. mech. ustala tryb służby wachtowej personelu technicznego i przedkłada go d. o. do zatwierdzenia. Na okrętach nie mających of. mech. czynność tę wykonywuje of. mech. zespołu, względnie ten of. mech., któremu powierzono nadzór techniczny danego okrętu. Dla okrętów każdego zespołu, służba wachtowa personelu technicznego winna być ujednostajniona.

**Regulowanie
służby wachtowej
personelu
technicznego.**

552. Dla sformowania wachty bojowej całej personel techniczny dzieli się na dwie części, prawą względnie I i lewą względnie II wachtę bojową, przy czym rozkład wachty musi być tak ułożony, żeby okręt z jedną wachtą bojową mógł rozwinąć od razu swą maksymalną szybkość i mieć stale w ruchu wszystkie mechanizmy, potrzebne do gotowości bojowej okrętu. (Patrz: 465).

**Wachta bojowa
personelu
technicznego.**

553. Podczas ruchu okrętu w normalnych warunkach, personel techniczny dzieli się na trzy wachtę, jeżeli zaś stan liczebny na to nie pozwala, na dwie.

**Wachta
maszynowa
na morzu.**

Jedna wachtę przy kotłach i mechanizmach powinna zapewnić okrętowi przynajmniej szybkość ekonomiczną, bez przemęczenia obsługi.

554. Podczas postoju, dopóki nie został wydany rozkaz o podniesieniu pary i przygotowaniu okrętu do ruchu, na wachtę przy kotłach i mechanizmach powinno znajdować się tylko tyle obsługi, żeby siorczyła ona dla zapewnienia okrętowi normalnej służby.

**Wachta
maszynowa
podczas
postoju.**

Reszta personelu technicznego o ile nie ma być wolna od zajęć, wykonuje remonty lub konserwację, albo zostaje przydzielona do innej służby.

I of. mech. lub k. m. wolni od wachty. **555.** I of. mech. względnie k. m. z zasady nie pełnią służby wachtowej, jeżeli jednak okoliczności tego wymagają, na rozkaz d. o., mogą być używani do pełnienia służby dyżurnej, ale tylko w zakresie technicznym.

K. w. m. **556.** Zarówno podczas ruchu jak na postoju okrętu, na czele każdej wachty stoi kierownik wachty maszynowej (k. w. m.). Na większych okrętach, posiadających odpowiednią ilość of. mech., powinni oni pełnić służbę k. w. m., na mniejszych okrętach zaś — najstarsi, odpowiednio przygotowani podoficerowie personelu technicznego. (Patrz: 344).

557. K. w. m. jest przełożonym całej wachty maszynowej; podlega on I of. mech. względnie k. m., a w razie gdyby został nakazany dyżur techniczny, of. mech. dyż.

Stosunek k.w. m. do of. w. (of. dyż.) K. w. m. podlega of. w. (of. dyż.) we wszystkich sprawach dotyczących prowadzenia okrętu, ogólnego bezpieczeństwa, porządku i dyscypliny.

Obowiązki k. w. m. **558.** K. w. m. odpowiada podczas swej wachty za sprawne działanie wszystkich urządzeń technicznych okrętu należących do działu mechanicznego (patrz: 319), a w szczególności za utrzymywanie nakazanej ilości obrotów maszyn głównych, za ciśnienie w kotłach i dobre działanie maszyn pomocniczych, oraz za obecność wszystkich ludzi podległej mu wachty maszynowej na ich stanowiskach.

Miejsce pobytu. Miejscem pobytu k. w. m. jest zasadniczo prawa maszyna, względnie przebywa on tam, gdzie jego obecność jest potrzebna. Podczas wachty morskiej w ruchu (patrz: 482) nie wolno mu przebywać w pomieszczeniach mieszkalnych, a podczas wachty morskiej na postoju tylko przejściowo, za zgodą I of. mech., wówczas gdy warunki na to pozwalają (patrz: 483). Podczas postoju k. w. m. pełni zazwyczaj 24-godzinną służbę dyżurną.

Kilkakrotnie podczas swej wachty k. w. m. kontroluje służbę w kotłowniach i przy mecha-

nizmach pomocniczych; prowadzi dziennik maszynowy i kontroluje stale rozchód paliwa, smarów i wody słodkiej.

W razie wadliwego działania lub uszkodzenia części mechanicznej okrętu, k. w. m. melduje o tym natychmiast I. of. mech. (k. m.). Skoro z jakichkolwiek powodów natury technicznej główne maszyny muszą być zatrzymane, lub ilość obrotów zmniejszona, melduje on o tym zawczasu of. w. ustnie, najkrótszą drogą.

Bez uprzedzenia of. w. i otrzymania jego zgody, nie wolno obracać śrub napędowych okrętu, celem przegrzania maszyn głównych lub dla innych przyczyn.

Podczas postoju w porcie k. w. m. odpowiada za sprawne działanie tych mechanizmów, które dla życia na okręcie i dla potrzeb służbowych muszą być w ruchu oraz nadzoruje równocześnie wykonywanie na okręcie prac remontowych i t. p. przez personel techniczny.

Do niego należy nadzór nad sprawnym działaniem mechanizmów łodzi okrętowych.

Przygotowując mechanizmy okrętu do wyjścia na morze k. w. m. baczy, żeby maszyna sterowa, winda kotwiczna i t. p. były uruchomione we właściwym czasie.

6.

Służba wachtowa na okrętach podwodnych.

Podział załogi okrętu podwodnego na wachtę.

559. Załoga okrętu podwodnego powinna być podzielona najmniej na trzy wachtę pełniące służbę kolejno, gdy okręt znajduje się na morzu.

Wachta morska na okręcie podwodnym.

560. Każda wachtę musi być tak zorganizowana i obsadzona, żeby umożliwić okrętowi bezpieczne pływanie na powierzchni morza i pod wodą; żeby zapewnić stałą i niesłabnącą obserwację całego horyzontu; żeby umożliwić bezzwłoczne zanurzenie się i wynurzenie okrętu; żeby być w stanie, w razie zaskoczenia, na-

tychmiast wypuścić torpedę lub jak najprędzej obsadzić działa; wreszcie żeby móc posługiwać się sprzętem podsłuchowym, radiotelegraficznym i nawiązywać łączność sygnałową.

W tym celu dla każdego z oficerów lub szeregowych jednej wachty, winny być przewidziane stanowiska podczas pływania na powierzchni, podczas manewru zanurzania i wynurzania się, i podczas pływania pod wodą.

Skład i organizacja wachty morskiej na okręcie podwodnym.

561. Skład i ilość personelu wachtowego potrzebnego do zadośćuczynienia wyżej wymienionym wymaganiom, jak również jego obowiązków różni się, zależnie od rodzaju i konstrukcji okrętu podwodnego, jednak winny one odpowiadać zasadniczo następującemu schematowi:

Oficer wachtowy podczas pływania okrętu podwodnego na powierzchni znajduje się stale na pomoście. Obowiązki jego są takie same, jak na okręcie nawodnym (patrz: 490 i nast.) z takimi odstępstwami, które są uzasadnione specjalnymi właściwościami okrętu podwodnego. W stanie zanurzonym, miejscem pobytu of. w. jest albo wieża, jeżeli okręt pływa blisko powierzchni, to znaczy z obserwacją peryskopową, albo też centrala przy pływaniu na głębokościach większych. Głównym obowiązkiem of. w. pod wodą jest stała obserwacja horyzontu przez peryskop i nadzór nad trzymaniem nakazanej głębokości.

Podoficer wachtowy i sygnalista wachtowy podczas pływania na powierzchni znajdują się stale na pomoście.

Głównymi ich obowiązkami są: obserwacja horyzontu, sygnalizacja i przekazywanie rozkazów do wnętrza okrętu.

Podczas zanurzania zamykają oni włącz do wieży, a pod wodą obsadzają stery głębokościowe.

Sternik obsługuje ster główny, czyli kierunkowy na powierzchni i pod wodą.

Podoficer centrali i jego ewentualni pomocnicy stanowią, podczas pływania na powierzchni i pod wodą, stały posterunek w centrali okrętu podwodnego. Głównym ich obowiązkiem jest obsługa odwietrzników i klap dennych, regulacja stanu wody w zbiornikach regulacyjnych i trymowych i manipulacja sprężonym powietrzem.

Posterunki w poszczególnych odcinkach (pomieszczeniach) okrętu podwodnego odpowiadają za stałą obserwację powierzonego im odcinka, mianowicie luków, włazów, zaworów, stanu zbiorników i zenz i t. p. pod względem szczelności. Zamykają oni włazy przed zanurzeniem i meldują o wykonaniu do centrali.

Wachta maszynowa obsługuje na powierzchni motory spalinowe-napędowe, pompy i wentylację. Podczas zanurzenia zatrzymuje silniki spalinowe, zamyka otwory wydechowe, przełącza wały śrub napędowych na motory elektryczne. Pod wodą manipuluje ona elektrycznymi motorami napędowymi i maszynami pomocniczymi.

Radiotechnik wachtowy obsługuje radiostację i sprzęt podsłuchowy.

562. Służba wachtowa na okręcie podwodnym znajdującym się na postoju, ale nie przy swojej bazie, odbywa się w następujący sposób:

Wachta portowa na okręcie podwodnym.

Na okręcie podwodnym musi znajdować się stale jedna wachta; of. w. i najstarszy podoficer maszynowy wachty pełnią służbę dyżurną (patrz: 557), na pomoście względnie pokładzie znajduje się stale jeden podoficer wachtowy specjalności pokładowej i jeden marynarz, a wewnątrz okrętu wachtowy podoficer zazwyczaj wydzielony z pośród personelu technicznego wachty. Poza tym, na okręcie podwodnym znajduje się stale, pełniąc służbę dyżurną, elektrykarz i radiotechnik należący do danej wachty. Reszta wachty pozostaje również na okręcie do dyspozycji of. w.

Wachta podczas postoju przy bazie okrętów podwodnych.

563. Podczas postoju przy bazie oficerowie z okrętów podwodnych, należących do jednego zespołu, pełnią służbę dyżurną stosownie do zarządzeń d. z. Jeżeli ilość obecnych przy bazie jednostek na to pozwala, jeden d. o., jeden z oficerów korpusu morskiego i jeden of. korpusu techniczno - okrętowego winni razem pełnić służbę dyżurną dla całego zespołu wraz z bazą. Miejsce ich pobytu jest na bazie lub na tych jednostkach zespołu, na których jest wymagana ich obecność. Nie wolno im opuszczać zespołu przez cały czas dyżuru. Według wskazówek dyżurnego d. o. wykonywują oni podczas dnia i nocy rondy na wszystkich jednostkach zespołu.

Na każdym okręcie pełni służbę dyżurną równocześnie przynajmniej jeden podoficer specjalności pokładowej, jeden ze starszych podoficerów technicznych, jeden elektrykarz i jeden marynarz. Wolno im opuścić swój okręt tylko kolejno celem spożycia posiłków na bazie. Odpowiadają oni za bezpieczeństwo okrętu.

Reszta ludzi, należąca do wachty każdej z obecnych przy bazie jednostek, stanowi rezerwę, która stawia ewentualnie potrzebne postęunki i pozostaje do dyspozycji d. o. na bazie.

Na takich jednostkach zespołu, na których wykonywuje się prace nie cierpiące żadnej przerwy, na przykład prace przy baterii akumulatorów, — przez cały czas trwania tej pracy powinien być obecny właściwy oficer specjalista i potrzebna ilość szeregowych która, o ile to jest możliwe, wystawia wachta.

7.

Warta okrętowa, wartownicy, marynarze, trapowi.

Warta okrętowa.

564. Wartę okrętową wyznacza się podczas postoju:

na okrętach powyżej 1000 ton wyporności jeżeli tego wymagają warunki i pozwala na to stan liczebny załogi;

na okrętach podwodnych warty okrętowej nie wystawia się.

565. Zadaniem warty okrętowej jest: pełnienie służby bezpieczeństwa, stawianie wartowników i oddawanie honorów.

Zadanie warty okrętowej.

566. Warta okrętowa składa się z podoficera lub starszego marynarza (komendanta warty), jednego trębacza i szeregowców w liczbie trzy — lub czterokrotnie przekraczającej ilość wystawianych wartowników. Ogólny skład warty nie powinien nigdy obejmować mniej niż 6 szeregowych, nie licząc komendanta i trębacza.

Skład warty okrętowej.

567. Przełożonymi warty okrętowej są: of. w., d. o., z. d. o. pol.-wych., d. o. i jego przełożeni.

Przełożeni warty okrętowej.

568. Warta okrętowa występuje na rozkaz „Warta!” i ustawia się na tylnym pokładzie okrętu według wskazówek of. w.

Ustawianie warty okrętowej.

Jeżeli ilość szeregowców nie przekracza 6, ustawiają się oni w jednym szeregu, przy większej ilości — w dwuszeregu. Trębacz stoi na prawym skrzydle pierwszego szeregu, komendant warty na prawo od trębacza.

569. Cała warta, z wyjątkiem trębacza, jest uzbrojona w karabinki oraz posiada pasy, ładownice i bagnety. Bagnetów nie nasadza się na karabinki. Trębacz nosi tylko pas i trzyma w ręku trąbkę.

Uzbrojenie i ubranie.

570. Warta okrętowa występuje tylko w czasie od podniesienia bandery do zachodu słońca. Podczas posiłków, w czasie zbiorowych ćwiczeń załogi i podczas nabożeństwa na okręcie, warta na ogół nie występuje.

Czas wystąpienia i t. p.

571. Przed podniesieniem bandery of. w. przeprowadza przegląd warty, po czym bierze ona udział przy podniesieniu bandery wojennej (patrz: 742).

Przegląd warty.

Miejsce pobytu warty podczas dnia.

Podczas dnia szeregowi należący do warty winni przebywać razem w jednym pomieszczeniu. Komendant warty odpowiada za to, żeby warta była w każdej chwili gotowa do wystąpienia.

Wartownicy i posterunki.

572. Wartownicy wydzieleni przez wartę powinni pełnić służbę na posterunkach nie dłużej jak 2 godziny z rzędu. Na morzu i na okrętach, na których nie formuje się warty, wartowników stawia wachta.

Do posterunków, które należy wystawiać na większym okręcie zalicza się: posterunek przed pomieszczeniem d. o., kasą okrętową, przed aresztem, na przednim pokładzie, przy trapach i t. p. Ilość posterunków zależy od rodzaju i rozmiarów okrętu, oraz od potrzeb służbowych; winna być ona ustalona przez d. o. Na morzu obsadza się tylko posterunki pod pokładem, z wyjątkiem posterunków przy łodziach okrętowych podczas alarmów. (Patrz: 472, 473, 475). Na posterunkach pod pokładem wartownicy stoją z bagnetem, bez karabinu.

Obowiązki, prawa i podległość.

573. Wartownik jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo i porządek w obrębie powierzonego mu posterunku. Nie wolno mu samowolnie opuszczać swego posterunku, wypuszczać broni z ręki, kłaść się, siadać, palić i rozmawiać z innymi.

W obrębie każdego posterunku winna być wywieszona instrukcja, wyszczególniająca obowiązki wartownika na danym posterunku.

Ogólne prawa wartownika określa regulamin Służby Wewnętrznej, część VII, rozdz. D. punkt 26.

Wartownik na posterunku podlega of. w. i jego przełożonym.

Marynarze trapowi.

574. Celem oddawania przy trapie przepi-sowych honorów osobom przybywającym, lub opuszczającym okręt, na okrętach powyżej 1000

ton, wystawia się marynarzy trapowych, w czasie kiedy jest sformowana warta okrętowa. (Patrz: 564, 758).

Jeżeli d. o. (d. z.) uważa za wskazane, i stan liczebny załogi na to pozwala, można również na okrętach poniżej 1000 ton, w portach zagranicznych, wystawiać marynarzy trapowych.

Na okrętach podwodnych nie wystawia się trapowych.

575. Trapowi nie wchodzi w skład warty okrętowej. Przed podniesieniem bandery stają oni razem z wartą do przeglądu of. w. **Czas wystąpienia trapowych.**

Podczas posiłków, nabożeństwa na okręcie i w czasie zbiorowych ćwiczeń trapowi na ogół nie występują.

576. Trapowi powinni przebywać razem z wartą w jednym pomieszczeniu. Na rozkaz: „x trapowych” — wywołana ilość marynarzy udaje się biegiem do trapu i ustawia się na pokładzie przy przedniej i tylnej krawędzi górnej platformy trapu, frontem do siebie. Przybywającej łodzi w razie potrzeby trapowi podają linę, a podczas fali i jeżeli budowa trapu na to pozwala, jeden trapowy udaje się na dolną platformę, do pomocy osobom wysiadającym z łodzi. **Obowiązki trapowych.**

Reszta trapowych nie zajęta podczas przybijania łodzi, pozostaje na swoich miejscach na pokładzie przy górnej platformie i zajmuje postawę zasadniczą od początku świstu trapowego. (Patrz: załącznik Nr. 2).

W chwili zakończenia świstu trapowego, po przejściu osoby przybyłej na pokład, trapowi bez komendy robią jednocześnie zwrot i biegiem opuszczają trap.

577. Marynarze trapowi podlegają pod. w. i of. w. oraz ich przełożonym. **Podległość.**

C. Codzienny rozkład służby okrętowej.

1.

Wytyczne.

578. Celem rozkładu służby jest ściśle ujęcie życia okrętowego co do czasu i rozplanowania zajęć załogi, w sposób najkorzystniejszy dla osiągnięcia i utrzymania gotowości bojowej okrętu.

Rozróżnia się rozkład służby na morzu i w porcie, w okresie letnim i zimowym.

579. Kierując się postanowieniami R. S. O. jako wytycznymi, d. o. ustala rozkład służby okrętowej, stosownie do zadania okrętu i do jego programów szkolenia.

Obowiązkiem d. z. jest uzgadnianie rozkładu służby dla okrętów tego samego typu.

2.

Rozkład dnia w porcie podczas lata.

(Od 1. IV.—30. IX).

Rozkład dnia w porcie podczas lata.	580.	0530	Pobudka, składanie hamaków, mycie się, wietrzenie pomieszczeń.
		0600	Rota, gimnastyka lub wiosłowanie.
		0630	Wolno palić, śniadanie.
		0700	Przestać palić, wiadomości prasowe.
		0715	Sprzątanie okrętu.
		0730	Chorzy do przeglądu lekarskiego.
		0750	Przegląd warty okrętowej i trawnych.
		0800	Podniesienie bandery. Czyszczenie uzbrojenia.

- 0830 Sprzątanie, potem ćwiczenia lub prace.
- 1130 Sprzątanie, przygotować się do przeglądu.
- 1140 Przegląd oddziałami.
- 1200 Wolno palić, wydanie obiadu.
- 1350 Przestać palić, zamiatanie pokładu.
- 1400 Ćwiczenia lub prace.
- 1650 Sprzątanie.
- 1700 Rozkaz, wolno palić, zwolnieni na ład przebrać się.
- 1730 Kolacja.
- 1750 Zwolnieni na ład do przeglądu.
- 1800 Gawęda, praca kult.-oświat.
- 1930 Przestać palić na dolnych pokładach, zamiatanie pokładów, wietrze-
nie.
- 1950 Zbiórka, ronda wieczorna, Rota.
- 2010 Wydanie hamaków.
- 2100 Capstrzyk.
- 2200 Cisza na okręcie, gaszenie świateł
w pomieszczeniach szeregowych.
- 2300 Gaszenie świateł w mesie oficer-
skiej.

581. Zależnie od programu ustalonego dla danego tygodnia, czas przeznaczony w rozkładzie dnia dla „ćwiczeń i prac” powinien być wykorzystany podobnie jak w następującym przykładzie:

**Tygodniowy
rozkład służ-
by.**

DZIEŃ	PRZED POŁUDNIEM	PO POŁUDNIU
Poniedziałek	2 godz. zajęć pol.-wych, 1 godz. wiosłowania i żaglowanie.	Pranie bielizny ¹⁾ , hamaków i pokrowców ²⁾ , naprawa umundurowania.
Wtorek	Ćwiczenia i zajęcia w specjalnościach.	Sporty, nauka.
Sroda	Konserwacja uzbrojenia ³⁾ i sprzętu, prace bosmańskie.	Ćwiczenie ról okrętowych.
Czwartek	Ćwiczenia alarmu bojowego.	Sporty, nauka.
Piatek	2 godz. zajęć pol.-wych, 1 godz. wiosłowania i żaglowania.	Musztra piesza.
Sobota	Generalne czyszczenie, mycie stołów i t. p.	Naprawa umundurowania, kąpiel, sporty.

1) Jeżeli bieliznę oddaje się do pralni mechanicznej, — naprawa i przegląd umundurowania.

2) Raz na miesiąc.

3) Raz w tygodniu dokładne czyszczenie broni ręcznej i t. p.

Rozkład dnia w porcie w niedziele i święta.

582. W niedziele i święta przewiduje się następujące odchylenia od rozkładu dnia w porcie podczas lata:

- 0630 Pobudka, składanie hamaków, mycie się i t. d.
 - 0700 Rota, wolno palić.
 - 0715 Śniadanie.
 - 0735 Przestać palić, wiadomości prasowe.
 - 0750 Sprzątanie okrętu, czyszczenie uzbrojenia.
 - 0830 Przebrać się, przygotować okręt do przeglądu.
 - 0900 Przegląd okrętu i załogi przez d. o.
 - 0930 Według dyspozycji d. o. — zwolnienie na nabożeństwo.
 - 1250 Zwolnieni na ląd do przeglądu.
 - 1300 Zwolnienie na ląd.
- Reszta dnia jak art. 580. Zamiast ćwiczeń i prac czas wolny.

3.

Rozkład dnia w porcie podczas zimy.
(Od 1. X. — 31. III.).

- 583.** 0600 Pobudka, składanie hamaków, mycie się, wietrzenie pomieszczeń.
0630 Rota, gimnastyka lub wiosłowanie.
0700 Wolno palić, śniadanie.
0730 Przestać palić, wiadomości prasowe.
0750 Sprzątanie okrętu, chorzy do przeglądu lekarskiego, przegląd warty okrętowej i trapowych.
0800 Podniesienie bandery.
0830 Czyszczenie uzbrojenia.
0900 Sprzątanie, potem ćwiczenia lub prace.
Dalej rozkład dnia pozostaje ten sam co w lecie.

Rozkład dnia w porcie podczas zimy.

W niedziele i święta pobudka odbywa się 0700, śniadanie kończy się 0745, wiadomości prasowe kończą się 0800, sprzątanie okrętu trwa do 0830, po czym dalszy rozkład dnia nie wykazuje żadnej różnicy w porównaniu do letniego.

4.

Rozkład dnia na morzu.

- 584.** 0350 Nowa wachta do przeglądu.
0400 Zmiana wachty.
0530 Pobudka, składanie hamaków, mycie się.
0600 Rota, gimnastyka.
0630 Wolno palić, śniadanie.
0700 Przestać palić, wiadomości prasowe.
0720 Czyszczenie okrętu, budzenie wachty nocnej, mycie się, śniadanie.

Rozkład dnia na morzu.

- 0730 Chorzy do przeglądu lekarskiego.
- 0750 Nowa wachta do przeglądu.
- 0800 Zmiana wachty. Czyszczenie uzbrojenia.
- 0830 Sprzątanie, przygotować się do przeglądu.
- 0840 Przegląd oddziałami.
- 0900 Ćwiczenia lub prace.
- 1130 Sprzątanie.
- 1145 Wolno palić, wydawanie obiadu.
- 1200 Obiad.
- 1220 Nowa wachta do przeglądu.
- 1230 Zmiana wachty, zwolniona wachta do obiadu.
- 1350 Przestać palić, zamiatanie pokładów.
- 1400 Ćwiczenia lub prace.
- 1550 Nowa wachta do przeglądu.
- 1600 Zmiana wachty.
- 1700 Sprzątanie.
- 1710 Wolno palić, przebrać się na noc.
- 1750 Kolacja.
- 1820 Zmiana wachty, zwolniona wachta do kolacji.
- 1850 Gawęda, praca kult.-oświatowa.
- 1930 Przestać palić pod pokładem, zamiatanie pokładów.
- 1945 Ronda wieczorna, Rota, wydanie hamaków.
- 1950 Nowa wachta do przeglądu.
- 2000 Zmiana wachty.
- 2100 Cisza na okręcie.
- 2350 Nowa wachta do przeglądu.
- 2400 Zmiana wachty.

585. Odchylenia w niedziele i święta:

- 0630 Pobudka, mycie się.
- 0700 Rota, wolno palić, śniadanie.
- 0730 Przestać palić, wiadomości prasowe.
- 0745 Sprzątanie okrętu, czyszczenie uzbrojenia.
- 0830 Przebrać się, przygotować okręt do przeglądu.
- 0900 Przegląd okrętu i załogi przez d. o.
- 0945 Nabożeństwo.

Rozkład dnia na morzu w niedziele i święta.

Po nabożeństwie czas wolny. Reszta dnia według rozkładu; zamiast ćwiczeń i prac, czas wolny.

586. Rozkład dnia na morzu nie podlega żadnej zmianie zależnie od pory roku, lecz pozostaje ten sam w lecie i w zimie.

587. Na każdym okręcie obowiązujący rozkład dnia winien być wywieszony na widocznym miejscu, dostępnym dla personelu wachtowego.

Wywieszanie rozkładów dnia.

5.

Rozkład dnia podczas działań wojennych.

588. W czasie wojny rozkład służby musi przewidzieć w pierwszym rzędzie gotowość okrętu i załogi do bezzwłocznego podjęcia walki, a potem uwzględnić konieczność dania załodze odpoczynku i urządzania ćwiczeń.

Rozkład dnia podczas działań wojennych.

Na postoju (w porcie), jeżeli warunki bezpieczeństwa na to pozwalają, można stosować pokojowy rozkład dzienny. Decyduje o tem d. o. względnie wyższy dowódca.

Na morzu rozkład służby musi się liczyć z tym, że stale jedna połowa załogi pełni wachtę bojową.

589. Rozkład służby podczas wachty bojowej jest następujący:

Prawa (I) wachta bojowa	Czas	Lewa (II) wachta bojowa
Budzenie	0345	Na stanowiskach bojowych według rozkładu wachty bojowej
Zbiórka	0350	—
Objęcie wachty bojowej	0400	Zdanie wachty bojowej
Na stanowiskach bojowych według rozkładu wachty bojowej	0700	Pobudka i mycie się
—	0730	Śniadanie
—	0800	Zbiórka
Zdanie wachty bojowej. Mycie się	0810	Objęcie wachty bojowej
Śniadanie	0840	Na stanowiskach bojowych według rozkładu wachty bojowej
Czyszczenie okrętu	0910	—
1000 do 1050 ćwiczenie alarmu bojowego	1000	1000 do 1050 ćwiczenie alarmu bojowego
Przegląd oddziałami	1050	—
Obiad	1130	—
Zbiórka	1210	—
Objęcie wachty bojowej	1220	Zdanie wachty bojowej
Na stanowiskach bojowych według rozkładu wachty bojowej	1230	Obiad, potem czas wolny
—	1330	Zamiatanie pokładów
—	1345	Naprawa umundurowania
—	1500	Podwieczorek
—	1550	Zbiórka
Zdanie wachty bojowej	1600	Objęcie wachty bojowej
Podwieczorek, potem czas wolny	1610	Na stanowiskach bojowych według rozkładu wachty bojowej
Zbiórka	1750	—
Objęcie wachty bojowej	1800	Zdanie wachty bojowej
Na stanowiskach i t. d.	1850	Kolacja
—	1940	Zbiórka
Zdanie wachty bojowej, kolacja	1950	Objęcie wachty bojowej
Zamiatanie pokładów	2020	Na stanowiskach i t. d.
Wydawanie hamaków	2035	—
Zbiórka	2350	—
Objęcie wachty bojowej	2400	Zdanie wachty bojowej, wydawanie hamaków

590. Na okrętach podwodnych wachta morską pokrywa się z pojęciem wachty bojowej (patrz: 481). Wobec tego powyższy rozkład nie znajduje tam zastosowania.

Na okrętach podwodnych.

D. Przepisy i wskazówki zachowania ogólnego porządku i bezpieczeństwa na okręcie.

1.

Pomieszczenia załogi.

591. Podział pomieszczeń dla poszczególnych oddziałów załogi i pojedynczych osób skutecznia się według planu opracowanego podczas budowy okrętu, względnie na mocy postanowień d. o. powziętych zgodnie z następującymi wskazówkami.

Podział pomieszczeń.

592. D. o. zajmuje pomieszczenie dla niego przeznaczone. Na małych jednostkach gdzie nie ma osobnego pomieszczenia, d. o. zajmuje jedną z kabin oficerskich według swego wyboru.

Pomieszczenie d. o. lub wyższych dowódców.

Jeżeli na tym samym okręcie zaokrętuje się d. z. lub inny wyższy przełożony, zajmuje on pomieszczenie d. o., a d. o. inną kabinę, o ile dla d. z. nie ma osobnego pomieszczenia.

593. Oficerowie zajmują kabiny oficerskie według planu konstrukcyjnego, albo według rozkazu d. o., przy czym starsi winni otrzymać kabiny większe i lepiej położone, o ile to jest możliwe i da się pogodzić z wymaganiami służby. W kabinach podwójnych winni być ulokowani najmłodsi oficerowie.

Kabiny oficerskie. Rozmieszczenie oficerów.

594. Jeżeli na okręcie muszą być ulokowani oficerowie sztabu wyższego dowódcy, a specjalne pomieszczenia dla nich nie zostały przewidziane, — zajmują oni kabiny oficerskie według starszeństwa, na równi z oficerami okrętowymi.

Oficerowie sztabów.

595. Oficerowie lub osoby cywilne, którym należy się pomieszczenie w kabinie, a które zostały zaokrętowane tylko częściowo, winny

Osoby przejęciowo zaokrętowane.

być ulokowane stosownie do rangi lub stanowiska, przy czym oficerowie okrętowi o ile możliwości powinny zatrzymać swoje kabiny.

Utrzymywanie kabin.

596. Osoby, zajmujące na okręcie kabiny, odpowiadają za czystość i porządek w tych pomieszczeniach, jak również za całość znajdującego się tam inwentarza okrętowego.

Ordynansi.

597. Z. d. o. przydziela poszczególnym oficerom, lub kilku razem (w podwójnych kabinach), ordynansów z pośród marynarzy załogi. Ordynansi pełnią służbę jak reszta marynarzy, z tą jedyną różnicą, że w czasie przewidzianym na czyszczenie okrętu winni oni być zajęci przy sprzątanii kabin oficerów. Zatrzymywanie ordynansów na lądzie, do usług w mieszkaniu, nie jest dopuszczalne.

Pomieszczenia dla podchorążych.

598. Podchorążowie winni być pomieszczeni na okręcie o ile możliwości razem, oddzielnie od innych szeregowych.

Dla starszych podoficerów.

599. Podoficerowie zajmują pomieszczenia dla nich przewidziane. Kabiny otrzymują najstarsi podoficerowie. Resztę podoficerów należy rozlokować w ten sposób, żeby starsi otrzymywali lepsze pomieszczenia, oddzielone od pomieszczeń marynarzy. Młodszych podoficerów należy umieszczać razem z ich oddziałami.

Dla młodszych podoficerów.

Szeregowi.

600. Załoga pokładowa winna być lokowana oddzielnie od załogi maszynowej.

Szeregowych należących do jednego oddziału okrętowego należy umieszczać razem.

2.

Stołowanie się i usługa stołowa.

Stołowanie się d. o. i wyższych dowódców.

601. D. o. w zasadzie jada sam lub razem z z. d. o. pol.-wych. w swym pomieszczeniu, o ile tylko pozwalają na to warunki na danym okręcie.

Na okręcie flagowym jadają razem: d. z., d. o. ze swoimi z. d. o. pol.-wych. i ewentualnie oficerowie sztabu zespołu.

602. Oficerowie okrętu stołują się razem w mesie oficerskiej, pod przewodnictwem z. d. o. pol.-wych. lub z. d. o. (patrz: 240). Spożywanie posiłków w własnej kabinie jest dopuszczalne tylko w wypadku choroby lub w razie odbywania kary.

Oficerów i podchorążych.

Podczas postoju okrętu w porcie, stołowanie się oficerów i innych członków mes na lądzie, w mieszkaniu lub w kasynie, jest dopuszczalne tylko w razie otrzymania urlopu. Zasadniczo wszyscy członkowie mes winni brać stały udział we wszystkich posiłkach na okręcie.

Oficerowie i członkowie innych mes na okrętach podwodnych, podczas postoju przy bazie, stołują się w swoich mesach na bazie, przy czym obowiązują ich również powyższe postanowienia.

Podchorążowie stołują się w mesie oficerskiej jeżeli pełnią na danym okręcie służbę oficerską i o ile miejsce w mesie na to pozwala. W innych wypadkach, jeżeli nie ma osobnego pomieszczenia dla podchorążych, z. d. o. powinien wyznaczyć im osobny stół.

603. Starsi podoficerowie jadają w swoich kabinach jeżeli nie ma dla nich na okręcie osobnej mesy.

Starszych podoficerów.

Reszta szeregowych jada w swych pomieszczeniach mieszkalnych.

604. Rozkład stołowy (patrz: 476) przewiduje dla każdego podoficera i szeregowego, z wyjątkiem wyżej wymienionych, stałe miejsce przy jednym ze stołów marynarskich. Każdy stół powinien mieć swego przewodniczącego, wyznaczonego przez of. od. z pośród młodszych podoficerów lub innych szeregowych. Przewodniczący stołu jest odpowiedzialny za dobre obyczaje, czystość i porządek przy swym stole. Pożądanym jest, żeby poszczególne sekcje jadały razem.

Innych szeregowych.

**Gospodarz
mesy.**

605. Członkowie każdej mesy wybierają z pośród siebie gospodarza odpowiedzialnego za gospodarzkę w mesie.

Wybrany na gospodarza nie może uchylić się od przyjęcia tych obowiązków i musi je pełnić przynajmniej w okresie jednego miesiąca. Z. d. o. z zasady nie powinien być gospodarzem mesy.

Gospodarz mesy odpowiada przed z. d. o. za oszczędną i zgodną z interesami członków mesy, oraz z istniejącymi przepisami, gospodarzkę. Skoro z. d. o. przychodzi do przekonania, że mesza jest źle prowadzona, powinien on wkroczyć i wydać odpowiednie zarządzenia celem naprawy stosunków. W razie konieczności może on wyznaczyć innego gospodarza mesy bez wyborów. O takim wypadku powinien z. d. o. meldować d. o.

**Obsługa w
mesach.**

606. Na tych okrętach, na których do obsługi mesy przewidziani są specjaliści stołowi, obowiązani są oni usługiwać do stołu, porządkować i czyścić mesy i kredensy.

Na mniejszych okrętach mesę oficerską obsługują ordynansi według zarządzeń z. d. o.

607. Do obsługi w mesach podchorążych, z. d. o. wyznacza stosownych marynarzy na stołowych wzgl. ordynansów. To samo dotyczy stołów zajętych przez starszych podoficerów.

Służba stołowa.

608. Przy każdym ze stołów marynarskich pełni służbę stołową jeden lub kilku członków stołu kolejno na przeciąg tygodnia, z wyjątkiem przewodniczącego stołu.

**Obieranie
kartofli.**

Służba stołowa odbiera w kuchni strawę dla całego stołu, przynosi i rozdziela ją, oraz czyści naczynia stołowe natychmiast po posiłku. W razie potrzeby marynarze pełniący służbę stołową używani są do pomocy kucharzom celem obierania kartofli w czasie wyznaczonym przez z. d. o.

Pełniący służbę stołową podlegają przewodniczącemu stołu, we wszystkich sprawach dotyczących tej służby.

Służba stołowa zmienia się co sobotę podczas przeglądu oddziałów, według kolejki ustalonej przez szef. od. i zatwierdzonej przez of. od.

Stoły i ławki należy przynajmniej raz na tydzień myć ciepłą wodą i mydłem, w każdym razie należy to wykonywać w soboty przy okazji generalnego czyszczenia okrętu.

Podczas przeglądu okrętu przez d. o. stoły i ławki w pomieszczeniach szeregowych winny być spuszczone, a naczynia jadalne na nich ustawione.

609. W kuchniach okrętowych musi zawsze panować wzorowa czystość. Kucharze podczas pracy kuchennej muszą być ubrani w białe fartuchy i czapki. W kuchniach nie wolno palić tytoniu. Pobyt w kuchni jest dozwolony tylko personelowi kucharskiemu i przełożonym.

610. Celem odebrania stawy jedynie pełniący służbę stołową ustawiają się w kolejce z naczyniami przy kuchni. Pozostali spuszczaają stoły, ławki i czekają przy stołach, dokąd służba stołowa przyniesie stawę.

Nadzór nad porządkiem przy kuchni podczas wydawania stawy wykonuje pod. ew. lub inny starszy podoficer, według rozkazu z. d. o.

611. Skargi na wyżywienie przedstawia przewodniczący stołu of. od. podczas przeglądu oddziałów. Of. od. obowiązany jest zameldować o nich z. d. o., który winien zbadać przyczynę, a jeżeli skarga okazała się słuszną, wydać odpowiednie zarządzenia celem usunięcia niedomagani.

612. Na każdym okręcie, w miejscu dostępnym dla załogi, powinno znajdować się szczelnie przykryte naczynie ze świeżą wodą do picia.

Zmiana służby stołowej.

Mycie stołów i ławek.

Stoły i ławki i t. d., podczas przeglądu d. o.

Kuchnie.

Wydawanie stawy.

Nadzór przy kuchni.

Skargi na wyżywienie.

Woda do picia.

3.

Palenie tytoniu na okręcie.

Palenie tytoniu na okręcie.

613. Z wyjątkiem kabin i mes, palenie tytoniu jest dozwolone podczas dnia, na pokładzie i pod pokładem, tylko w czasie kiedy załoga okrętu jest wolna od zajęć służbowych. Podczas naprawy umundurowania i prania bielizny, palenie winno być na ogół dozwolone. W nocy, po wydaniu rozkazu „przestać palić pod pokładem”, wolno palić tylko na górnym pokładzie, w mesach i kabinach.

W czasie przeglądu albo inspekcji okrętu przez przełożonych i podczas nabożeństwa na okręcie, nigdzie nie wolno palić nikomu.

Rozkazem d. o. musi być ustalone, w jakich pomieszczeniach okrętu palenie jest całkowicie zabronione ze względów na bezpieczeństwo.

Oдноśnie palenia tytoniu na łodziach okrętowych, — patrz: 656.

Na okrętach podwodnych.

614. Na okrętach podwodnych palenie wewnątrz okrętu jest zabronione. Jeżeli podczas dłuższego pobytu na morzu przebywanie na pokładzie jest uniemożliwione, d. o. może wyjątkowo, podczas pływania na powierzchni, pozwolić na palenie w takich pomieszczeniach w których nie ma baterii akumulatorów n. p. w pomieszczeniu silników Diesel'a.

4.

Osobista czystość załogi.

Mycie się i kąpiel.

615. Na okręcie każdy obowiązany jest dbać o czystość swego ciała. W tym celu należy codziennie rano, w przewidzianym do tego czasie, gruntownie myć się czystą wodą i mydłem, oraz przynajmniej raz w tygodniu wykapać się w ciepłej wodzie.

616. Wachta maszynowa powinna natychmiast po zluzowaniu myć się gorącą wodą. To samo dotyczy reszty załogi po wykonaniu bru-

dzających prac. Zakazanym jest kłaść się do łóżka lub hamaka w stanie zabrudzonym.

617. Każdy z załogi winien być zawsze ogolony i ostrzyżony. Noszenie przesadnie długich włosów i fantastycznego zarostu jest zakazane.

Golenie i strzyżenie włosów.

618. Jeżeli temperatura wody na to pozwala, należy co dzień dać załodze sposobność kąpania się w morzu. Celem przeciwdziałania niebezpiecznym wypadkom podczas kąpania się w morzu, należy mieć w pogotowiu obsadzoną łódź z kołem ratunkowym; wytyk łodziowy, po stronie gdzie odbywa się kąpiel, powinien być końcem spuszczonej do wody; kąpiącym się nie wolno odpływać dalej od okrętu jak 30 m. Oficer lub starszy podoficer w tym celu wyznaczony, prowadzi z pokładu nadzór nad kąpiącymi się.

Kąpiel w morzu i na pokładzie.

W prądzie i tam, gdzie znajdują się rekiny, kąpiel za burtą jest zakazana. Jeżeli kąpiel za burtą ze względów na bezpieczeństwo nie jest wskazana, należy urządzać kąpiele na pokładzie, oblewając kąpiących się wodą morską z przewodów pożarowych.

Podczas kąpieli na pokładzie lub za burtą okrętu, kąpiący się winni nałożyć spodenki kąpielowe.

619. Raz w tygodniu załoga musi mieć sposobność prania bielizny, ubrań roboczych i t. p. Przed rozpoczęciem prania zaleca się, żeby of. od. dla kontroli przeprowadzali przegląd rzeczy przeznaczonych do prania. Podczas prania podoficerowie oddziałów przeprowadzają nadzór.

Pranie bielizny.

Wszystkie wyprane rzeczy należy zaraz po praniu wywiesić do suszenia. Rozwieszanie rzeczy w dowolnych miejscach jest zabronione. Do suszenia wypranej bielizny służą suszarnie, albo liny wiodące od szczytu przedniego masztu do dziobu.

Suszenie bielizny.

Jeżeli rzeczy oddaje się do pralni, czas przewidziany w rozkładzie dnia do prania bielizny powinien być wykorzystany do naprawy i konserwacji umundurowania, albo też do innej służby, według decyzji z. d. o.

Hamaki.

620. Każdy hamak musi być zaopatrzony w numer bieżący koloru czarnego na białym tle, wysokości około 10 cm.

Numery winny być namalowane za pomocą szablonów. Do składania muszą być hamaki mocno zwijane.

Hamaki wolno przechowywać tylko w miejscach do tego celu przeznaczonych. Raz w tygodniu należy wietrzyć koce i materace z hamaków i łóżek, a raz w miesiącu wyprać hamaki.

5.

Noszenie i utrzymywanie umundurowania.

621. Załodze okrętu nie wolno nosić innego ubrania jak przepisowy mundur.

Noszenie mundurów przez oficerów.

622. Noszenie mundurów przez oficerów ustala rozkaz władz wyższych.

Noszenie ubrania cywilnego.

623. Oficerom okrętowym nie wolno przebywać na okręcie w ubraniu cywilnym dłużej, aniżeli okoliczności tego wymagają. Wychodząc na ląd, lub wracając na okręt, winni oni ograniczyć do koniecznego minimum czas przebywania na okręcie w ubraniu cywilnym.

Reszcie załogi noszenie ubrania cywilnego jest zakazane.

Noszenie mundurów przez szeregowych.

624. Noszenie mundurów przez podoficerów i szeregowych marynarki wojennej, ustala rozkaz władz wyższych.

Noszenie mundurów sztych na zamówienie.

625. Podoficerom i szeregowym nie wolno nosić do służby innego umundurowania, jak tylko pochodzenia skarbowego. Poza służbą wolno podoficerom nosić mundury szyte na własne

zamówienie, lecz odpowiadające ściśle przepisom odnośnie kroju, barwy i wyglądu.

626. Cała załoga okrętu nosi białe czapki w porze letniej od 15 maja do 15 września, Zagranicą, w ciepłym klimacie, białe czapki mogą być noszone również w czasie od 16 września do 14 maja. Decyduje o tym d. o. względnie d. z.

627. Ważnym obowiązkiem każdego szeregowego jest dbałość o umundurowanie. Wszystkie części umundurowania bez wyjątku powinny być znaczone za pomocą kawałka białej taśmy z nadrukowanym nazwiskiem właściciela.

628. Każdy szeregowy powinien posiadać przepisowy komplet szczołek i innych przyrządów do czyszczenia i konserwacji ubrań i obuwia, jak również przybory do szycia i materiałów do naprawy.

Czas służbowy, przewidziany do naprawy umundurowania, winien być do tego celu sumiennie wykorzystany, a jeżeli czasu służbowego nie starczy, należy zajmować się umundurowaniem w czasie wolnym od służby.

629. Raz na miesiąc, a jeżeli trzeba to częściej, of. od. przeprowadza przegląd całego umundurowania. (Patrz: 405).

Czynność tę można rozłożyć, nakazując przedstawienie poszczególnych części umundurowania po kolei podczas przeglądów oddziału, jednak lepszy rezultat osiągnie się badając stan umundurowania szeregowych podczas naprawy mundurów.

Przegląd mundurów dla podoficerów należy ograniczyć do konieczności i wykonywać go oddzielnie od marynarzy.

Of. od. powinien roztoczyć osobiście ścisły nadzór nad umundurowaniem oddziału i wy magać od podległych mu młodszych oficerów i podoficerów sekcyjnych gorliwego zajęcia się tym działem służby.

Noszenie białych czapek.

Dbłość o umundurowanie. Znaczenie części umundurowania.

Naprawa mundurów.

Przegląd umundurowania.

Nadzór nad umundurowaniem.

**Konserwacja
przemokłych
części umun-
duowania.**

630. Przemokłych części umunduowania nie wolno chować do szafek, lecz należy je najpierw wysuszyć. Obuwie przemokłe w wodzie morskiej trzeba wymyć w ciepłej, słodkiej wodzie z mydłem, a potem natrzeć tranem lub czystym tłuszczem.

**Trzepanie
ubrań.**

Granatowe ubrania trzeba często trzepać z kurzu, a plamy zmywać ciepłą wodą i mydłem, terpentyną i t. p.

Wysokie buty winny być noszone tylko do służby, nie wolno w nich wychodzić na ląd.

**Noszenie pół-
płaszczów.**

Półpłaszczce należy bardzo oszczędzać. Na okręcie wkłada się półpłaszczce tylko podczas służby wachtownej albo na rozkaz. Podczas zimnej pory roku należy wychodząc na ląd zawsze wkładać półpłaszczce, a w miesiącach letnich — w razie złej pogody i zimna. Do brudzących robót nie wolno wkładać półpłaszczów, natomiast należy do takich zajęć, podczas dotkliwego zimna wkładać gorsze ubrania granatowe pod ubrania robocze i nosić swetry.

**Ubranie w
nocy.**

Do służby nocnej, na rozkaz: „Przebrać się na noc”, załoga wkłada gorsze ubrania granatowe zamiast roboczych.

**Przechowy-
wanie rzeczy
w szafkach
marynarskich.**

631. W pomieszczeniu mieszkalnym każdy szeregowy powinien otrzymać szafkę lub skrzynię takiej pojemności, żeby móc swobodnie zmieścić całe przepisowe wyposażenie mundurowe. Każda szafka musi być na zewnątrz zaopatrzona w numer i mieć urządzenie do zamykania na kłódkę. Kłódkę z kluczykami należy do wyposażenia osobistego każdego szeregowego.

Rzeczy w szafce winny być złożone według jednolitego planu stosownie do typu i pojemności szafek. Zasadniczy porządek winien być następujący: na samym dole złożony worek marynarski, po nim obuwie (o ile dla niego nie są przewidziane osobne skrzynki), na nim brudna bielizna, wyżej ubrania granatowe i przepisowo złożony półpłaszcz, potem bielizna, a na samej górze czapki i reszta przedmiotów

Szafki winny być zawsze zamknięte na klucz. Przechowywanie rzeczy poza szafkami marynarskimi, w walizkach, jest zakazane. Walizki nie powinny znajdować się w pomieszczeniach mieszkalnych, lecz być przechowywane razem, w osobnym pomieszczeniu lub na ładzie.

Zakaz trzymania walizek w pomieszczeniach mieszkalnych.

6.

Czystość i porządek na okręcie.

632. Na zewnątrz i na wewnątrz okręt zawsze musi być czysty i uporządkowany.

Czystość i porządek na okręcie.

633. Podczas codziennego czyszczenia okrętu należy górne pokłady spłukać wodą i suszyć, a następnie czyścić metal. Liny winny być zabezpieczone przed zmożeniem przez podwieszenie ich podczas mycia pokładu. Jednocześnie zamiata się i porządkuje pokłady dolne. Raz w tygodniu, na ogół w sobotę, należy przeprowadzić generalne czyszczenie okrętu; pokłady drewniane należy wówczas zwilżać wodą, szorować drobnym piaskiem i cegłą, po czym kilkakrotnie spłukiwać i szczotkować, a wreszcie suszyć. Pokłady kryte linoleum myje się słodką letnią wodą i mydłem. Ściany pomieszczeń, nadbudówek i zewnętrzne burty okrętu należy wymyć słodką wodą z domieszką mydła, a potem obficie spłukać wodą morską.

Codziennie czyszczenie okrętu.

Generalne czyszczenie.

Malowanie okrętu należy ograniczyć do rzeczywistej konieczności.

Malowanie okrętu.

Nie należy pozostawiać śniegu ani wody deszczowej na pokładzie, nadbudówkach i pokrowcach, lecz natychmiast je usunąć.

Uprzątnięcie wody i śniegu.

Liny konopne należy co pewien czas wietrzyć i suszyć podwieszając je, a liny stalowe czyścić z rdzy i lekko nacierać tłuszczem.

Konserwacja lin.

Pokrowce na uzbrojenie, kompasy i reflektory należy prać raz na miesiąc, o ile nie są malowane farbą.

Pranie pokrowców.

Higiena w łaźniach i ustępach. **634.** Szczególną uwagę należy zwracać na czystość i higieniczny stan łaźni, umywalni i ustępów. Ubikacje te należy co dzień wymyć, przewietrzyć i dezynfekować.

Obowiązkiem z. d. o. jest codziennie osobiście przekonać się o stanie tych pomieszczeń.

Zamiatanie pokładów i wietrzenie. **635.** Po każdym posiłku należy zamieść wszystkie pokłady, szczególnie zaś w pomieszczeniach mieszkalnych. Rano i wieczorem ubikacje mieszkalne winny być gruntownie wietrzone.

Wyrzucanie śmieci. **636.** Zakazane jest wyrzucanie śmieci, odpadków i popiołu inną drogą jak przez służący do tego celu wysyp w burcie okrętu. Podczas postoju w porcie wyrzucanie śmieci za burtę jest zakazane. Stosownie do przepisów portowych należy posługiwać się śmieciarkami, lub śmietnikami na lądzie.

Ustępy zamknięte są w doku. Podczas postoju w zamkniętym basenie lub w doku, używanie ustępów okrętowych zazwyczaj bywa zabronione; w takich wypadkach należy załodze wskazywać odnośne ubikacje na lądzie, a ustępy okrętowe zamykać na klucz.

Gryzonie i robactwo. **637.** Wszelkimi środkami należy przeciwdziałać zagnieżdżaniu się robactwa i szczurów na okręcie. W razie ukazania się robactwa musi być dane pomieszczenie opróżnione i przeprowadzona gruntowna dezynfekcja. Przeciwno gryzoniom trzeba posługiwać się pułapkami i trzymać koty, a w pierwszym rzędzie nie dopuszczać do ich zagnieżdżenia się na okręcie. W portach, gdzie istnieje plaga szczurów, należy w tym celu zaopatrzyć liny łączące okręt z nabrzeżem w tarcze blaszane lub miotły.

Trzymanie zwierząt. **638.** Trzymanie zwierząt na okrętach jest zabronione z wyjątkiem kotów dla tępienia gryzoniów.

Zakazane jest. **639.** Na okręcie jest zabronione: plucie na pokład, rzucanie niedopalków i śmiecenie;

wchodzenie na pokład w zabrudzonym ubi-
wui;

siadanie do stołu z nieumytymi rękoma;

kładzenie się do hamaków albo łóżek w
wierzchnim ubraniu, lub w stanie zabrudzo-
nym;

palenie w czasie kiedy to jest zakazane, lub
na miejscu gdzie to jest zabronione;

posiadanie broni bez pozwolenia;

wymyślanie i kłótnie, gwizdanie i hałas-
wanie;

prowadzenie głośnych rozmów w ubikac-
jach mieszkalnych po rozkazie: „Cisza na okrę-
cie”;

przebywanie na górnym pokładzie, w łó-
dziach i t. d. z obnażonym ciałem (z wyjątkiem
podczas kąpieli);

przebywanie na górnym pokładzie bez
czapki;

spuszczanie nóg przez burtę, siadanie na
poręczach, armatach i t. p.;

wychylanie głowy przez iluminatory i wy-
wieszanie bielizny przez iluminatory, na porę-
czach i t. p.

7.

Meldowanie się i oddawanie ukłonu wojskowego na okręcie.

640. Zasadniczo melduje się na okręcie
przełożonemu tylko najstarszy z podwładnych
znajdujący się, w celach służbowych, na danym
miejscu lub w danym pomieszczeniu, gdzie zja-
wi się przełożony.

**Meldowanie
się.**

Personel wachtowy melduje się podczas
swej wachty tylko raz, przy pierwszym spotka-
niu się z przełożonym.

Meldowanie się u wyższego przełożonego wstępującego na okręt.

641. Wyższemu przełożonemu przybywającemu na okręt melduje się przy trapie tylko d. o. Z. d. o. melduje się tylko wtedy, jeżeli d. o. nie ma. Of. w. melduje się tylko w wypadku, kiedy nikogo z przełożonych nie ma przy trapie. Reszta oficerów i szeregowych melduje się tylko w razie zwrócenia się do nich przełożonego osobiście.

Oddawanie ukłonu wojskowego na okręcie.

642. Każdy oficer lub szeregowy obowiązany jest oddać przełożonemu lub starszemu przepisowy ukłon wojskowy raz na dzień, w chwili pierwszego spotkania na okręcie.

Jeżeli kilku szeregowych razem wykonyuje jakąś czynność służbową pod zwierzchnictwem przełożonego, ukłon wojskowy oddaje tylko ten ostatni, meldując równocześnie krótko o charakterze zajęcia.

Podczas alarmów i manewrów z „wszystkimi” oddawanie ukłonu wojskowego odpada.

643. Skoro d. o. lub wyższy przełożony zjawi się gdziekolwiek na okręcie pierwszy raz podczas dnia, to pierwszy który go zauważy, niezależnie od rangi, powinien zawołać doniosłym głosem: „Uwaga”, na co wszyscy znajdujący się w pobliżu zajmują postawę zasadniczą, zwróceniu ku zbliżającemu się przełożonemu. Na dolnych pokładach i w pomieszczeniach załogi w takim wypadku wszyscy powinni wstać i zająć postawę zasadniczą.

644. Wobec przełożonych lub starszych przechodzących obok okrętu przywiązanego do nabrzeża, lub przejeżdżających w odkrytej łodzi, podwładni i młodsi, znajdujący się na takim miejscu, skąd widzą przełożonego i sami są widzialni, powinni zająć postawę zasadniczą.

645. Poszczególne osoby wojskowe znajdujące się na innym statku, łodzi lub nabrzeżu, winny oddawać ukłon wojskowy, skoro w bliskości przejeżdża okręt wojenny polski lub obcy, albo łódź, w której znajduje się przełożony lub starszy.

8.

Sygnaly trąbką i gwizdkiem.

646. Przyjęte na okręcie sygnaly trąbką zawiera załącznik Nr. 3, sygnaly na gwizdku bosmańskim — załącznik Nr. 2, a na gwizdku oficerskim Część II Książki Sygnałowej Marynarki Wojennej.

Sygnaly trąbką i t. p.

9.

Porządek podczas manewrów okrętu.

647. Szeregowi zwoływani, na okręcie (do jakiegokolwiek czynności służbowej, przed jej rozpoczęciem powinni zawsze stawać w szeregu do zbiórki. Czynność służbowa rozpoczyna się na rozkaz najstarszego dopiero po sprawdzeniu, czy wszyscy są na miejscu. Tak samo każde zajęcie służbowe winno być zakończone zbiórką.

Zbiórka przed każdym zajęciem i po nim.

648. Podczas manewrów i alarmów winna panować na okręcie jak największa cisza i spokój. Załoga, nie zajęta w danej chwili, winna stanąć w szeregu i milczeć. Podczas dłuższych przerw zaleca się kazać ludziom siaść na pokładzie, — o ile ten jest suchy, — ażeby ich nie nuzyc zbyt długim staniem na miejscu.

Podczas manewrów.

Podczas manewrów załoga, poruszanie się krokiem jest zakazane, wszystkie ruchy winny być wykonywane biegiem.

Udawanie się załogi na miejsca zbiórki i opuszczanie ich po komendzie: „Rozejść się”, winno również następować biegiem.

10.

Przebywanie na okręcie osób postronnych.

649. Bez pozwolenia lub nakazu władz wyższych d. o. nie wolno zabierać na okręt osób nie należących do załogi, z wyjątkiem takich, które są potrzebne ze względów służbowych, n. p. piloti i t. p.

Przebywanie na okręcie osób postronnych.

Zabieranie kobiet jest zakazane.

W razie konieczności przyjęcia na okręt postronnych celem ratowania ich od grożącego niebezpieczeństwa, d. o. dokłada starań, żeby ich pobyt na okręcie trwał jak najkrócej. Jeżeli między osobami uratowanymi znajdują się kobiety, to należy im przydzielić odpowiednie pomieszczenia, oddzielnie od mężczyzn.

Osobom cywilnym, o ile nie zostały one służbowo zaokrętowane, wolno przebywać na okręcie tylko za pozwoleniem i w czasie wolnym od zajęć służbowych. Pozwoleń udziela d. o. względnie z. d. o., w myśl wskazówek wyższych władz, oraz stosując się do postanowień R. S. O. dotyczących zachowania tajemnicy służbowej. (Patrz: 72).

**Nadzór nad
zwiedzającymi.**

650. Nadzór nad zwiedzającymi okręt roz-
taczać powinien cały personel wachtowy, z of.
w. na czele. Osobom zwiedzającym okręt z cie-
kawości, należy zawsze przydzielić odpowied-
nich podoficerów lub marynarzy dla oprowa-
dzenia. Orowadzający winni być dokładnie po-
uczeni co można, a czego nie należy pokazywać.
Pod żadnym warunkiem nie wolno im puścić
zwiedzających samych.

**Przyjmowa-
nie osób od-
wiedzających
osoby należą-
ce do załogi.**

651. Oficera, z którym pragnie zobaczyć
się osoba postronna, przybywająca na okręt, of.
w. wzywa na pokład.

Za gości wprowadzonych do mesy lub ka-
biny dany oficer odpowiada osobiście, podczas
przebywania ich na okręcie.

Do przełożonych of. w. skierowuje osoby po-
stronne, pragnące zobaczyć się z nimi, tylko po
uprzednim stwierdzeniu, że dana osoba zostanie
przyjęta.

Osobom postronnym odwiedzającym szere-
gowych, wolno udać się pod pokład, tylko w
wyjątkowych wypadkach, za pozwoleniem i pod
osobistą odpowiedzialnością of. w. Zasadniczo
powinny one zostać na pokładzie górnym

652. Ścisły nadzór należy rozłożyć nad osobami trudniącymi się zarobkiem na okręcie (handlarze, praczki i t. p.).

Nadzór nad handlarzami, i t. p.

Wolno im przebywać na okręcie dopiero po otrzymaniu pisemnego pozwolenia dowództwa okrętu. Pobyt pod pokładem jest im zabroniony. Dla sprzedaży towarów wyznacza się im stosowne miejsca na pokładzie pod okiem personelu wachtowego. Zakazana jest sprzedaż alkoholu, narkotyków lub innych dla zdrowia szkodliwych środków, jak również sprzedawanie lub rozdzielanie obrazków pornograficznych, zakazanych pism i t. p.

653. Pokazywanie wnętrza okrętów podwodnych osobom postronnym jest zabronione bez każdorazowego pozwolenia władz wyższych.

Pokazywanie okrętów podwodnych,

11.

Łodzie okrętowe.

654. Sternik łodzi okrętowej (patrz: 546—547) jest całkowicie odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie i dobry wygląd łodzi, jak również za właściwe zachowanie się jej obsady i pasażerów. Jeżeli w łodzi znajduje się oficer korpusu morskiego, niezależnie czy w charakterze służbowym, czy jako pasażer, jest on obowiązany objąć rozkazy nad łodzią, jeżeli bezpieczeństwo lub inne okoliczności tego wymagają.

Sternik łodzi okrętowej.

Sternik łodzi musi być dokładnie obznajmiony z przepisami zapobiegającymi zderzeniu się statków na morzu.

655. Obsada łodzi podlega sternikowi we wszystkich sprawach dotyczących służby w łodzi. Osoby wojskowe i cywilne znajdujące się w łodzi jako pasażerowie, obowiązani są stosować się do jego zarządzeń.

Prawa sternika.

656. Nie wolno zabierać do łodzi ludzi ponad przepisową ilość, jak również w ogóle obciążać łodzi ponad granicę bezpieczeństwa.

Obciążenie łodzi.

**Zachowywa-
nie się w
łodzi.**

W łodzi wiosłowej lub żagłowej nie wolno bez potrzeby wstawać; wszyscy winni siedzieć na swoich miejscach. Nie wolno siadać na nadburciu, wychylać się bez potrzeby, ani wywieszać rąk lub nóg przez burtę.

Gwizdanie i hałasowanie w łodzi jest zabronione. Obsadzie łodzi palenie tytoniu jest zabronione. Pasażerom wolno palić tylko za pozwoleniem najstarszego, względnie sternika łodzi.

**Wsiadanie i
wysiadanie.**

657. Oficerowie i osoby cywilne odpowiedniej rangi (patrz: 531) wsiadają do łodzi i wysiadają z niej zasadniczo przez prawy trap okrętu, a szeregowi przez lewy.

Do łodzi wsiadają najpierw młodszy stopniem i starszeństwem, a najstarszy jako ostatni, natomiast przy wysiadaniu postępuje się odwrotnie.

Nie wolno wsiadać ani wysiadać, zanim łódź nie skończyła całkowicie manewru przybijania.

**Nie wolno ta-
mować ruchu
przy trapach
i t. p.**

658. Przy trapach okrętowych i przystaniach nie wolno łodziom przebywać dłużej, aniżeli potrzeba dla wsiadania lub wysiadania, dla otrzymania rozkazów i t. d.

Czekając przy cudzym okręcie, należy trzymać się za jego rufę tak, żeby nie tamować ruchu przy trapach.

Podczas silnego wiatru, w prądzie, w razie konieczności dłuższego czekania, sternik winien poprosić o pozwolenie przywiązania swej łodzi do wytyku lub do liny podanej z rufy okrętu.

**Opuszczenie
łodzi przez
obsadę.**

659. Po przywiązaniu do własnego okrętu obsadzie wolno opuścić łódź tylko na rozkaz sternika.

Przy cudzych okrętach, przystaniach i t. p., wysiadanie obsady jest zakazane z wyjątkiem wypadków, kiedy okaże się to konieczne dla załadunku do łodzi ładunku lub wykonania jakiejś innej czynności służbowej.

660. Łódź okrętowa służąca dla utrzymania planowej komunikacji z lądem, lub wysyłana z okrętu na dalszą odległość, musi być zaopatrzona w kompas i ewentualnie w mapę, a sternik powinien znać kursy wiodące do przystani i z powrotem do okrętu.

**Wyposażenie
łodzi i t. p.**

W każdej łodzi będącej w ruchu powinno znajdować się koło ratunkowe, a podczas złej pogody lub w innych wypadkach, kiedy bezpieczeństwo tego wymaga, obsada i pasażerowie muszą być zaopatrzeni w pasy ratunkowe.

Każda łódź powinna być wyposażona w kotwicę i 25 m liny kotwicznej lub łańcucha.

W czasie kiedy na okręcie palą się światła kotwiczne, łodzi będące w ruchu winny mieć zapalone przepisowe światła, a sternik łodzi powinien mieć pod ręką zapaloną latarnię ręczną.

Bandera wojenna, przypięta do drzewca, powinna być schowana w pokrowcu, dopóki nie zostanie zatknięta.

661. Dopóki okręt jest w ruchu, łódź ratunkowa musi być zawsze gotowa do niezwłocznego spuszczenia na wypadek alarmu „człowiek za burzą”. (Patrz 474).

**Wyposażenie
łodzi ratun-
kowej.**

Przed objęciem wachty sternik łodzi ratunkowej (patrz: 546) obowiązany jest przekonać się o tym, czy łódź jest gotowa do spuszczenia i czy jest należycie wyposażona, mianowicie: fały muszą być przygotowane do spuszczenia łodzi i cumy do odrzucenia, lina dziobowa z dziobu okrętu założona w łodzi w sposób właściwy, ster łodzi zatknięty na miejscu i kierownica włożona do trzonu steru; wiosła i bosaki ułożone według przepisu, dulki do wiosel otwarte. W łodzi powinny się znajdować: kompas, latarnia ręczna gotowa do użycia i zapaliki; rakielnica z nabojami albo sztuczne ognie, beczka napełniona wodą do picia, puszka sucharów, pasy korkowe dla całej obsady i koło ratunkowe.

**Łodzie przy
wytykach.**

662. Łodzie spuszczone na wodę i przywiązane do okrętu podczas postoju winny być uprzątnięte wewnątrz i zewnątrz, mieć dulki zakryte i wywieszzone odbijacze.

Podczas silnego wiatru i w prądzie należy ubezpieczyć łodzie za pomocą lin przymocowanych przy burcie okrętu na pokładzie i wiodących przez boki przy wytyku, do łodzi. Jeżeli warunki tego wymagają należy obsadzić łodzie pojedynczymi ludźmi dla ochrony od uszkodzeń.

Po zachodzie słońca wszystkie łodzie winny być podniesione na okręt, z wyjątkiem niezbędnych dla utrzymywania komunikacji.

**Obsada jednako-
wobu ubrana.**

663. Obsada łodzi powinna być zawsze ubrana jednakowo, stosownie do wydanego rozkazu. Zdejmowanie części ubrania podczas wiosłowania jest dozwolone tylko na rozkaz sternika.

Oddawanie ukłonu wojskowego w łodziach.

664. Podczas wsiadania lub wysiadania oficera, sternik łodzi salutuje, przykładając rękę do czapki i równocześnie komenderuje: „Uwaga”, na co obsada łodzi przyjmuje postawę zasadniczą (w łodzi wiosłowej lub żaglowej siedząc). Skoro d. o. lub wyższy przełożony wsiada albo wysiada z łodzi wiosłowej, obsada wykonuje „Wiosła wzwyż” (w takim wypadku komenda „Uwaga” odpada).

Przejeżdżając w pobliżu oficera w mundurze znajdującego się na okręcie lub nabrzeżu, sternik salutuje ręką przy czapce, a w razie, gdy prowadząc łódź wiosłową spostrzeże swego d. o. lub wyższego przełożonego, każe wykonać „Wiosła wzwyż”. Przejeżdżając blisko innej łodzi w której znajduje się oficer, sternik łodzi wiosłowej każe wykonać „Wiosła”, a jeżeli w prowadzonej przez niego łodzi znajduje się również oficer, salutuje tylko ręką przy czapce. Przejeżdżając blisko innej łodzi w której znajduje się własny d. o. lub wyższy przełożony, obsada łodzi wiosłowej wykonuje „Wiosła wzwyż”, na

łodzi motorowej należy zmniejszyć szybkość, na łodzi żaglowej jednomasztowej spuścić kliwer, a na dwumasztowej zwinąć fok. Te same honory oddaje łódź przejeżdżająca blisko innej łodzi wiozącej zwłoki zmarłego.

Zakazane jest prześcigać łódź, na której znajduje się przełożony lub starszy oficer, bez jego pozwolenia.

Oddawanie ukłonu wiosłami, żaglami lub przez zmniejszenie szybkości, odpada, jeżeli łódź manewruje, podczas regat, podczas silnego wiatru, dużej fali, silnym prądzie i po zapaleniu świateł.

665. Łódź, zbliżająca się podczas nocy do okrętu, sygnalista wachtowy wzywa okrzykiem: „Kto na łodzi”, na co sternik odpowiada:

Wzywaniu z okrętu zbliżającej się łodzi.

HASŁEM	SKORO, ZNAJDUJE SIĘ NA ŁODZI
„Sztandar“	Prezydent Rzplitej, lub głowa obcego państwa.
„Chorągiew“	Marszałek Polski. Minister Obrony Narodowej.
„Flaga“	Admirał, generał, komodor.
„Proporczyk“	Dowódca zespołu, niższy od komodora.
Nazwa okrętu	Dowódca okrętu.
„Oficer“	Osoba w stopniu oficera.
„Marynarz“	Osoba nie mająca stopnia oficera.
„Mimo“	Jeżeli łódź przejeżdża, nie przybijając.

666. Każda z łodzi okrętowych powinna mieć swój sygnał zawezwawczy według książki sygnałowej, znany całej obsadzie. W razie podniesienia sygnału zawezwawczego na okręcie, łódź powinna natychmiast wrócić do okrętu.

Sygnał zawezwawczy dla łodzi.

667. Łodzią, w której się znajduje Prezydent Rzplitej, lub głowa obcego państwa, musi dowodzić młodszy oficer korpusu morskiego.

Oficer dowodzi łodzią Prezydenta Rzplitej.

Komenda na łodziach. **668.** Co do komend używanych na łodziach okrętowych, patrz załącznik Nr. 1.

12.

Organizacja służby pocztowej na okręcie.

Służba pocztowa. **669.** Na okręcie, znajdującym się oddzielnie od d. z. i podczas pobytu zagranicą, odbiór i nadawanie poczty w urzędzie pocztowym winny być zorganizowane według wskazówek zawartych w 670—675.

Dla zespołu małych okrętów i dla okr. podwodnych, znajdujących się w tym samym porcie, załatwia służbę pocztową dowództwo zespołu.

Wyznaczanie podoficera pocztowego. **670.** D. o. wyznacza rozkazem okrętowym, na wniosek z. d. o. pol.-wych., stosownego podoficera do pełnienia obowiązków podoficera pocztowego, spośród podoficerów zawodowych okrętu.

Dowody potrzebne do odbioru poczty w kraju. **671.** Celem odbierania przesyłek pocztowych w polskim urzędzie pocztowym, dowództwo składa przepisowe pełnomocnictwo pocztowe, podoficer pocztowy zaś musi być zaopatrzony w legitymację osobistą z fotografią, w pocztową książkę odbiorczą, do której wydający pocztę urzędnik wpisuje przesyłki rejestrowane i t. p., oraz w książkę doręczeń przesyłek pocztowych.

Doreczanie przesyłek. **672.** Na okręcie podoficer pocztowy doręcza pocztę służbową ad. o. Przekazy pieniężne dla osób znajdujących się na okręcie doręcza of. p., a gdy go nie ma of. od., na którym ciąży obowiązek wypłacania ich adresatom (patrz: 382). Paczki, przesyłki polecone i t. p. podoficer pocztowy doręcza osobiście za pokwitowaniem w książce doręczeń, a listy zwykle bez pokwitowania.

Nadawanie poczty. **673.** Nadawanie pocztowych przesyłek prywatnych, w porcie krajowym, załatwia każdy sam dla siebie. Podoficer pocztowy zabiera i nadaje na poczcie tylko przesyłki służbowe, otrzymane od ad. o. W tym celu posługuje się on pocztową książką nadawczą.

W kraju.

674. W porcie zagranicznym podoficer pocztowy odbiera i nadaje całą pocztę służbową i prywatną we wskazanym mu urzędzie pocztowym, w obecności ad. o. lub innego oficera wyznaczonego w tym celu przez z. d. o. pol.-wych. lub z. d. o.

Zagranicą.

675. W sprawach związanych z załatwianiem poczty, podoficer pocztowy podlega ad. o. (patrz: 313).

Podległość podoficera pocztowego.

W kancelarii lub w innym pomieszczeniu, należy przydzielić podoficerowi pocztowemu miejsce dla załatwiania swych czynności i dla przechowywania książek pocztowych. Podczas postoju w porcie podoficer pocztowy powinien być używany do pełnienia innej służby tylko wówczas, jeśli nie przeszkadza mu to w sprawnym załatwianiu służby pocztowej.

676. Wszyscy znajdujący się na okręcie mogą korzystać z okrętowej radiostacji dla celów prywatnych, za zgodą d. o. i za opłatą, przy czym obowiązują postanowienia Międzynarodowej Konferencji Radiotelegraficznej. Likwidacje i regulowanie rachunków załatwia Komenda Portu po powrocie okrętu.

Prywatne radiotelegramy.

13.

Praktyki religijne na okręcie.

677. Codziennie rano i wieczorem, o ile warunki atmosferyczne i stan morza na to pozwalają, po odśpiewaniu Roty, przeprowadza się na okręcie zbiórkę pragnących wziąć udział we wspólnej modlitwie.

Modlitwa poranna ; wieczorna.

678. Na okręcie, na którym znajduje się kapelan, w niedziele i święta odprawia on nabożeństwo, w stosownym do tego pomieszczeniu. Na okręcie, na którym nie ma kapelana, d.o. podczas postoju, w porcie powinien dać możliwość, za wyjątkiem wachty, wysłuchania nabożeństwa na lądzie. Podoficerowie i marynarze udający się do kościoła udają się w szyku zwartym.

Nabożeństwo podczas niedziel i świąt.

**Zakaz przy-
muszania.**

679. Nie wolno zmuszać nikogo do brania udziału w nabożeństwie na okręcie lub na lądzie.

**Sygnal „Nabo-
żeństwo”.**

680. Podczas nabożeństwa na okręcie należy podnieść flagę 8 na szczycie masztu. (Patrz: 725).

**Nabożeństwo
podczas po-
grzebu na
morzu.**

681. Co się tyczy nabożeństwa podczas pogrzebu zmarłego na morzu, patrz: 130, 814, 815.

14.

**Przechowywanie materiałów wybuchowych
na okręcie.**

**Przechowywa-
nie materia-
łów wybucho-
wych i t. p.**

682. Amunicja oraz wszelkiego rodzaju materiały wybuchowe winny być przechowywane na okręcie w specjalnie do tego przeznaczonych komorach amunicyjnych.

Przechowywanie w tych pomieszczeniach jakichkolwiek innych przedmiotów jest zabronione.

683. Odpowiedzialność za przepisowe obchodzenie się i nadzór nad materiałami wybuchowymi należy do of. a. względnie of. b. p. patrz: 274, 275, 278, 289.

**Badanie ma-
teriałów wy-
buchowych**

684. Przepisy, normujące badanie poszczególnych rodzajów prochów, są ujęte w odpowiednich rozkazach władz wyższych.

Na okręcie ogranicza się badanie prochów do prób za pomocą papieru metyl-fioletowego. O ile materiał wybuchowy wykazuje objawy rozkładu, d. o. powinien spowodować niezwłocznie oddanie niepełnej partii Komendzie Portu.

**Gospodarz ko-
mory amuni-
cyjnej.**

685. Do każdej komory amunicyjnej wyznacza się gospodarza odpowiedzialnego za nadzór nad komorą i znajdującą się tam amunicją.

**Sposób ułoże-
nia amunicji
w komorze.**

686. Amunicja w komorach musi być ułożona w sposób ułatwiający jej użycie i niedopuszczający do poruszania się jej podczas ruchów okrętu.

687. Oświetlenie elektryczne komór amunicyjnych musi odpowiadać przepisom. Bezpieczniki i wyłączniki powinny znajdować się poza komorami, żarówki muszą być zabezpieczone przed tłuczeniem się. Do komór amunicyjnych nie wolno wchodzić z innym oświetleniem przenośnym, jak tylko lampką akumulatorową lub elektryczną kieszonkową.

Oświetlenie komór.

688. Komory amunicyjne winny być przewietrzane tak, żeby gazy wydzielane przez materiały wybuchowe nie mogły zbierać się i żeby temperatura nie przekraczała 25° C. W każdej komorze amunicyjnej, w miejscu najczęściej nagrzanym, powinien znajdować się termometr maksymalno-minimalny. Obserwację temperatury prowadzi gospodarz komory, notując codziennie w dzienniku temperatury najwyższą temperaturę spostrzeżoną.

Wietrzenie komór.

Kontrola temperatury.

Dziennik temperatury komory amunicyjnej musi być co tydzień zaporafowany przez oficera, do działu którego należy dana komora. O ile temperatura przekroczy 25° C, należy o tym zameldować d. o.

Dziennik temperatury.

689. Komory amunicyjne winny być zawsze zamknięte na klucz i otwierane tylko podczas alarmu bojowego, podczas wykonywania tam prac, oraz w czasie przeznaczonym dla wietrzenia. Dopóki komora jest otwarta, gospodarzowi nie wolno jej opuszczać.

Zamykanie komór amunicyjnych.

Klucze do komór amunicyjnych przechowuje się w szafce w kabinie z. d. o. (Patrz: 227).

690. Urządzenia do zatapiania komór amunicyjnych muszą być raz na miesiąc wypróbowywane w obecności z. d. o., o czym należy notować w dzienniku zdarzeń. Każdy oficer okrętowy oraz wszyscy podoficerowie specjaliści artylerii, broni podwodnej i drenażyści muszą być obznajomieni ze sposobem zatapiania komór.

Urządzenia do zatapiania komór.

691. Podczas ładowania amunicji i materiałów wybuchowych, na okręcie podnosi się flagę

Ładowanie amunicji.

B. Wtedy palenie tytoniu na pokładzie lub na nabrzeżu jest zabronione i okręt nie salutuje strzałami armatnimi.

Nadzór podczas ładowania.

692. D. o. daje pozwolenie na ładowanie lub wyładowanie amunicji. Podczas tej czynności powinien, oprócz bezpośrednio zainteresowanego of. k. d., pozostać na okręcie z. d. o. lub d. o.

Rozmieszczenie poszczególnych gatunków materiałów wybuchowych.

693. Pociski i ładunki prochu w zasadzie nie powinny być umieszczane w jednej i tej samej komorze, z wyjątkiem naboju zespólnych.

Amunicja zawierająca proch czarny winna być przechowywana w osobnej komorze. Nigdy nie wolno jej przechowywać razem z amunicją zawierającą proch chemiczny; komory te nie powinny nawet stykać się ze sobą.

W braku odpowiedniego miejsca można wraz z amunicją artyleryjską umieszczać w jednej i tej samej komorze amunicję małokalibrową, z wyjątkiem naboju smugowo zapalających, które zawsze powinny być umieszczone oddzielnie.

Amunicja oświetlająca i zapalająca działowa musi być przechowywana osobno.

Miny naładowane, bomby hydrostatyczne i inne materiały należące do działu broni podwodnej należy przechowywać oddzielnie od innych materiałów wybuchowych.

Głowy torpedowe mogą być przechowywane razem z inną amunicją, zawierającą ten sam materiał wybuchowy.

Zapłoniki i detonatory do min i torped należy przechowywać osobno.

Zapalniki, ogień sztuczny, materiały pirotechniczny.

694. Zapalniki, kapsle, lonty, ogień sztuczny i wszelkie inne materiały pirotechniczne powinny być przechowywane oddzielnie od amunicji, w należytej odległości od komór amunicyjnych.

Fosforan wapnia.

695. Skrzynie zawierające fosforan wapnia mogą być przechowywane na pokładzie lub pod pokładem w miejscach odosobnionych, ale dobrze zabezpieczone od wilgoci.

696. Przy rozmieszczaniu amunicji i materiałów wybuchowych na okręcie w poszczególnych komorach amunicyjnych należy zwracać baczna uwagę na to, aby następujące rodzaje nie znajdowały się razem w jednej komorze:

proch czarny z jakimkolwiek innym materiałem wybuchowym lub z innymi prochami;

granaty razem z zapalnikami;

materiały wybuchowe z detonatorami i zapłonnikami;

nie włączony kwas pikrynowy razem z chloranowymi materiałami wybuchowymi, prochami, dynamitami;

amunicja sygnałowa i zapalająca razem z innymi materiałami wybuchowymi, a szczególnie z prochem bezdymnym;

chloranowe materiały wybuchowe razem z prochami bezdymnymi, dynamitami i amonowymi materiałami wybuchowymi.

697. Amunicja myśliwska będąca w posiadaniu prywatnym załogi winna być przechowana w miejscu wskazanym przez d. o. na wniosek of. a. Amunicja do pistoletów posiadana przez oficerów może być przechowana w kabinach w ilości nie przekraczającej 50 sztuk.

Nie należy przechowywać razem.

Amunicja prywatna.

15.

Przechowywanie materiałów łatwopalnych na okręcie.

698. Za należyte przechowywanie materiałów łatwopalnych na okręcie odpowiedzialni są właścicwi of. of. k. d.

Materiały łatwopalne. Odpowiedzialność.

699. D. o. reguluje swoim rozkazem sprawę przechowywania materiałów łatwopalnych, w porozumieniu z z. d. o. i na wniosek zainteresowanych of. of. k. d., kierując się postanowieniami R. S. O., specjalnymi przepisami dotyczącymi danego materiału łatwopalnego, oraz względami technicznymi.

Rozkaz d. o. o sposobie przechowywania.

Węgiel.

700. Węgiel znajdujący się na okręcie musi być zabezpieczony od samozapalania. W tym celu należy chronić go od przemakania, nie przyjmować na okręt węgla przemokłego, a bunkry przewietrzać. Temperatura w bunkrach winna być mierzona podczas każdej wachty i notowana w dzienniku maszynowym. Należy używać w pierwszym rzędzie węgiel wcześniej pobrany.

Przewody elektryczne powinny być przeprowadzone przez bunkry ściśle według przepisu. Do bunkrów nie wolno wchodzić z ogniem odkrytym, lecz tylko z lampką górniczą lub elektryczną. Bunkry węglowe powinny mieć urządzenia do gaszenia ognia parą.

Ropa.

701. Temperatura w zbiornikach ropowych winna być podczas każdej wachty mierzona i odnotowywana w dzienniku maszynowym. Zbiorniki powinny być zaopatrzone w urządzenia do gaszenia pożaru za pomocą pary. Same zbiorniki i należące do nich przewody ropowe muszą być szczelne, przewody elektryczne przeprowadzone według przepisu. Do zbiorników ropowych wolno wchodzić tylko po ich gruntownym przewietrzeniu i wysuszeniu, z lampką górniczą lub elektryczną.

Płyny łatwopalne.

702. Benzyna, nafta, spirytus i wszelkie inne łatwopalne płyny winny być przechowywane w małych zbiornikach oddalonych od ognia i od miejsc o wysokiej temperaturze.

Ściany zbiorników nie powinny dotykać wody; zbiorniki i ich przewody muszą być zupełnie szczelne. Łatwopalnych płynów nie wolno czerpać ze zbiorników inaczej jak przez krany. Otwory do napełniania zbiorników muszą być zaopatrzone w gęstą siatkę drucianą i szczelnie przykrywy. Zbiorniki do benzyny i spirytusu powinny być umieszczone na górnym pokładzie tak, żeby mogły być bez trudności wyrzucone za burtę.

Smary, oliwy, farby i t. p.

703. Smary i oliwy używane do maszyn przechowuje się w specjalnych zbiornikach. W

małych ilościach można je przechowywać w blaszanych bańkach szczelnie zamkniętych.

Farby, terpentyna, pokost i t. p. winny być przechowywane w specjalnym magazynie, w oddaleniu od komór amunicyjnych. W tym magazynie należy przechowywać również smary i oliwy służące dla innych działów niż mechanicznego.

704. Karbid powinien być przechowywany jedynie w pomieszczeniach zupełnie suchych, położonych nad linią wodną.

Karbid.

Należy zwracać uwagę, by karbid znajdował się w puszkach blaszanych, szczelnie zamkniętych, przechowywanych w szafkach oddalonych od miejsc gorących i od ogrzewania parowego.

705. Filmy fotograficzne, o ile są palne, powinny być przechowywane osobno, w miejscu nie stykającym się z komorami amunicyjnymi lub magazynami zawierającymi łatwopalne materiały. Filmy należy trzymać w blaszanych pudełkach hermetycznie zamkniętych i chronić od rozgrzania.

Filmy.

Filmy będące własnością prywatną załogi, mogą być trzymane przez właścicieli w pomieszczeniach mieszkalnych, w małych ilościach. Należy zwracać uwagę na to, żeby filmy takie nie były przechowywane w pobliżu ogrzewania danych pomieszczeń.

706. Na okręcie wolno używać jedynie zapalniczki zabezpieczone od samozapalania. W wypadku nagromadzenia większych ilości zapalniczek, jak n. p. w kantynach, d. o. reguluje sposób i miejsce ich przechowywania.

Zapalniczki.

707. Zabronione jest przechowywać odpadki bawełniane i szmaty nasiąknięte smarami i oliwą. O ile na okręcie nie ma urządzenia do odseparowania tłuszczu i mycia szmat, należy je na morzu wyrzucać za burtę, a w porcie oddawać na ład. Odpadki bawełniane i szmaty w stanic

Odpadki bawełniane i szmaty.

zatłuszczonym albo wilgotnym są samozapalne i wskutek tego stanowią źródło niebezpieczeństwa dla okrętu.

Worki i pokrowce.

708. Worki do ładowania węgla mogą być przechowywane na okręcie tylko w stanie czystym, ponieważ przesiąknięte pyłem węglowym i wilgotne łatwo podlegają samozapalaniu. Pokrowce malowane farbą olejną nie powinny być przechowywane pod pokładem w stanie złożonym, bo również przedstawiają niebezpieczeństwo samozapalania się, zwłaszcza póki farba jest świeża.

Zapasy drzewa.

709. Zapasy drzewa winny być magazynowane na okręcie tylko w takich miejscach, w których ze względu na temperaturę, nie mogą się zapalić.

16.

Przestrzeganie ostrożności w obchodzeniu się z ogniem na okręcie.

Pouczenie załogi i nadzór.

710. Cała załoga okrętu winna dbać o zachowywanie ostrożności z ogniem, celem uniknięcia pożaru, i o tym powinna być stale pouczana.

Obowiązek przypilnowywania stosowania się załogi do przepisów o przestrzeganiu ostrożności z ogniem, należy do wszystkich przełożonych i starszych, a w pierwszym rzędzie do organów służby wachtowej.

Wyszkolenie załogi.

711. Załoga musi być gruntownie obznajmiona z wszelkimi środkami przeciwpożarowymi okrętu i należyście wyszkolona w ich obsłudze. (Patrz: 472).

Szczególnie należy zwracać uwagę na to, by każdy umiał obchodzić się z gaśnicami chemicznymi.

Manipulacja ogniem odkrytym.

712. Wszelka manipulacja ogniem odkrytym, bez zgody z. d. o. w pomieszczeniach okrętu, z wyjątkiem kotłowni, lazaretu dla celów leczniczych i kuchni jest zabroniona.

W wypadkach, kiedy zajdzie konieczność pracy z ogniem odkrytym w zenzach lub pomieszczeniach, w których wentylacja jest utrudniona, należy poprzednio zbadać powietrze na ewentualną zawartość gazów. Dotyczy to również pomieszczeń świeżo malowanych farbą lakierną.

Prace w zenzach i t. p.

Do malowania zenz nigdy nie wolno używać farb łatwopalnych, zwłaszcza tak zwanych „patentów” przeznaczonych do malowania części podwodnej okrętu.

Po ukończeniu prac z ogniem odkrytym należy pomieszczenia zbadać i przekonać się, czy nie pozostały tam tłące się resztki.

Jeżeli zbiornik do płynu łatwopalnego musi być naprawiony za pomocą lutowania, należy go poprzednio całkiem wypróżnić, następnie wypłukać gorącą wodą lub parą i wysuszyć, żeby uniemożliwić tworzenie się gazów.

Naprawa zbiorników.

W łodziach okrętowych z silnikami, pędzonymi łatwopalnymi materiałami, należy zwrócić baczną uwagę na szczelność zbiorników, przewodów i gaźników, oraz na to, żeby na dnie łodzi nie tworzyły się łatwopalne gazy.

Zachowywanie ostrożności z ogniem na łodziach motorowych.

Przy silnikach wolno używać tylko światła elektrycznego.

W każdej łodzi motorowej powinny się zawsze znajdować chemiczne gaśnice.

Podczas remontu okrętu powyższe przepisy muszą być przestrzegane również przez personel warsztatowy, nad czym powinna czuwać załoga okrętu.

Przestrzeżenie przepisów przez personel warsztatów.

713. D. o. ustala rozkazem okrętowym ilość, miejsce i czas palenia się lamp naftowych lub świecowych, służących jako oświetlenie rezerwowe w razie braku światła elektrycznego.

Oświetlenie rezerwowe.

Od zachodu słońca do świtu znajduje się na górnym pokładzie kilka latarń ręcznych do dyspozycji personelu wachtowego.

Za przestrzeganie przepisów o ostrożności w obchodzeniu się z ogniem w kabinach i mesach odpowiadają zamieszkujący je oficerowie i podoficerowie.

Ogrzewanie piecykami.

714. W wypadku, kiedy okręt jest ogrzewany za pomocą piecyków, przy każdym musi znajdować się wiadro z wodą. Poza tym należy ustalić odpowiedni nadzór nad piecykami.

Rozmieszczenie gaśnic.

715. Stosownie do roli alarmu pożarowego, d. o. reguluje rozmieszczenie środków przeciwpożarowych ręcznych.

Wspomniane środki przeciwpożarowe, przede wszystkim zaś gaśnice chemiczne, winny się znajdować w pierwszym rzędzie w pobliżu pomieszczeń, w których magazynowane są materiały łatwopalne.

Zaalarmowanie załogi.

716. O ile ktokolwiek na okręcie zauważy dym lub ogień, winien natychmiast zameldować o tym of. w. Gdy zaś okoliczności wskazują, że meldowanie zajmie za dłużej czasu, alarmuje natychmiast załogę, dając sygnał alarmu pożarowego dzwonem okrętowym. (Patrz: 472).

Ronda wieczorowa.

717. Co wieczór podczas rondy wieczorowej, z. d. o. względnie oficer wykonujący rondę, zwraca główną uwagę na to, żeby okręt był zabezpieczony przeciwko pożarowi podczas nocy. (Patrz: 230).

Część IV.

CEREMONIAŁ MORSKI.

A. Bandera wojenna, znaki i flagi.

1.

Bandera wojenna i proporzec.

718. Na wszystkich O. O. R. P. i jachtach pozostających w stanie I. rezerwy lub w kampanii (patrz: 5), oraz na łodziach okrętowych i holownikach podnosi się banderę wojenną. **Jakie okręty podnoszą banderę wojenną**

719. Podczas postoju okręt podnosi banderę o 0800, spuszcza o zachodzie słońca. Jeżeli inny okręt wojenny, polski czy obcy, przechodzi lub jeżeli statkowi handlowemu należy zwrócić ukłon banderą, należy wtedy podnieść banderę również przed, lub po tym czasie, o ile tylko jest widno. W takich wypadkach spuszcza się banderę po oddaleniu się, lub po zakotwiczeniu odnośnego okrętu czy statku. **Podczas postoju.**

720. Okręt będący w ruchu podnosi banderę niezależnie od pory dnia: w bliskości zamieszkanego brzegu, fortyfikacji, latarni morskich, posterunków obserwacyjnych i sygnalizacyjnych, okrętów świetlnych, wchodząc i wychodząc z portów i red, spotykając się z innymi okrętami wojennymi i większymi statkami handlowymi, to jest, przy wszystkich okazjach, kiedy to nakazują względy praktyczne lub kurtuazja. **Podczas ruchu.**

721. W czasie wojny d. o. nakazuje podnoszenie bandery wojennej stosownie do położenia i okoliczności. Z chwilą rozpoczęcia boju bandera musi być podniesiona i pozostać tam podczas trwania całej akcji bojowej. W razie gdyby bandera w trakcie walki została zestrzelona lub zniszczona, musi ona być natychmiast zastąpiona nową. **Podczas wojny.**

Nie wolno spuścić bandery przed innym okrętem. **722.** Nie wolno spuścić bandery wojennej przed żadnym innym okrętem wojennym, lub jakimkolwiek innym statkiem z wyjątkiem potrzeby zwrócenia ukłonu oddanego banderą.

Podniesienie bandery wojennej na łodziach okrętowych, jachtach i holownikach. **723.** Łodzie okrętowe podnoszą banderę będąc w ruchu, od 0800 do zachodu słońca: w porcie lub na redzie zagranicznej, zawsze; w kraju, tylko kiedy w łodzi znajduje się oficer lub osoba której się to należy (patrz: R. S. O. część IV. B. Tabela salutów armatnich).

Skoro łódź udaje się do obcego okrętu wojennego, należy zawsze podnieść banderę wojenną, jeżeli jest widno.

Holowniki podnoszą banderę wojenną w takich samych okolicznościach, co łodzie okrętowe.

Podczas regat wiosłowych lub żaglowych łodzie okrętowe i jachty nie podnoszą wcale bandery wojennej.

Miejsca, na których podnosi się banderę. **724.** Podczas postoju okrętu, bandera wojenna powinna być z reguły podniesiona na rufowym drzewcu, a podczas ruchu na gaflu tylnym masztu.

Na okrętach podwodnych banderę podnosi się podczas ruchu na drzewcu przy pomoście, podczas postoju na drzewcu rufowym.

Na łodziach wiosłowych albo motorowych banderę podnosi się na tylnym drzewcu, a na łodziach żaglowych na gaflu głównego żagla.

Obsługa bandery. Sposób podnoszenia. **725.** Bandera powinna być zawsze podniesiona do samego szczytu, z wyjątkiem żałoby, tak, żeby górny róg dotykał gałki drzewca lub masztu, względnie samego końca gafla.

Flaglina musi być zawsze obciążona.

Podczas podnoszenia, spuszczenia i ukłonu, ruch banderą wykonuje się wolno i miarowo.

Do chwili podniesienia, bandera musi być przepisowo zwinięta, a podczas spuszczenia należy na to zwrócić uwagę, żeby bandera ani chwili nie zawisła za burtą.

Przy wymianie należy, podnieść prędko (jak flagę sygnałową) nową banderę, a z chwilą gdy ta znalazła się u szczytu, równie prędko spuścić starą. Do wykonania potrzebnych jest 2-ch ludzi.

Na znak żałoby spuszcza się banderę do połowy masztu (patrz: 808). W takim wypadku winna być ona, podczas rannego podniesienia, najpierw podniesiona do szczytu i natychmiast potem spuszczone do połowy. Gdy okręt, mający z powodu żałoby banderę podniesioną do połowy masztu, chce zwrócić ukłon, bandera musi być w pierw podniesiona do szczytu. Po spuszczeniu bandery do ukłonu musi ona znowu być podniesiona do szczytu, a potem dopiero może być spuszczone do połowy.

W czasie nabożeństwa na okręcie należy podnieść flagę 8 na szczycie głównego masztu.

W powyższych wypadkach ruchy banderą mają być wykonywane wolno i miarowo.

Z zasady bandera wojenna powinna być zawsze obsługiwana przez dwóch ludzi.

726. Podczas postoju w niedziele i święta, przed inspekcją, w pierwszym dniu postoju w obcym porcie i podobnych okazjach, okręt podnosi banderę nowszą i większych rozmiarów, jak na codzień. Podczas złej pogody należy banderę wymienić na gorszą i mniejszą, o ile w danej chwili warunki na to pozwalają.

Jeżeli na morzu nie ma potrzeby podniesienia bandery (patrz: 681), okręt może pozostać bez bandery.

Mokra bandera nigdy nie powinna pozostać zwinięta, lecz musi być natychmiast wysuszona.

Wymiana bandery.

Żałoba.

Ukłon podczas żałoby.

Bandera podczas nabożeństwa.

Do obsługi bandery trzeba dwóch ludzi.

Oszczędne obchodzenie się z banderami.

Właściwe i oszczędne obchodzenie się z banderami powinno być stałą troską z. d. o., of. syg. i personelu sygnalizacyjnego i wachtowego.

Proporzec.

727. Każdy okręt w kampanii lub w stanie I. rezerwy, podnosi na drzewcu dziobowym proporzec, w tym samym czasie, kiedy podnosi się banderę wojenną.

Na wodach krajowych podnosi się proporzec tylko w niedziele i święta, oraz podczas podniesienia gali banderowej. Podczas pobytu za granicą proporzec podnosi się zawsze.

Nie podnosi się proporca: podczas gdy okręt jest w ruchu, z wyjątkiem, gdy została podniesiona mała gala banderowa (patrz: 733), i podczas postoju, jeżeli przed 0800 lub po zachodzie słońca, okręt banderę wojenną podnosi tylko chwilowo. (Patrz: 719).

Na znak żałoby spuszcza się proporzec do połowy drzewca równocześnie z banderą wojenną.

Przy zwróceniu ukłonu banderą wojenną, proporzec pozostaje na miejscu.

Gala banderowa.

728. Na okrętach, znajdujących się w kompanii lub w stanie I. rezerwy, podnosi się galę banderową przy uroczystych okazjach.

W kraju.

W kraju: w dzień świąt narodowych, z okazji przybycia Prezydenta Rzpltej lub głowy obcego państwa do miejsca postoju okrętu, z powodu święta innego państwa, oraz w ślad za okrętem wojennym danego państwa;

W innych okolicznościach uroczystych tylko na rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej.

Zagranica.

Zagranicą: w dzień święta narodowego, z okazji przybycia Prezydenta Rzplitej lub głowy obcego państwa, w ślad za okrętami wojennymi państwa, na którego wodach okręt przebywa, z powodu uroczystości tego państwa. Jeżeli w porcie obcym okrętów wojennych danego państwa nie ma, z. d. o. może nakazać podniesienie gali banderowej z powodu uroczystości państwa.

stwa, na którego wodach okręt przebywa, z własnej inicjatywy lub na prośbę władz lokalnych. W takim wypadku należy porozumieć się poprzednio z polskim przedstawicielem dyplomatycznym lub konsularnym, o ile to jest możliwe. Również należy porozumieć się z przedstawicielem Rzpltej i powiadomić obce władze lokalne przed podniesieniem gali banderowej z powodu polskiej uroczystości.

Porozumienie z władzami.

729. O podniesieniu i spuszczeniu gali banderowej należy zawsze umieścić wzmiankę w dzienniku zdarzeń.

Wzmianka w dzienniku zdarzeń.

730. W przeddzień podniesienia gali banderowej należy powiadomić o tym obce okręty wojenne przez oficera, podając przyczyny. Jeżeli obce okręty wojenne podnoszą galę z powodu podniesienia jej na okręcie polskim, należy za to podziękować przez specjalnie wysłanego oficera.

Powiadomienie innych okrętów.

731. W razie przybycia do portu lub na redę, gdzie znajdują się okręty wojenne z podniesioną galą banderową, okręt podnosi galę również wtedy, kiedy nie był poprzednio o tym poinformowany.

732. Przy „Wielkiej gali banderowej” okręt podnosi oprócz bandery wojennej na rufie i proporca na dziobie, jeszcze bandery wojenne na szczytach masztów. Oprócz tego, zaczynając od dziobu, przy podstawie drzewca proporca, poprzez szczyty masztów, — ale poniżej bander szczytowych, — do podstawy drzewca rufowego, okręt podnosi flagi sygnałowe w porządku:

„Wielka gala banderowa”.

AB1CD2EF3GH4IJ5KL6LM7NO8PR9ST0UWAXY
NZZÓ.

733. Przy „Małej gali banderowej” okręt podnosi banderę wojenną na drzewcu rufowym i na szczytach masztów. Na dziobie podnosi się proporzec.

734. Mała gala zastępuje wielką, podczas gdy okręt znajduje się w ruchu, w bliskości

„Mała gala banderowa”.

portu lub redy, oraz podczas postoju, kiedy nie-
pogoda i silny wiatr, lub inne okoliczności unie-
możliwiają podniesienie wielkiej gali.

**Jakie okręty
podnoszą tyl-
ko małą galę.**

735. Mała gala zastępuje wielką także pod-
czas postoju na okrętach i statkach marynarki
wojennej, na których komplet flag sygnałowych
nie jest przewidziany w tabelach należności
wyposażenia.

**Na maszcie ze
znakiem d-cy
mar. woj. ban-
dery się nie
podnosi.**

736. Jeżeli na maszcie jest podniesiona
chorągiew Prezydenta Rzpltej, flaga Marszałka
Polski i Ministra Obrony Narodowej, flaga lub
proporzyczk Dowódcy Marynarki Wojennej, --
z wyjątkiem znaku d. o., -- to przy podnoszeniu
gali banderowej nie podnosi się na tym samym
maszcie bandery wojennej.

**Podniesienie
obcej bandery
podczas gali.**

737. Jeżeli galę banderową podnosi się
z przyczyny związanej z osobą lub uroczystością
obcego państwa, wtedy na okręcie z jednym
tylko masztem, podnosi się na nim banderę wo-
jenną danego państwa. Jeżeli na takim okrę-
cie została podniesiona chorągiew Prezydenta
Rzpltej, flaga Marszałka Polski i Ministra Obron-
y Narodowej, flaga czy proporzyczk Dowódcy
Marynarki Wojennej, to banderę wojenną obce-
go państwa podnosi się obok nich.

Na okręcie z kilkoma masztami, który pod-
niósł chorągiew Prezydenta Rzpltej, obcą ban-
derę wojenną podnosi się na przednim maszcie.
(Patrz: 747).

Jeżeli na tym okręcie została podniesiona
flaga Marszałka Polski i Ministra Obrony Na-
rodowej, flaga czy proporzyczk Dowódcy Mary-
narki Wojennej, — z wyjątkiem znaku d. o., —
to flagę lub proporzyczk należy przenieść na prze-
dni maszt, a obcą banderę wojenną podnieść na
głównym maszcie.

Wszystkie inne okręty podnoszą na głów-
nym maszcie obcą banderę wojenną, a na innych
masztach bandery polskie.

Jeżeli okręt nie posiada obcej bandery wojennej i nie może jej wypożyczyć przed podniesieniem gali, wtedy podnosi się na jej miejscu polską banderę wojenną.

738. Odróżnienie podnoszenia na maszcie bandery wojennej podczas salutu armatniego, patrz: R. S. O., część IV. B. Tabela salutów armatnich.

Podczas salutu.

739. W ruchu podnoszenie i spuszczenie bandery odbywa się bez żadnego ceremoniału.

Na morzu nie ma ceremoniału przy podniesieniu bandery.

740. Podczas postoju na wodach polskich, okręt podnosi banderę wojenną codziennie o 0800. Zagranicą podnosi się banderę wojenną o tym samym czasie, o ile jest widno, a jeżeli okręt stoi razem z okrętem wojennym narodu, do którego dany port należy, wtedy podniesienie bandery powinno nastąpić według tego okrętu.

Czas podnoszenia bandery.

741. Spuszczanie bandery wojennej na postoiu odbywa się w chwili zachodu słońca w miejscu postoju okrętu. Na każdym okręcie powinna znajdować się w kabinie nawigacyjnej tablica, dostępna dla personelu wachtowego, zawierająca potrzebne dane. (Patrz: 269).

Czas spuszczenia bandery.

742. Podniesienie bandery „z paradą” odbywa się w następujący sposób:

Podnoszenie bandery „z paradą”.

z podniesieniem sygnału of. w. melduje z.d.o., z.d.o. pol.-wych. i d.o.: (ewent: wyższym przełożonym), że jest pięć minut przed podniesieniem bandery i równocześnie wzywa na pokład wartę okrętową (ewentualnie orkiestrę). Jeżeli załoga ma brać udział, ustawia się ona oddziałami na miejscach zbiórki, a oficerowie nieprzydzieleni do oddziałów, według starszeństwa na tylnym pokładzie wzdłuż prawej burty. Wzdłuż lewej burty tylnego pokładu stoi warta okrętową z orkiestrą na prawym skrzydle; d.o., z.d.o. pol.-wych. i z.d.o. — o ile biorą udział, — oraz of. w. ustawiają się pośrodku tylnego pokładu.

Bandera musi być przygotowana do podniesienia przez obsługę składającą się z dwóch ludzi. Z chwilą spuszczenia sygnału na komendę of. w. „Baczność, banderę podnieść”, dzwon okrętowy wybija godzinę, warta okrętowa, o ile ona została wystawiona, prezentuje broń (na komendę komendanta warty), oddziały na pokładzie (na komendę swoich oficerów) stają „na baczność”, oficerowie salutują, a sygnaliści wolno i miarowo podnoszą banderę do szczytu, podczas gdy orkiestra odgrywa hymn narodowy. Kiedy bandera znajduje się na miejscu i hymn został odegrany, of. w. komenderuje „Spocznij” i ceremonia jest ukończona.

Zagranicą, zaraz po skończonej ceremonii podniesienia bandery, orkiestra odgrywa hymn narodowy danego kraju, na którego wodach okręt się znajduje, a jeżeli są tam inne obce okręty wojenne, to następnie orkiestra po kolei odgrywa wszystkie właściwe hymny narodowe według kolejności starszeństwa dowódców.

Jeżeli na okręcie orkiestry nie ma, to trębacz gra na trąbce przepisowy sygnał (patrz: załącznik Nr. 3).

Spuszczanie bandery „z paradą”.

743. Spuszczenie bandery „z paradą” odbywa się analogicznie, z tą różnicą, że wybijanie godziny na dzwonie i odgrywanie obcych hymnów narodowych odpada.

Kiedy bandera bywa podnoszona i spuszczana „z paradą”.

744. Podniesienie i spuszczenie bandery „z paradą” ma miejsce tylko na okrętach, które wystawiają wartę okrętową (patrz: 564) i to: przy podniesieniu wielkiej gali banderowej, co dzień podczas pobytu Prezydenta Rzpltej w miejscu postoju okrętu, Marszałka Polski, Ministra Obrony Narodowej, Dowódcy Marynarki Wojennej, w narodowe święta, w czasie pobytu obcych okrętów wojennych, i przy innych okazjach, jeżeli względy służbowe i międzynarodowa kurtuazja tego wymagają.

Podnoszenie i spuszczenie bandery bez parady.

745. Na co dzień, a na okrętach nie wystawiających warty okrętowej zawsze, odbywa się podnoszenie i spuszczenie bandery bez parady: na komendę of. w. „Baczność, banderę

podnieść (spuścić)", trębacz podczas podnoszenia względnie spuszczenia bandery odgrywa przepisowy sygnał (patrz: załącznik Nr. 3), lub, w braku trębacza, pod. w. oddaje świst trapowy (patrz: załącznik Nr. 2) i dzwon (przy podnoszeniu) wybija godzinę. Wszyscy na górnym pokładzie stają frontem do bandery, oficerowie salutują. Na komendę „Spocznij” wszyscy wracają do swych zajęć.

746. Wieczorem, natychmiast po spuszczeniu bandery, powinny być zapalone światła kotwiczne.

**Zapalenie
światła
kotwicznych.**

2.

Chorągiew Prezydenta Rzpltej, flaga Marszałka Polski i Ministra Obrony Narodowej, znaki dowódców morskich, flaga generała W. P.

747. Na okręcie, na którym zaokrętował się Prezydent Rzpltej, podnosi się na głównym maszcie Jego chorągiew lub proporczyk.

**Chorągiew
i proporczyk
Prezydenta
Rzpltej.**

Proporczyk podnosi się zamiast chorągwi wtedy, kiedy Prezydent Rzpltej, nie życzy sobie ani salutu armatniego, ani ceremoniału.

748. Na okręcie, na którym podniesiono chorągiew lub proporczyk Prezydenta Rzpltej, żaden inny znak dowódcy morskiego lub innej osoby urzędowej nie może być podniesiony. Jeżeli natomiast na tym samym okręcie przebywa głowa obcego państwa, to znak jego może być podniesiony na głównym maszcie razem z chorągwią Prezydenta Rzpltej.

749. Poza chorągwią i proporczykiem Prezydenta Rzpltej oraz flagami Marszałka Polski i Ministra Obrony Narodowej, znakami dowódców morskich są: flaga Dowódcy Marynarki Wojennej, admirała, wice-admirała i kontr-admirała, proporczyk komodora, oraz proporczyki Dowódcy Floty, nie będącego admirałem ani komodorem, Dowódcy Flotylli, Dowódcy Dywizjonu i Dowódcy Grupy. (Patrz: Księga sygnałowa marynarki wojennej, część II, Bandery i flagi polskie).

**Znaki dowódców
morskich.**

Znak dowódcy okrętu. **750.** Okręt znajdujący się w kampanii i dowodzony przez oficera marynarki wojennej podnosi na głównym maszcie znak dowódcy okrętu.

Podniesienie znaków dowódców morskich. **751.** Chorągiew i proporczyk Prezydenta Rzpltej, flagi Marszałka Polski i Ministra Obrony Narodowej, jak również wszystkie inne znaki dowódców morskich, podnosi się na głównym maszcie, pozostawiając je dniem i nocą, podczas kiedy dany dowódca jest zaokrętowany. W nocy, podczas postoju, zapala się na szczycie tego masztu białe światło z nieograniczonym widnokregiem, a podczas ruchu wtedy, kiedy to jest potrzebne. Na tym samym okręcie podnosi się tylko znak najwyższego z zaokrętowanych dowódców morskich; inne znaki, więc także znak d. o., spuszcza się.

Na okręcie z trzema masztami, średni — jest uważany za główny, przy dwóch masztach, — tylny.

Znaki na łodziach. **752.** Na łodziach chorągiew lub proporczyk Prezydenta Rzpltej, flagi Marszałka Polski i Ministra Obrony Narodowej, znaki innych dowódców morskich i znak d. o. podnosi się na dziobowym drzewcu przy okazjach oficjalnych, n. p. podczas składania wizyt służbowych, w czasie udawania się lub powrotu z inspekcji zapowiedzianej, oraz przy innych okazjach, kiedy wydaje się to wskazane.

Proporczyk st. of. r. **753.** Proporczyk st. of. r. (patrz: 860) podnosi się na prawym rogu rej przedniego masztu.

Flaga generała W. P. **754.** Flagę generała W. P. podnosi się jeżeli na okręcie służbowo przebywa generał, jednak tylko wtedy, jeżeli na tym samym okręcie nie jest zaokrętowany równocześnie żaden dowódca morski starszy od tego generała.

Flaga generała nie jest znakiem dowódcy morskiego i oznacza jedynie jego obecność na okręcie, nie zaś prawo do rozkazodawstwa w stosunku do dowódcy okrętu. Flagę generała podnosi się na maszcie wolnym od znaku dowódcy morskiego.

Znak dowódcy morskiego, młodszego od generała, którego flagę podniesiono, pozostaje na miejscu. To samo dotyczy znaku d. o.

Podczas gali banderowej (patrz: 728—736) flagi generała nie podnosi się wcale.

755. Znak lub flagę podnosi się w chwili, kiedy odnośna osoba wstępuje na dolną platformę trapu, względnie schodzi z niej.

W razie, gdy osoba, której przysługuje podniesienie znaku lub flagi, nie życzy sobie tego, winna ona oświadczyć to zawczasu. W takim wypadku podniesienia znaku lub flagi zaniecha się.

756. O każdym wypadku podniesienia, względnie spuszczenia znaku czy flagi, należy wykonać wzmiankę w dzienniku zdarzeń.

757. Z uwagi na zewnętrzny wygląd, bandery i znaki podnoszone na okręcie powinny, pod względem rozmiarów, harmonizować i być równocześnie dostosowane do wielkości okrętu. Tak n. p. znak wyższego dowódcy morskiego nie powinien być większy od bandery przy gaflu, bandery szczytowe powinny być równe i dostosowane do wysokości masztów, bandera przy tylnym drzewcu powinna być zawsze większych rozmiarów niż wszystkie inne podniesione bandery i znaki. Na dużym okręcie flagi i znaki powinny być większe niż na małym i t. d.

Moment podniesienia i spuszczenia.

Na życzenie zaniecha się podniesienia.

Wzmianka w dzienniku zdarzeń.

Stosowne rozmiary bander i znaków.

TABELA SALUT

L. p.	Kto otrzymuje salut armatni	Ilość strzałów	Przy jakich okolicznościach okręty mają salutować
1	Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej.	21	<p>W razie przybycia Prezydenta Rzpltej do portu lub na redę, gdzie znajdują się okręty.</p> <p>W wypadku odjazdu Prezydenta Rzpltej z okrętu na ląd.</p> <p>W razie spotkania na morzu okrętu (statku) pod chorągwią Prezydenta Rzpltej.</p> <p>W razie przybycia okrętu lub zespołu do portu lub na redę, gdzie na jednym z okrętów (statków) przebywa Prezydent Rzpltej i na tym okręcie (statku) jest podniesiona jego chorągiew.</p> <p>W razie przybycia okrętu lub zespołu do portu lub na redę, gdzie na łodzi przebywa Prezydent Rzpltej i na gmachu, gdzie rezyduje, powiewa jego chorągiew.</p>
2	Głowa obcego państwa.	21	Jak L. p. 1.
3	Salut narodowy (banderze obcego państwa).	21	W razie przybycia okrętu na wody obcego państwa w tych miejscowościach, gdzie jest wiadome, że salut zostanie zwrócony.

Ó W A R M A T N I C H.

Podczas salutowania okręt podnosi:		Kto salutuje	U w a g i
chorągiew, znak, flagę, banderę	na jakim maszcie		
banderę wojenną dużych rozmiarów	na głównym maszcie *)	Wszystkie okręty salutujące	*) Jeżeli na głównym maszcie podniesiono znak d-cy morskiego, to banderę podnosi się obok.
„	„	„	
„	„	„	Patrz: art. 773—778.
„	„	odnośny okręt wzgl. flagowy okręt zespołu	
„	„	„	
banderę wojenną odnośnego państwa dużych rozmiarów	„	tak samo jak L. p. 1	Patrz: art. 773—778.
„	„	odnośny okręt wzgl. flagowy okręt zespołu	Patrz: art. 768—772, 775, 776.

L. p.	Kto otrzymuje salut armatni	Ilość strzałów	Przy jakich okolicznościach okręty mają salutować
4	<p>Marszałek Polski. Minister Obrony Narodowej. Prezes Rady Ministrów. Marszałek obcego państwa oraz admirałowie równorzędnych stopni wojskowych.</p>	19	<p>W razie odjazdu z okrętu, na którym przebywałą w charakterze oficjalnym.</p> <p>W razie spotkania na morzu okrętu (statku) pod flagą osób wymienionych pod 4.</p> <p>W razie przybycia okrętu do portu, gdzie na jednym z okrętów (statków) przebywa jedna z osób wymienionych pod 4 — pod ich flagą.</p>
5	<p>Ambasador.</p>	19	<p>W razie odjazdu z okrętu, na który przybył w charakterze oficjalnym, na wodach państwa, przy rządzie którego jest akredytowany.</p>
6	<p>Dowódca Marynarki Wojennej.</p>	17	<p>W razie odjazdu z okrętu, na którym przebywałą w charakterze oficjalnym.</p> <p>W razie spotkania na morzu okrętu pod flagą Dowódcy Mar. Woj.</p> <p>W razie przybycia okrętu (zespołu) do portu lub na redec, gdzie znajduje się okręt pod flagą Dowódcy Mar. Woj.</p>

Podczas salutowania okręt podnosi:		Kto saltuje	U w a g i
chorągiew, znak, flagę, banderę	na jakim maszcie		
banderę wojenną, wzgl. banderą wojenną obcego państwa	na przednim maszcie	odnośny okręt wzgl. okręt flagowy zespołu	Patrz: art. 779—788.
„	„	„	
banderę wojenną. Jeżeli okręt saltuje ambasadorowi obcego państwa, banderę wojenną danego państwa	„	odnośny okręt	Patrz: art. 779—788.
banderę wojenną	„	„	Patrz: art. 779—788.
„	„	odnośny okręt wzgl. okręt flagowy zespołu	
„	„	„	

L. p.	Kto otrzymuje salut armatni	Ilość strzałów	Przy jakich okolicznościach okręty mają salutować
7	Admirał.	17	<p>W razie odjazdu z okrętu, na którym przebywał w charakterze oficjalnym.</p> <p>W razie spotkania na morzu okrętu pod flagą admirała.</p> <p>W razie przybycia okrętu (zespołu) do portu lub na redę, gdzie znajduje się okręt pod flagą admirała.</p>
8	General Broni.	17	<p>W razie odjazdu z okrętu, na którym znajdował się w charakterze oficjalnym.</p>
9	Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny.	17	<p>W razie odjazdu z okrętu, na który przybył w charakterze oficjalnym, na wodach państwa, przy rządzie którego jest akredytowany.</p>
10	Wice-Admirał.	15	<p>W tych wypadkach co admirałowi.</p>
11	General Dywizji, Wojewoda, w obrębie swego województwa.	15	<p>W razie odjazdu z okrętu, na którym znajdował się w charakterze oficjalnym.</p>
12	Kontr-Admirał.	13	<p>W tych wypadkach co admirałowi.</p>

Podczas salutowania okręt podnosi:		Kto saltuje	U w a g i
chorągiew, znak, flagę, banderę	na jakim maszcie		
banderę wojenną odnośnego państwa	na przednim maszcie	odnośny okręt	Patrz: art. 779—788.
„	„	odnośny okręt lub okręt flagowy zespołu	
„	„	„	
banderę wojenną	„	odnośny okręt	Patrz: art. 779—788.
banderę wojenną polską lub banderę wojenną odnośnego państwa	„	„	
banderę wojenną polską lub odnośną obcą banderę	„	odnośny okręt lub okręt flagowy zespołu	Patrz: art. 779—788.
banderę wojenną	„	odnośny okręt	Patrz: art. 779—788.
polską banderę woj. lub banderę woj. odnośnego państwa	„	odnośny okręt lub okręt flagowy zespołu	Patrz: art. 779—788.

L. p.	Kto utrzymuje salut armatni	Ilość strzałów	Przy jakich okolicznościach okręty mają salutować
13	General Brygady.	13	W razie odjazdu z okrętu, na którym znajdował się w charakterze oficjalnym.
14	Komodor.	11	W tych wypadkach co ad- mirałowi.

Podczas salutowania okręt podnosi:		Kto saltuje	U w a g i
chorągiew, znak, flagę, banderę	na jakim maszcie		
banderę wojenną	na przednim maszcie	odnośny okręt	Patrz: art. 779—788.
banderę wojenną polską lub banderę wojenną odnośnego państwa	„	„	Patrz: art. 779—788.

L. p.	Kto otrzymuje salut armatni	Ilość strzałów	Przy jakich okolicznościach okręty mają salutować
S A L U T Y			
15		Ilość strzałów według miejscowego zwyczaju ale nie więcej jak 21.	Saluty z okazji uroczystości narodowych państw obcych w razie pobytu okrętu na wodach tych państw.
S A L U T Y			
16	Osobom , w myśl tabeli salutów armatnich.	Ilość strzałów w myśl tabeli salutów	Patrz: art. 808—815 R. S. O.
17	Oficer Sztabowy , który był dowódcą okrętu lub zespołu okrętów.	7	Patrz: art. 808—815 R. S. O.
18	Oficer Młodszy , który był dowódcą okrętu.	5	Patrz: art. 808—815 R. S. O.

Podczas salutowania okręt podnosi:		Kto salutuje	U w a g i
chorągiew, znak, flagę, banderę	na jakim maszcie		

Ś W I A T E C Z N E.

banderę od- nośnego państwa	na głównym maszcie	odnośny okręt	Patrz: art. 789.
-----------------------------------	-----------------------	------------------	------------------

Ż A Ł O B N E.

banderę i proporzec spuszczone do połowy	na głównym maszcie	odnośny lub wyznaczony okręt	Przy salutach żałob- nych strzały oddaje się w odstępach jednej mi- nuty. Znaki dowódców mor- skich na znak żałoby spuszcza się przy od- nośnych okazjach.
„	na głównym maszcie	okręt na którym zmarły spra- wował dowództwo	
„	„	„	

B. Salut armatni i oddawanie innych honorów, wizyty, żałoba.

1.

Salut armatni.

(Porównaj „Tabełę salutów armatnich”).

**Okręt upraw-
niony do sa-
lutowania.**

758. Salut y armatnie wykonywują tylko okręty uprawnione do tego rozporządzeniem Dowódcy Marynarki Wojennej. Stosownie do zwyczajów międzynarodowych są to okręty posiadające co najmniej cztery działa.

**Wykonanie
salutu.**

759. Pojedyncze strzały salut u oddaje się w równych odstępach, nie krótszych od 3 i nie dłuższych od 5 sekund. Pierwszy strzał pada z burty zwróconej w stronę tego, na cześć którego salutuje się, następne kolejno z jednej i drugiej burty. Jedy nie gdy okręt jest przywiązany do nabrzeża, salut wykonuje się wyłącznie z burty przeciwnej od nabrzeża, o ile w takim wypadku, miejscowe warunki lub przepisy nie zabraniają salutowania w ogóle.

Okręt salutujący podczas ruchu powinien zwolnić swój bieg.

**Zewnętrzny
stan okrętu
podczas sa-
lutu.**

760. Przed salutowaniem należy doprowadzić do właściwego stanu wygląd zewnętrzny okrętu: na drzewcu (na morzu przy gaflu) powinna być podniesiona bandera wojenna dużych rozmiarów. Bieliznę, żagle i t. p., podniesione do suszenia, należy zdjąć. Pokrowce na uzbrojeniu, łodziach i reflektorach należy usunąć. Nikt nie powinien znajdować się na masztach, na kominach, w łodziach lub poza burta okrętu. Nikomu nie wolno wychylać się przez iluminatory. Z chwilą rozpoczęcia salut u, trębacz daje sygnał „Baczność”, a po ostatnim strzale: „Spoczniej”. Załoga znajdująca się na pokładzie winna być jednakowo i odpowiednio ubrana. Podczas postoj u okrętu na kotwicy, warta okrętowa występuje i prezentuje broń w kierunku tego, na którego cześć salutuje się. (Patr z: 564).

761. Okręt salutuje na morzu w czasie od wschodu do zachodu słońca, a na kotwicy — od 0800 do zachodu. Prezydentowi Rzpltej i głowie obcego państwa można salutować także w nocy.

W jakim czasie salutuje się.

762. Salutowanie odkłada się na później, jeżeli na jednym z okrętów wojennych, znajdujących się na tym samym miejscu, odbywa się uroczystość żałobna (za wyjątkiem salutu żałobnego).

Odłożenie salutu.

763. Okręt z podniesioną gałą banderową salutuje tylko z okazji uroczystości z powodu której podniesiono gałą, z wyjątkiem salutu dla Prezydenta Rzpltej i głowy obcego państwa.

Salut podczas gali banderowej.

764. Saluty dla głowy obcego państwa, dla obcej bandery (t. zw. „salut narodowy”) i dla obcych obywateli, mają zastosowanie tylko w odniesieniu do tych krajów, których rządy zostały uznane przez Rzplęą Polską.

Salutuje się tylko w razie uznania obcego kraju.

765. W wypadku gdy salut armatni, należący się obcej banderze lub osobie, nie mógł być wykonany wcale lub całkowicie, a nawet wówczas gdy został wykonany, lecz z opóźnieniem, należy niezwłocznie wysłać oficera dla wytłumaczenia przyczyn, względnie złożyć pisemne oświadczenie.

Niewykonanie salutu należy wytłumaczyć.

Również polski dowódca powinien zażądać wytłumaczenia, w razie gdyby obca bateria salutacyjna, lub obcy okręt uprawniony do salutowania nie wywiązał się ze swych obowiązków, dotyczących salutu armatniego, względem strony polskiej.

766. Okrętowi polskiemu nie wolno salutować bez rozkazu lub zgody znajdującego się na miejscu najstarszego dowódcy polskiego. Jeżeli na okręcie, mającym wykonać salut, znajduje się Prezydent Rzpltej, to salut może być wykonany tylko za jego zezwoleniem.

Salut tylko za zgodą najstarszego dowódcy.

767. Ilość strzałów każdego salutu, własnego czy obcego, powinna być kontrolowana przez

Kontrola ilości strzałów.

specjalnie w tym celu wyznaczonego sygnalistę, którego zadaniem jest liczyć głośno strzał za strzałem.

Każdy salut, oddany czy otrzymany, musi być zapisany w dzienniku zdarzeń.

Salut narodowy.

768. Jeżeli okręt uprawniony do salutowania, (patrz: 758) odwiedza port zagraniczny, w którym znajduje się bateria salutacyjna lub okręt wojenny danego państwa uprawniony do salutowania, wtedy powinien on oddać salut armatni 21 strzałów na cześć odnośnej obcej bandery narodowej (tak zwany „salut narodowy”).

Okręt nie oddaje salutu narodowego przechodząc przez obce wody terytorialne, bez zamiaru rzucenia kotwicy lub zatrzymania się tam, nawet gdyby mijał baterię salutacyjną. W wypadku jednak, kiedy władze oczekują oddania salutu przy mijaniu baterii salutacyjnych, salut należy oddać. Specjalne instrukcje zawierają wykaz takich baterii salutacyjnych.

W zasadzie salut narodowy winien być wykonany w każdym wypadku zwiedzania portu obcego, jednak jeżeli okręt opuszcza dany port na czas krótki, wtedy, na podstawie poprzedniego wzajemnego porozumienia się z władzami obcymi, powtórzenie salutu narodowego może być zaniechane.

769. Okręt oddaje salut narodowy tylko tam, gdzie wiadomym jest, że będzie on zwrócony strzałą za strzałą.

Istniejące pod tym względem wątpliwości powinny być, staraniem d. o. (d. z.), zawczasu usunięte.

770. Salut narodowy oddaje okręt, wchodząc do obcego portu, zazwyczaj w bliskości baterii salutacyjnej, która w myśl notyfikacji danego państwa odpowiada za salut.

Jeżeli zwrócenie salutu nastąpi przez okręt wojenny znajdujący się wewnątrz portu, wtedy

oddaje się salut narodowy natychmiast po rzuceniu kotwicy, względnie po 0800.

Podczas salutu narodowego podnosi się banderę wojenną dużych rozmiarów danego obcego państwa na głównym maszcie. Pierwszy strzał pada w chwili kiedy bandera została podniesiona do szczytu. Natychmiast po ostatnim strzale bandera powinna być spuszczone.

Jeżeli z powodu żałoby bandera wojenna na polskim okręcie została spuszczone do połowy, wtedy, przed rozpoczęciem salutu, powinna ona być podniesiona do szczytu i dopiero po salucie znowu spuszczone.

771. Na salut narodowy, oddany polskiej banderze przez obcy okręt wojenny, wyznaczony polski okręt lub bateria salutacyjna, musi natychmiast odpowiedzieć 21 strzałami.

772. Salut narodowy należy wykonać przed wszystkimi innymi salutami.

773. W wypadku kiedy okręt uprawniony do salutowania spotyka na morzu lub w porcie inny okręt z chorągwią Prezydenta Rzpltej lub głowy obcego państwa, wtedy oddaje należyne salut armatni, nie oczekując odpowiedzi.

**Salut dla
Prezydenta
Rzpltej i
głowy obcego
państwa.**

774. Podczas salutu armatniego dla Prezydenta Rzpltej lub głowy obcego państwa, okręt salutujący podnosi na głównym maszcie polską banderę wojenną dużych rozmiarów względnie banderę wojenną odnośnego obcego państwa, przy czym jeżeli na głównym maszcie jest już podniesiony znak dowódcy morskiego (albo znak d. o.), pozostaje on na miejscu, a banderę wojenną podnosi się obok.

775. Jeżeli okręt wchodzi do obcego portu gdzie należy oddać salut narodowy i zastaje tam okręt z chorągwią Prezydenta Rzpltej lub głowy obcego państwa, innej narodowości niż państwa na którego wodach się znajduje, wtedy w

każdym takim wypadku należy najpierw oddać salut dla bandery narodu na którego wodach okręt się znajduje, a potem dopiero znakom wymienionej osoby.

776. Jeżeli w porcie polskim została podniesiona chorągiew Prezydenta Rzpltej, albo w porcie obcym znak głowy państwa, do którego ów port należy, wtedy salut banderze narodowej uważa się równocześnie za salut osobisty. W takim wypadku salut nie zwraca się. Jeżeli by okręt jednak otrzymał odpowiedź 21 strzałów na swój salut, wtedy powinien on niezwłocznie oddać drugi salut 21 strzałów, jako salut osobisty.

777. Jeżeli na jednym i tym samym okręcie lub na kilku okrętach są podniesione znaki kilku osób wymienionych pod 775, wtedy należy salutować każdy z podniesionych znaków osobno. W takim wypadku na wodach polskich salutuje się wpiery chorągiew Prezydenta Rzpltej, a na wodach obcych wpiery znak osoby należącej do tego narodu, na którego wodach okręt się znajduje.

Jeżeli zostało podniesione kilka znaków osób wyżej wymienionych, należących do tej samej narodowości, wtedy salutuje się jedynie najwyższy z tych znaków.

778. W obecności chorągwi lub proporczyka Prezydenta Rzpltej nie oddaje się salutów dla żadnej innej osoby narodowości polskiej, a w obecności znaku głowy obcego państwa nie salutuje się żadnej innej osoby tej samej narodowości.

Salut znaku
polskiego do-
wódcy mor-
skiego od
komodora
wzwyż.

779. Polskiemu dowódcy morskemu od komodora wzwyż należy salut osobisty oddać okręt następnego w stopniu lub starszeństwie dowódcy, przy pierwszym podniesieniu flagi lub znaku oraz przy awansie dowódcy na wyższy stopień, w chwili podniesienia odnośnego znaku. Przy spotkaniu na morzu oddaje się salut tylko raz na rok przez ten sam okręt lub zespół.

Salutu, oddanego znakowi polskiego dowódcy morskiego przez okręt polski, nie zwraca się.

780. W razie gdy okręt polski, uprawniony do salutowania, spotka na morzu obcy okręt wojenny ze znakiem dowódcy morskiego w stopniu od komodora wzwyż, powinien on oddać należny temu znakowi salut armatni i oczekiwać zwrócenia salutu strzał za strzał. (Patrz: Tabela salutów armatnich).

Jeżeli okręt polski spotka zespół okrętów obcych, ze znakami kilku dowódców w stopniach od komodora wzwyż, wtedy salutuje on jedynie znak dowódcy najwyższego stopniem.

Jeżeli w takim wypadku, na okręcie lub w zespole polskim, znajduje się znak dowódcy morskiego, wyższego w stopniu lub starszeństwie niż obcy dowódca, wtedy należy oczekiwać salutu okrętu obcego i zwrócić natychmiast strzał za strzał.

Należy salutować jako pierwszy we wszystkich wypadkach kiedy zachodzi wątpliwość co do starszeństwa lub rangi obcego dowódcy w stosunku do polskiego.

781. W taki sam sposób jak wyżej postępuje okręt polski, który, wchodząc do portu, zastaje tam obcy okręt wojenny ze znakiem dowódcy morskiego w stopniu od komodora wzwyż, albo taki, który znajduje się w porcie lub na reddie, podczas gdy wchodzi okręt obcy.

782. Jeżeli okręt wojenny, wchodząc do portu, zastaje tam okręty kilku państw ze znakami dowódców morskich od komodora wzwyż, wtedy salutuje on tylko znak najwyższego z obecnych tam dowódców.

Jeżeli do portu, w którym znajdują się okręty kilku państw, wchodzi okręt ze znakiem dowódcy morskiego wyższego rangą lub starszeństwem niż najwyższy z obecnych dowódców, wtedy okręty flagowe, starszych oficerów na reddie, lub pojedyncze okręty każdego z państw, salutują jego znak.

Salut znaku obcego dowódcy morskiego od komodora wzwyż.

Na morzu.

W porcie.

W tym wypadku okręt owego dowódcy zwraca salut otrzymany od innych liczbą strzałów przysługującą jego znakowi. Podczas oddawania tego salutu podnosi się na jego okręcie na przednim maszcie banderę tego państwa, do którego należy najstarszy dowódca znajdujący się w porcie.

783. Podczas salutowania znaku dowódcy morskiego, okręt salutujący podnosi na przednim maszcie banderę wojenną dużych rozmiarów tego państwa, do którego ów dowódca należy.

Salut osobisty.

784. Salut osobisty przysługuje oficerom marynarki w stopniu od komodora wzwyż, oficerom wojska od generała brygady wzwyż, przedstawicielom dyplomatycznym i konsularnym w granicach państw, w których są akredytowani, oraz innym dygnitarzom podczas składania oficjalnych wizyt na okręcie. (Patrz: Tabela salutów armatnich).

Salut osobisty oddaje się zaraz po skończeniu wizyty, w chwili kiedy łódź odwożąca osobę na której cześć należy salutować, znalazła się poza obrębem szkodliwego działania strzałów.

Podczas salutu osobistego podnosi się na przednim maszcie banderę wojenną dużych rozmiarów tego państwa, do którego dana osoba należy.

785. Podczas salutu, osoba na cześć której okręt salutuje powinna w łodzi powstać, o ile warunki na to pozwalają i uklonąć się, — skierowana w stronę okrętu salutującego. W tym samym czasie łódź powinna zatrzymać się lub przynajmniej zwolnić swój bieg, a na łodzi wiosłowej należy wziąć wiosła wzwyż.

786. Salutu osobistego nie zwraca się.

787. Jeżeli istnieją wątpliwości co do ilości strzałów przysługujących dygnitarzowi obcemu, to należy kierować się zwyczajem przyjętym w jego ojczyźnie, z tym zastrzeżeniem, że ilość strzałów nigdy nie może przekroczyć 21.

788. Na wodach polskich, polski okręt wojenny nie oddaje żadnego salutu osobistego obywatelom polskim, z wyjątkiem wyżej wymienionych, o ile nie zostały wydane specjalne zarządzenia.

789. Jeżeli okręt znajduje się w porcie zagranicznym w czasie, kiedy kraj do którego ów port należy obchodzi uroczystość, wtedy z okazji uroczystości może być oddany salut nie przekraczający 21 strzałów, na prośbę władz obcych, lub też z inicjatywy d. o., za poprzednim porozumieniem z przedstawicielem Rzpltej, o ile to jest możliwe. Podczas takiego salutu okręt podnosi banderę wojenną dużych rozmiarów odnośnego państwa na głównym maszcie.

Na salut oddany z okazji uroczystości odpowiedzi nie oczekuje się.

790. Co się tyczy salutu żałobnego, patrz: Tabelę salutów armatnich i 815.

Salut z powodu uroczystości.

Salut żałobny.

2.

Oddawanie honorów trąbką, honory przy trapie, parada burtowa.

791. Na okręcie daje się trąbką sygnał „Baczność, w prawo (lewo) front” w następujących wypadkach:

podczas mijania lub zbliżania się innego okrętu wojennego, polskiego lub obcego;

podczas mijania fortu, lub innego miejsca na brzegu, gdzie warta występuje lub prezentuje broń z okazji mijającego okrętu;

wtedy gdy w bliskości okrętu przejeżdża lub przechodzi osoba, której należy się taki honor, oraz

podczas wejścia takiej osoby na okręt i podczas opuszczania przez nią okrętu.

792. Tam gdzie trębaczka nie ma, sygnał trąbką zastępuje się odnośnym sygnałem na gwizdku oficerskim.

Oddawanie honorów trąbką.

TABELA ODDAWANIA HONORÓW
I PRZY OPUSZCZANIU PRZEZ

L. p.	Osoba, której należą się honory	Liczba (trepujących*)	Warta okrętowa		T r ę przy zbliżaniu się łodzi wzgl. osoby
			występuje	pod komendą	
1	Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej.	8	tak	oficera w randze kapitana	„Baczność w prawo w lewo front“
2	Głowa obcego państwa.	„	„	„	„
3	Marszałek Polski. i Minister Obrony Narodowej.	6	„	„	„
4	Prezes Rady Ministrów.	„	„	„	„
5	Marzałek obcego państwa i równorzędni. Ambasador, tam gdzie jest akredytowany.	„	„	„	„

*) Patrz § 574.

**PODCZAS WEJŚCIA OSÓB NA OKRĘT
NICH OKRĘTU (Porównaj 791 i nast.).**

bacz gra		Orkiestra gra zamiast trębacza, w chwili wstą- pienia na trap wzgl. opuszczenia okrętu	U w a g i
Jeżeli orke- stry niema w chwili wstąpienia na trap i opuszczenia okrętu	przy od- bijaniu łodzi wzgl. od- daleniu się osoby		
Hasło W. P. — 3 razy	„Bacz- ność w prawo w lewo front“	Polski Hymn Narodowy	Świst trapowy należy dawać zawsze — podczas dnia i nocy — skoro oficer polski lub ob- cy przybywa na okręt lub o- puszcza go.
„	„	Oдноśny hymn narodowy	Wyższym urzędnikom cy- wilnym przysługuje świst tra- powy tylko w wypadku zja- wienia się na okręcie w cha- kterze oficjalnym.
Hasło W. P. — 1 raz	„	Polski Hymn Narodowy	Warta okrętowa (art. 564), orkiestra, honory trąbką lub gwizdkiem oddaje się od po- dniesienia do spuszczenia ban- dery.
Marsz dla gene- ratów	„	Marsz dla generałów	Przedstawicielom reprezen- tującym Prezydenta Rzpltej, Marszałka Polski i Ministra Obrony Narodowej przysłu- gują wymienione w niniej- szej tabeli honory wojsko- we, przewidziane dla osób w których imieniu występują- lecz tylko podczas takiego wejścia na okręt, które jest dokonane celem wypełnienia czynności, w zastępstwie w/w osób. To samo odnosi się do opuszczenia okrętu po wypeł- nieniu tych czynności.
„	„	Oдноśny hymn narodowy	

L. p.	Osoba, której należą się honory	Liczba trapezowych	Warta okrętowa		Tre
			występuje	pod komendą	przy zbliżaniu się łodzi wzgl. osoby
6	Dowódca Marynarki Wojennej, Admirał, Generał Broni, Minister.	6	tak	Oficera w randze por. lub ppor	„Baczność w prawo w lewo front“
7	Wice-Admirał, Generał Dywizji, Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny, tam gdzie jest akredytowany, Wojewoda, w obrębie swego województwa.	„	„	„	„
8	Kontr-Admirał, Generał Brygady, Chargé d’Affaires, tam gdzie jest akredytowany.	„	„	„	„
9	Komodor, Konsul Generalny, w miejscu gdzie urzęduje.	„	„	„	„

bacz gra		Orkiestra	U w a g i
jeżeli orkiestra niema w chwili wstąpienia na trap i opuszczenia okrętu	przy odbijaniu łodzi wzgl. oddaleniu się osoby	gra zamiast trębacza, w chwili wstąpienia na trap wzgl. opuszczenia okrętu	
Marsz dla generałów	„Baczność w prawo w lewo front“	Marsz dla gen. wzgl. odnośny hymn narodowy	
„	„	„	
„	„	„	
„	„	„	

L. p.	Osoba, której należą się honory	Liczba trapezów	Warta okrętowa		Treść
			występuje	pod komendą	przy zbliżaniu się łodzi wzgl. osoby
10	Oficer sztabowy , będący d-cą zespołu okrętów, na okrętach swego zespołu. Oficer sztabowy będący komendantem garnizonu w obrębie swego garnizonu, Konsul, Wice-Konsul , w miejscu gdzie urzęduje. Starosta , w obrębie swego starostwa.	4	tak	Pod-officera	„Baczność w prawo w lewo front“
11	Oficer sztabowy , będący d-cą okrętu.	„	„*)	„	„*)
12	Oficer sztabowy.	„	—	—	—
13	Oficer młodszy , będący d-cą okrętu.	2	—	—	„Baczność w prawo w lewo front“*)
14	Oficer młodszy.	„	—	—	—

bacz gra		Orkiestra	U w a g i
jeżeli orkiestra ntema w chwili wstąpienia na trap i opuszczenia okrętu	przy odbijaniu łodzi wzgl. oddaleniu się osoby	gra zamiast trębacza, w chwili wstąpienia na trap wzgl. opuszczenia okrętu	
—	„Baczność w prawo w lewo front“	—	
—	„ *)	—	*) Tylko na okręcie, którym sam dowodzi. Obcy oficer sztabowy i młodszy, będący d-zą zespołu lub okrętu jak L. p. 11
—	—	—	
—	„Baczność w prawo w lewo front“*)	—	
—	—	—	

793. Na sygnał „Baczność” oficerowie i szeregowi znajdujący się na pokładzie zajmują postawę zasadniczą, zwróceniu w nakazanym kierunku, aż do chwili oddania sygnału „Spocznij”; — oficerowie salutują.

Zwolnieni od oddawania honorów są na pokładzie ci, którym zajęcie służbowe w danej chwili na to nie pozwala, n. p. sternik, sygnaliści zajęci sygnalizacją i t. p.

Z okrętu na okręt.

794. Jeżeli okręt mija inny, lub zbliża się do innego okrętu czy statku, polskiego czy obcego, na którym została podniesiona chorągiew Prezydenta Rzpltej, głowy obcego państwa, flaga lub znak dowódcy morskiego od komodora wzwyż, flaga generała, poręcznik własnego dowódcy dyonu, st. of. r., to daje się na nim sygnał „Baczność”, w chwili gdy inny okręt znajduje się na prostopadłej.

Na okręcie stojącym na kotwicy występuje w takich wypadkach warta okrętowa (patrz: 564), a jeżeli jest orkiestra to gra ona odnośny hymn narodowy.

795. Okręty polskie, bez znaku wyższego dowódcy, wymieniają sygnał „Baczność” tylko przy spotkaniu się z granicą lub na morzu.

796. Wobec obcego okrętu wojennego ze znakiem d. o., polski okręt oddaje pierwszy sygnał „Baczność”, jeżeli obcy d. o. jest starszy stopniem lub jeśli starszeństwo nie jest znane.

797. Z dwóch mijających się okrętów okręt z młodszym w stopniu dowódcą pierwszy daje sygnał „Baczność”, zaś okręt starszego dowódcy pierwszy daje sygnał „Spocznij”.

798. Oprócz wyżej wymienionych wypadków, z okrętu polskiego powinno się oddawać honory trąbką wobec innego okrętu wojennego lub statku handlowego, na którym zaokrętowała się jakakolwiek wysoko postawiona osoba, polska lub obca, w charakterze oficjalnym.

799. Jeżeli przełożony, lub inna osoba, której się takie honory należą, w bliskości okrętu przejeżdża w łodzi, z flagą lub znakiem podniesionym na jej dziobie, należy, w każdym takim wypadku, z okrętu oddawać honory trąbką.

Przełożonemu.

Jeżeli na łodzi flagi lub znaku nie ma, wtedy honory te powinny być oddawane raz na dzień, przy pierwszym spotkaniu i to tylko wtedy, jeżeli przełożony na łodzi jest widoczny i jest w mundurze.

800. Należy również dawać sygnały „Baczność” wtedy, kiedy przełożony w mundurze, lub inna osoba, której te honory przysługują, zbliża się na lądzie do okrętu przywiązanego do nabrzeża, poraz pierwszy danego dnia.

801. Jeżeli kilka okrętów stoi burta przy burcie, wtedy daje się sygnał „Baczność” tylko z okrętu najbliższego od osoby przejeżdżającej lub przechodzącej.

802. Co do sposobu oddawania honorów przy wejściu osób na okręt i opuszczaniu przez nich okrętu, patrz tabelę.

Honory przy wejściu osób na okręt lub opuszczaniu okrętu.

Honory takie należy oddawać w wypadkach oficjalnych wystąpień wymienionych osób, jak: zapowiedziana inspekcja, oficjalna wizyta, zaokrętowanie w charakterze służbowym i t. p.

Podczas nabożeństwa i żałoby na okręcie, sygnałów trąbką albo gwizdkiem oficerskim należy zaniechać. W takich wypadkach komendę „Baczność” daje się głosem.

Powyższe nie odnosi się do świstu trapowego na gwizdku bosmańskim.

803. Podczas przeglądu floty przez Prezydenta Rzpltej, albo głowę obcego państwa i podczas innych podobnych okazji może być wystawiona „parada burtowa”, ale tylko wtedy, kiedy okręt ma równocześnie podniesioną galę banderową.

„Parada burtowa”.

W tym celu załoga okrętu, ustawiona na pokładzie oddziałami w zbiorce, obsadza na rozkaz: „Do parady burtowej” całą burtę okrętu, zwrócona w stronę przejeżdżającego dostojnika, wzdłuż górnego pokładu od dziobu do rufy.

Burta musi być tak obstawiona, żeby nie powstała żadna luka, przy czym poszczególni ludzie stoją z ramionami wyciągniętymi i dłońmi opartymi na poręczach tak, żeby ręce sąsiadów stykały się.

D. o., z. d. o. pol.-wych. i z. d. o. stoją zwykle na pomoście, reszta oficerów na tylnym pokładzie w szeregu, warta okrętowa i orkiestra (o ile taka jest) również.

W chwili kiedy okręt lub statek dostojnika przyjmującego rewię znajduje się na prostopadłej, d. o. wznosi na cześć dostojnika trzykrotny okrzyk „niech żyje”, powtórzony przez całą załogę, po czym orkiestra odgrywa odnośny hymn narodowy.

3.

Oficjalne wizyty.

Oficjalne wizyty.

804. W razie spotkania się okrętów polskich w porcie zagranicznym, młodszy dowódca melduje się u starszego, względnie najstarszego z polskich dowódców natychmiast po zakotwiczeniu.

805. Podczas wymiany wizyt z oficerami przyjezdnych obcych okrętów wojennych w porcie polskim lub za granicą, należy trzymać się następujących zasad, ogólnie przyjętych:

Wizyty kom- plementa- cyjne.

Wizyty wstępne (komplementacyjne).

W chwili przybycia obcego okrętu wojennego lub zespołu okrętów do portu lub na redę, najstarszy obecny dowódca polski (d. z., st. of. r., d. o.), niezależnie od posiadanego stopnia, wysyła oficera na przybywający okręt lub okręty

flagowy przybywającego zespołu, w charakterze oficera komplementacyjnego. Dowódca, u którego zjawiał się oficer komplementacyjny, wysłała niezwłocznie swego komplementacyjnego oficera z rewizytą. Oficer wyznaczony do komplementowania powinien przed wyjazdem na obcy okręt wojenny otrzymać wskazówki, co ma powiedzieć, o co się pytać i t. d.

Oficer komplementacyjny udaje się na obcy okręt wojenny natychmiast po zakotwiczeniu, o ile — w porcie polskim — nie otrzymał równocześnie rozkazu wskazania miejsca postoju. W tym wypadku powinien on spotkać przybywający okręt zawczasu przed portem.

Wymiana wizyt dowódców morskich.

W przeciągu 24 godzin po przybyciu, dowódca zespołu lub okrętu przybyłego do portu, składa wizyty najstarszym dowódcom zespołów lub okrętów poszczególnych narodów, których zastał w porcie, jeżeli są m. u. oni równi stopniem lub starsi od niego. O ile stopnie nie są równe, młodszy składa wizytę pierwszy. Odnośny dowódca rewizytuje w przeciągu 24 godzin. Jeżeli okręty różnych narodów znajdują się razem w tym samym porcie, wtedy dowódca okrętu lub zespołu przybyłego, składa wizyty obcym dowódcom poszczególnych narodów, w kolejności starszeństwa, ale najpierw dowódcy morskiemu tego narodu, na którego wodach okręt się znajduje.

Wymiana wizyt dowódców morskich.

Oficerowie wyższych stopni rewizytują w sposób następujący: admirałowie i komodorowie rewizytują osobiście oficerów w stopniach od komodora wzwyż, natomiast rewizytowanie oficerów, od stopnia komandora porucznika w dół, mogą oni polecić swoim zastępcom (flagkapitanowi, szefowi sztabu).

Niżsi dowódcy składają sobie wzajemnie wizyty, — o ile to jest przewidziane, — dopiero po wymianie wizyt między starszymi dowódcami.

Wymiana wizyt z władzami i przedstawicielami na lądzie.

806. Wskazówką dla wymiany wizyt oficjalnych z dyplomatycznymi i konsularnymi przedstawicielami Rzpltej, oraz przedstawicielami władz obcych w portach zagranicznych są zawarte w załączniku Nr. 5.

807. Co się tyczy honorów należnych osobom przybywającym na okręt z wizytą oficjalną, patrz: Tabelę salutów armatnich i Tabelę oddawania honorów podczas wejścia osób na okręt i podczas opuszczania przez nich okrętu.

4.

Żałoba.

Przyczyny, dla których spuszcza się banderę na znak żałoby.

808. Na znak żałoby spuszcza się, na okręcie i na łodziach okrętowych banderę, proporzec i ewentualnie inne znaki do połowy masztu lub drzewca, w następujących wypadkach:

z powodu zgonu Prezydenta Rzpltej, Marszałka Polski, Ministra Obrony Narodowej, Dowódcy Marynarki Wojennej, dowódcy zespołu okrętów, osoby należącej do załogi okrętu i podczas kiedy na okręcie znajdują się zwłoki zmarłego. Oprócz tego zagranicą: z powodu zgonu głowy państwa, na którego wodach okręt się znajduje, lub zgonu miejscowego przedstawiciela dyplomatycznego Rzpltej. Z powodu zgonu przedstawiciela konsularnego Rzpltej, tylko w tym wypadku, jeżeli jego siedziba urzędowa znajdowała się w miejscu postoju okrętu.

Na rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej może być w kraju zarządzona żałoba dla okrętów z powodu zgonu głowy obcego państwa sprzymierzonego, lub z innych przyczyn.

Żałoba w razie śmierci osoby należącej do załogi okrętu.

809. W razie śmierci osoby należącej do załogi okrętu, bandera wojenna i proporzec winny być spuszczone do połowy i pozostać tak w czasie znajdowania się zwłok na okręcie. Jeżeli zgon nastąpi na lądzie, bandera i proporzec pozostają spuszczone do wieczora w dniu zgonu, względnie w dniu, kiedy otrzymano wiadomość

o zgonie. Następnie podczas trwania pogrzebu bandera i proporzec winny być ponownie spuszczone do połowy.

W razie utonięcia kogoś z załogi i nie odnalezienia ciała, spuszcza się banderę wojenną do połowy aż do wieczora względnie jeżeli wypadek zdarzył się w nocy, w ciągu całego następnego dnia.

810. W razie zgonu Prezydenta Rzpltej, głowy obcego państwa, oprócz bandery wojennej i proporca, flagi i znaki wyższych dowódców i dowódców okrętów winny być spuszczone do połowy codziennie, aż do chwili pochowania zwłok. Tak samo należy postąpić w razie śmierci Marszałka Polski, Ministra Obrony Narodowej, Dowódcy Marynarki Wojennej, lecz tylko w dniu otrzymania wiadomości o zgonie i w dniu pogrzebu.

W razie zgonu dowódcy zespołu okrętów, lub d. o., znak jego należy spuścić do połowy w dniu zgonu.

811. W chwili gdy polski lub obcy okręt wojenny spuści banderę do połowy na znak żałoby, wtedy w ślad za nim wszystkie inne okręty wojenne, statki marynarki wojennej i łodzie okrętowe, znajdujące się w tym porcie, powinny natychmiast zrobić to samo, nie czekając na wezwanie.

812. Jeżeli została podniesiona gala banderowa, nie spuszcza się bandery na znak żałoby. W takim wypadku należy żałobę odłożyć do dnia następnego.

813. W czasie, kiedy na okręcie bandera wojenna została spuszczone na znak żałoby, nie wolno grać orkiestrze, z wyjątkiem takich utworów muzycznych, które są w związku z ceremoniałem żałobnym. Należy również zaniechać oddawania sygnałów na trąbce lub na gwizdku oficerskim. (Patrz: 802).

Żałoba w razie śmierci Prezydenta Rzpltej, głowy obcego państwa, dowódcy morskigo.

Naśladowanie innych okrętów.

Podczas gali banderowej nie spuszcza się bandery.

Podczas żałoby zaniechać muzyki i sygnałów gwizdkiem oficerskim lub trąbką.

**Ceremoniał
pogrzebowy
na lądzie i na
morzu.**

814. Ceremoniał pogrzebowy odbywa się na lądzie według odnośnych przepisów wojskowych. Do chwili złożenia w grobie, trumna oficera lub szeregowego marynarki wojennej powinna być przykryta banderą wojenną. Podczas pogrzebu dowódcy morskiego, przed trumną powinien być niesiony znak, pod którym sprawował on dowództwo do chwili śmierci.

Co się tyczy pogrzebu na morzu, patrz 130.

**Żałobny salut
armatni.**

815. Żałobny salut armatni podczas pogrzebu na morzu rozpoczyna się w chwili, kiedy przesuwa się zwłoki przez burtę okrętu. Podczas pogrzebu na lądzie oddaje się pierwszy strzał w chwili, kiedy zwłoki wynosi się z okrętu, względnie w oznaczonym czasie. (Patrz: Tabela salutów armatnich).

Część V.

ZESPÓŁ OKRĘTÓW.

A. Dowódca Zespołu i Zastępca Dowódcy Zespołu do spraw pol.-wych.

1. Dowódca Zespołu (d. z.)

816. D. z. podlegają wszystkie jednostki (okręty, statki) przydzielone do zespołu na skutek zarządzenia władz wyższych. **Prawa d. z.**

Jest on przełożonym osób należących do sztabu zespołu, jak również załóg podległych mu jednostek.

Zależnie od zarządzenia władz wyższych d. z. równocześnie może osobiście dowodzić okrętem flagowym zespołu, t. j. tą jednostką, na której został zaokrętowany.

Na okręcie flagowym zespołu d. z. podnosi swój znak (proporzycyk, flagę patrz: Księga sygnałowa marynarki wojennej, część II, oraz R. S. O. 747—757), dopóki okręt ten jest w kampanii lub w stanie I. rezerwy.

817. D. z. odpowiada za utrzymanie karności wśród podległego mu personelu, za gotowość bojową, względnie gotowość do specjalnego celu, okrętów zespołu oraz ich załóg, a jeżeli jest on dowódcą jednostki administracyjnej, odpowiada za administrację. **Obowiązki d. z.**

818. Przysługujące mu uprawnienia dyscyplinarne, d. z. wykonywuje, według części IV. Regulaminu Służby Wewnętrznej i przepisów o stosowaniu tego regulaminu na okrętach. **Utrzymanie karności. Uprawnienia dyscyplinarne.**

Nadzór nad podwładnymi dotyczący utrzymania karności.

819. Zasadniczo, nie wkraczając w uprawnień dyscyplinarne dowódców podwładnych mu jednostek, d. z. rozłącza nadzór nad sposobem, w jaki każdy z nich wykorzystuje swe uprawnienia i na podstawie ciągłej osobistej obserwacji, oraz pilnej kontroli ksiąg kar, wytwarza sobie poglądy na stopień dyscypliny wojskowej panującej na poszczególnych jednostkach.

820. Podczas odpraw i w innych nadających się sposobnościach, d. z. udziela odpowiednich wskazówek dotyczących sposobu wychowania podwładnych, oraz postępowania w zakresie uprawnień dyscyplinarnych oraz urlopowych, przy czym kieruje się odnośnymi przepisami i postanowieniami R. S. O. (patrz: 62—72, 115—124).

821. Stałym dążeniem d. z. winno być zapewnianie sprawiedliwego, równomiernego i przychylnego traktowania podwładnych przez przełożonych na wszystkich podległych mu jednostkach.

822. Z całą bezwzględnością d. z. powinien wkraczać w wypadkach nieodpowiedniego obchodzenia się z podwładnymi, przekraczania kompetencji, albo przepisów dyscyplinarnych.

Z drugiej strony, nie wolno mu tolerować niewczesnej pobłażliwości i miękkości przełożonych w stosunku do podwładnych.

Zabezpieczenie tajemnicy wojskowej.

823. D. z. zwraca całą uwagę na bezpieczeństwo tajemnicy wojskowej we własnym sztabie i na jednostkach podległego mu zespołu.

W tym celu nadzoruje on sposób wykonywania przepisów i rozkazów wydanych w tej sprawie i tam gdzie należy uzupełnia je własnymi zarządzeniami, przystosowującymi przepisy władz wyższych do potrzeb lokalnych.

Za pomocą niespodziewanych kontroli przekonywuje się o sposobie przeciwywania i zataśniania aktów tajnych i zabezpieczenia tajemnicy wojskowej w ogóle na podległych jednostkach.

824. D. z. prowadzi księgę kar oficerów służącą do zapisywania kar nałożonych na oficerów sztabu zespołu i na dowódców jednostek należących do zespołu.

Księgi kar.

Kary nakładane na podoficerów i szeregowych sztabu zespołu zapisuje się w księdze kar szeregowych okrętu flagowego.

825. D. z. wspólnie z z. d. z. pol.-wych. opiniuje oficerów swego sztabu i dowódców podległych mu jednostek. Opiniując dowódców jednostek, powinien on, oprócz danych wymaganych ogólnymi przepisami o opiniowaniu oficerów, wyrazić swoją ocenę każdego z nich odnośnie umiejętności i osiągniętych rezultatów; mianowicie: utrzymanie karności i ducha wojskowego wśród podwładnych, zabezpieczenia tajemnicy wojskowej, wyszkolenia bojowego załogi i przygotowania okrętu do walki, manewrowania okrętem (samodzielnie i w zespole), prowadzenia okrętu pod względem nawigacyjnym, ogólnego bezpieczeństwa, wewnętrznego i zewnętrznego porządku i administracji.

Opiniowanie podwładnych.

826. D. z. wspólnie z z. d. z. pol.-wych. opiniuje podoficerów i szeregowych należących do sztabu zespołu i przedstawia swych podwładnych do odznaczeń i awansów. w granicach kompetencji i w nakazanych terminach.

827. D. z. reguluje sprawę wykorzystania urlopów wypoczynkowych przez oficerów, podoficerów i szeregowych zawodowych w przeciągu roku dla całego zespołu, kierując się przede wszystkim względami na gotowość okrętu i inne wymagania służby. Urlopy wypoczynkowe winny być rozłożone w pierwszym rzędzie na okres, kiedy okręty są unieruchomione wskutek remontów lub innych przyczyn.

Udzielanie urlopów wypoczynkowych.

828. D. z. odpowiada za wyszkolenie zespołu oraz jego stan polityczno-moralny.

Wyszkolenie zespołu.

Celem całego szkolenia jest najszybsze osiągnięcie najwyższego stopnia gotowości bojo-

wej, tak przez poszczególne jednostki, jak przez cały zespół i utrzymanie raz osiągniętego poziomu.

Plan szkolenia.

829. Na podstawie instrukcyj i wskazówek władz wyższych, d. z. układa plan szkolenia.

Plan szkolenia przewiduje wyszkolenie indywidualne pojedynczych jednostek (patrz: 73—93), i zespołu jako całości.

Nadzór nad szkoleniem.

830. D. z. powinien być stale poinformowany o przebiegu i stanie szkolenia na podległych jednostkach.

Raz w tygodniu, na ogół w sobotę, zwołuje on odprawy dowódców jednostek celem omówienia przebiegu szkolenia podczas ostatniego tygodnia i udzielenia wskazówek dla wykonania zamierzonego programu w następnym tygodniu.

D. z. przebywając jak najczęściej na podległych mu jednostkach, przekonuje się osobiście o postępach szkolenia na każdej z nich.

Strzelanie ćwiczebne.

831. Podczas głównych strzelań artyleryjskich i w ćwiczeniach broni podwodnej pojedynczych okrętów, d. z. w miarę możliwości przyjmuje osobisty udział.

Po każdym pełnokalibrowym strzelaniu artyleryjskim i po taktycznych strzelaniach torpedowych, urządza on szczegółowe omówienia, połączone z krytyką, na podstawie grafików i danych dostarczonych przez obserwację.

Wyszkolenie taktyczne i manewrowanie zespołu.

832. D. z. kieruje osobiście wyszkoleniem taktycznym zespołu.

Ćwiczenia zespołu w taktyce formalnej winny odbywać się podczas dnia i nocy. Z chwilą gdy d. z. doszedł do przekonania, że poszczególnej dowódcy w dostatecznej mierze opanowali manewrowanie swymi okrętami, ćwiczenia nocne z zasady winny odbywać się ze zgaszonymi światłami. Przy szkoleniu taktycznym d. z. dąży przede wszystkim do tego, żeby nakazane odstępstwa między okrętami były zachowane i żeby łączność jednostek, nawet w najtrudniejszych warunkach nigdy nie została przerwana.

833. Ważnym obowiązkiem d. z. jest dobre wyszkolenie łączności sygnalizacyjnej i radiotelegraficznej jednostek zespołu między sobą, we wszystkich okolicznościach. Poza programowymi ćwiczeniami należy wykorzystać każdą sposobność do nawiązania łączności zespołu i pojedynczych okrętów zespołu z innymi okrętami i statkami, nadbrzeżnymi posterunkami obserwacyjnymi, płatowcami i t. p.

Sygnalizacja.

834. Kierując wyszkoleniem, d. z. winien jak najwięcej wykorzystywać moment wzajemnego współzawodnictwa.

Wykorzystanie współzawodnictwa przy szkoleniu.

W tym celu zaleca się urządzenie zawodów sygnałowych, radiotelegraficznych, artyleryjskich (n. p. przy znaczniku) i innych. Rezultaty zawodów d. z. ogłasza w swym rozkazie dziennym.

Również wszystkie ważniejsze ćwiczenia bojowe, jak strzelania artyleryjskie i torpedowe, trałowe i t. p. winny być przedmiotem współzawodnictwa międzypołowego.

Osiągnięte przez poszczególne jednostki wyniki, winny być podane do wiadomości całego zespołu i służyć jako temat do omówienia przy odprawach wszystkich odnośnych specjalistów, oraz zainteresowanych oficerów, podoficerów i szeregowych.

835. Co miesiąc d. z. przedkłada władzy przełożonej pisemne sprawozdanie o przebiegu szkolenia i zajęć poszczególnych okrętów i całego zespołu, według nakazanego wzoru.

Sprawozdania ze szkolenia.

836. D. z. czuwa nad tym, żeby role okrętowe i alarmy, podział załogi i t. p. dostosowane do potrzeb indywidualnych jednostek, nie różniły się na jednostkach tego samego typu, i były dobrze wyćwiczone.

Role, alarmy.

Na każdej jednostce zespołu winna być prowadzona księga ról okrętowych.

837. D. z. zwraca pilną uwagę na postępy wychowania fizycznego załóg okrętowych.

Wychowanie fizyczne.

W zespole powinna być formowana przynajmniej jedna drużyna piłki nożnej, składająca się z najlepszych graczy wszystkich jednostek.

Inspekcje.

838. D. z. przeprowadza inspekcje podległych mu jednostek tak często i w tych dziedzinach szkolenia, jak to uważa za potrzebne.

Raz na 6 miesięcy wykonuje on zapowiedzianą inspekcję wyszkolenia bojowego na każdej jednostce (patrz: 99—100). Na takich jednostkach zespołu, które przeszły ze stanu rezerwy do kampanii, przeprowadza przegląd gotowości morskiej. (Patrz: 45—46).

Prowadzenie zespołu.

839. Prowadząc zespół, d. z. kieruje się postanowieniami R. S. O. odnoszącymi się do nawigacji i prowadzenia okrętu, pobytu za granicą, zachowania się podczas walki i odnośnymi innymi. W szczególności: 27—28, 118, 132, 147—151, 154, 155, 164—177, 197—198, 203—209, 248, 256, 257, 260, 263, 264, 502—504.

Ustalenie dyżurów i t. p.

840. W miarę potrzeby d. z. zarządza dyżury sygnałowe, radiotelegraficzne, lekarskie i inne, dla swego zespołu.

Ustala on z jakich okrętów zespołu mają być wysłani na ląd oficerowie i patrole do nadzorowania zwolnionych na ląd.

841. Co się tyczy funkcjonowania służby wachtowej na morzu i w porcie, d. z. kieruje się artykułami: 479, 517, 518, 532, 563 i odnośnymi innymi R. S. O.

Elementy taktyczne i stan techniczny jednostek.

842. D. z. dopilnowuje, żeby elementy taktyczne okrętów zespołu były dokładnie ustalone, zapisane w życiorysach okrętowych i periodycznie sprawdzane.

Ciągłą swą uwagę zwraca on na stan techniczny podległych mu jednostek, ich uzbrojenia i urządzeń. O ewentualnych awariach i uszkodzeniach d. z. melduje natychmiast przełożonej władzy i raz na rok przedstawia swe wnioski dotyczące corocznego remontu.

Raport poranny.

843. Od każdej z podległych jednostek d. z. otrzymuje codziennie o 0800, lub wtedy kiedy rozkaże, raport o stanie załogi, zapasów materiałów pędnych, wody, żywności i t. p.

844. W czasie do trzech dni, nieobecnego d. z. zastępuje następny w starszeństwie oficer korpusu morskiego zespołu, znajdujący się na miejscu. W razie dłuższej nieobecności d. z., z powodu urlopu wypoczynkowego, choroby i t. p., zastępcę wyznacza władza przełożona. Winien nim być z reguły najstarszy po d. z. oficer korpusu morskiego w zespole.

**d. z.
Zastąpienie.**

845. W razie zmiany stanowiska, d. z. przygotowuje wszystko do zdania obowiązków tak, żeby formalności związane z objęciem obowiązków przez następcę, mogły być załatwione w przeciągu jednej doby.

Zmiana d. z.

Nowy d. z. razem ze swym poprzednikiem, przedkłada pisemny meldunek o zdaniu i objęciu obowiązków przełożonej władzy. Poza tym meldują się oni osobiście, jeżeli tylko warunki na to pozwalają.

846. Jeżeli d. z. jest jednocześnie dowódcą jednostki administracyjnej, wykonywuje on swe obowiązki związane z tą służbą według odnosnych przepisów.

Administracja.

W wypadku, kiedy d. z. nie jest dowódcą jednostki administracyjnej, powinien on rozłożyć ogólny nadzór nad przebiegiem spraw administracyjnych na okrętach zespołu, zwłaszcza w dziedzinie umundurowania i wyżywienia załóg.

2. Zastępca Dowódcy Zespołu do spraw pol.-wych. (z. d. z. pol.-wych.).

847. Obowiązki i uprawnienia z. d. z. pol.-wych. reguluje statut of. of. pol.-wych. W. P. oraz oddzielne instrukcje i zarządzenia.

**Obowiązki i
uprawnienia
z. d. z.
pol.-wych.**

B. Sztab zespołu.

848. Organem pracy d. z., w dziedzinie dowodzenia i administracji, jest sztab zespołu.

Sztab zespołu.

Oficerowie, podoficerowie i szeregowi wchodzący w skład sztabu, podlegają d. z. jako przełożonemu dyscyplinarnemu.

Rozmieszczenie sztabu.

Zasadniczo personel sztabu powinien być zaokrętowany na okręcie flagowym zespołu, a w braku miejsca, na różnych jednostkach zespołu, według uznania d. z. (Patrz: 594).

W zespole okrętów podwodnych, sztab powinien być zaokrętowany na tendrze lub na innym okręcie pomocniczym.

Skład sztabu.

849. Skład osobowy sztabu zespołu ustala Dowódca Marynarki Wojennej, zależnie od rodzaju i ilości jednostek, względnie od przeznaczenia zespołu.

Oficerowie.

Na ogół sztab dywizjonu okrętów składa się z następujących oficerów: oficera sztabu (tylko w wyjątkowych wypadkach, kiedy specjalne warunki tego wymagają), oficera flagowego, oficera mechanika, oficera sanitarnego.

Jeżeli d. z. równocześnie jest dowódcą jednostki administracyjnej, to w skład sztabu zespołu wchodzi również: komisarz i oficer płatnik.

Poza wymienionym oficerami, d. z. wyznacza swoim rozkazem oficera nawigacyjnego zespołu i innych stosownych oficerów specjalistów jako referentów, z pośród starszych oficerów zespołu, (możliwie z pośród dowódców okrętów). Referenci nie należą do sztabu zespołu. (Patrz: 857).

Of. szt. z.

850. Oficer sztabu zespołu (of. szt. z.) jest pomocnikiem d. z. w sprawach dowodzenia. Referuje on, opracowuje i przedkłada do podpisu d. z.: plany szkolenia jednostek i całego zespołu; tematy do ćwiczeń taktycznych; programy strzelań artyleryjskich i torpedowych, o ile zawierają ideę taktyczną, posługując się przy tym danymi dostarczonymi przez odnośnego referenta. Zbiera on również materiały i opracowuje sprawozdania oraz meldunki dotyczące szkolenia i t. p. dla władz wyższych. Poza tym załatwia takie sprawy, które mu poleci d. z.

Tam, gdzie of. szt. z. nie jest przewidziany, pracę jego wykonywuje częściowo sam d. z., częściowo oficer flagowy, względnie referenci.

851. Oficer flagowy (of. flag.) zajätwia sprawy wchodzące w zakres słuźby oficera sygnałowego i adiutanta zespołu.

Of. flag.

Prowadzi on zespołowe ćwiczenia sygnalizacji optycznej i radiotechnicznej oraz jest referentem d. z. w sprawach odnoszących się do sygnalizacji i radiotechniki. (Patrz: 857).

Podczas ćwiczeń zespołu i przy innych okazjach obejmuje of. flag, na rozkaz d. z., kierownictwo nad sygnalizacją okrętu flagowego. W tych wypadkach podlega mu czasowo personel sygnalizacyjny względnie radiotechniczny okrętu flagowego.

Of. flag. odpowiada przed d. z. za prowadzenie dzienników: sygnałowego i radiotelegraficznego dowództwa zespołu, oraz za użytkowanie, przechowywanie i poprawianie ksiąg sygnałowych, szyfrów i t. p. dowództwa zespołu.

Obowiązki adiutanta zespołu wykonywuje of. flag, kierując się artykułami 312 — 317 dostosowanymi do warunków słuźby dowództwa zespołu

Of. flag. jest oficerem oddziału sztabowego. (patrz: 858).

Jako takiemu podlegają mu podoficerowie i szeregowi przydzieleni do sztabu zespołu. Słuźbę of. od. pełni on w myśl art. 393—409, dostosowanych do warunków słuźby sztabu. Poza tym podlega mu personel sygnalizacyjny, radiotechniczny, kancelaryjny i obsada łodzi sztabowej, pod względem szkolenia i pełnienia obowiązków słuźby fachowej.

Of. flag. nie posiada uprawnień dyscyplinarnych.

852. Oficer mechanik zespołu (of. mech. z.) jest referentem d. z. w sprawach mechanicznych i elektrycznych, w zakresie przewidzianym w artykule 319. We wspomnianym zakresie, z ramienia d. z. roztacza on nadzór nad przebiegiem słuźby i funkcjonowaniem odnośnych urządzeń, na wszystkich jednostkach zespołu. W tych sprawach of. mech. z. wydaje polecenia kierow-

Of. mech. z.

nikom maszyn (patrz: 449—451) wprost, natomiast oficerom mechanikom za pośrednictwem odnośnych dowódców okrętów.

W sprawach uzupełnień i szkolenia personelu technicznego jednostek zespołu, przedkłada on d. z. swe wnioski.

D. z. i dd. oo. dostarcza danych dla opinowania podwładnego personelu technicznego z punktu widzenia fachowych zdolności i umiejętności.

Of. mech. z. musi być stale poinformowany o stanie zapasów materiałów pędnych i t. p. na jednostkach zespołu.

Prowadzi on ogólny nadzór nad rozchodem tych materiałów, przy czym zwraca szczególną uwagę na oszczędną i celową gospodarkę.

Z rozkazu d. z. kontroluje on prowadzenie dzienników maszynowych, oraz życiorysów maszyn i kotłów na poszczególnych jednostkach.

Of. mech. z. informuje d. z. o stanie technicznym jednostek, prowadzi ewidencję godzin pracy kotłów parowych i przedkłada swe wnioski dotyczące czyszczenia kotłów. Zbiera on dane i przedstawia d. z. wnioski dotyczące periodycznych remontów i dokowania jednostek, a w wypadkach awaryj wchodzi w skład komisji awaryjnej.

Of. mech. z. rozłącza nadzór nad należytą obsługą i funkcjonowaniem mechanizmów łodzi sztabowej.

Of. el. z.

853. Oficer elektryk zespołu (of. el. z.) podlega bezpośrednio d. z. na równi z of. mech.

Rozłącza on nadzór nad przebiegiem służby i funkcjonowaniem urządzeń elektrycznych na wszystkich okrętach zespołu a w szczególności nadzoruje stan i prawidłową obsługę baterii akumulatorów na O. O. P. P., izolacji silników, instalacji i sieci elektrycznej, oraz prawidłowe funkcjonowanie wszystkich mechanizmów i instalacji elektrycznych na okrętach zespołu.

Of. el. z. winien dbać o odpowiedni stan wyposażenia i części zamiennych dla instalacji elektrycznych, jak również o ich remont i należytą konserwację. Sprawdza on i ew. uzupełnia wykazy prac remontowych w dziale elektrycznym oraz współpracuje z Warsztatami Portowymi podczas remontów.

D. z. powierza of. el. z. kierowanie wyszkoleniem personelu elektrycznego na wszystkich okrętach zespołu.

Z ramienia d. z. kontroluje prawidłowe prowadzenie dzienników i życiorysów elektrycznych na wszystkich okrętach zespołu.

Of. el. z. jest stałym członkiem Komisji Nadzoru nad akumulatorami.

854. Oficer sanitarny zespołu (of. san. z.) jest referentem d. z. w sprawach zdrowotności. Przy pełnieniu swych obowiązków służbowych kieruje się on postanowieniami R. S. O. 347—369, dostosowanymi do warunków służby w zespole.

Of. san. z.

855. Komisarz zespołu (kom. z.) i oficer płatnik zespołu (of. p. z.) pełnią swe obowiązki według istniejących przepisów i odnośnych postanowień R. S. O.

**Kom z. i of.
p. z.**

856. Oficerem nawigacyjnym zespołu (of. n. z.) jest z reguły of. n. okrętu flagowego, a jeżeli skład osobowy okrętu flagowego of. n. nie przewiduje, to jest nim dowódca tego okrętu.

Of n. z.

Wykonywuje on swe obowiązki zgodnie z artykułami 246—269. Poza tym jest on referentem d. z. we wszystkich sprawach dotyczących działu nawigacyjnego

857. Dla takich działów służby okrętowej, dla których nie ma odpowiednika w sztabie zespołu, więc przede wszystkim dla artylerii i broni podwodnej, d. z. wyznacza referentów. (Patrz: 849).

**Referenci
d. z.**

Referenci pełnią swe obowiązki poza właściwą im służbą, związaną z zajęciem przez nich stanowiskiem służbowym. Obowiązkiem referentów jest:

informowanie d. z. o przebiegu służby w odnośnym dziale ;

pomaganie d. z. przy układaniu planów szkolenia, programów strzelań i t. p.; graficzne i krytyczne opracowywanie wyników strzelań; przygotowanie danych dla sprawozdań d. z. o szkoleniu i ćwiczeniach; stawianie wniosków dotyczących uzupełnień stanu specjalistów; badanie i referowanie spraw dotyczących używania, konserwacji i remontu odnośnego sprzętu i materiałów, oraz współpraca z kom. z. w sprawach administracyjno-materiałowych.

**Podoficerowie
i szeregowi
sztabu zespołu**

858. Podoficerowie i szeregowi przydzieleni do sztabu zespołu, zgodnie ze składem osobowym, pełnią swe obowiązki służbowe w myśl postanowień R. S. O., oraz specjalnych instrukcyj i rozkazów wydanych przez d. z.

Powinni oni być zaokrętowani na okręcie flagowym zespołu i tworzyć osobny oddział pod nazwą oddziału sztabowego, podlegający of. flag. jako of. od.

**C. Obowiązki i prawa
Dowódcy Grupy Okrętów (d. gr.).**

D. gr.

859. Jeżeli kilka O. O. R. P., należących do jednego zespołu, ma wykonać razem ćwiczenia lub jakąkolwiek operację w nieobecności d. z., wtedy na jego rozkaz najstarszy d. o. obejmuje dowództwo „grupy okrętów”, dopóki okręty znajdują się na morzu.

D. gr. jest przełożonym wszystkich dd. oo. wchodzących w skład grupy, we wszystkich sprawach dotyczących taktycznego i nawigacyjnego prowadzenia grupy.

Nie posiada on żadnych praw dyscyplinarnych w stosunku do dd. oo. swej grupy, ani w stosunku do ich podwładnych.

W wyjątkowych wypadkach, kiedy okoliczności tego wymagają, d. z. może powierzyć dowodzenie grupą temu d. o., którego w danym wypadku uważa za najodpowiedniejszego, mimo że on nie jest najstarszym, pod warunkiem, że jego

stopień służbowy nie jest niższy od najstarszego d. o., należącego do grupy. W takim wypadku d. z. powinien uzyskać poprzednio zgodę swego przełożonego, a jeżeli to nie jest możliwe, zameldować mu o tym jak najrychlej po fakcie.

Art. ten ma ważność również w tych wypadkach, kiedy przy ćwiczeniach biorą udział OORP. różnych dyonów.

W tych wypadkach dowódca grupy jest automatycznie, o ile nie został specjalnym zarządzeniem kto inny, — najstarszy z dowódców danych okrętów.

D. Obowiązki i prawa Starszego Oficera na Redzie (st. of. r.).

860. Jeżeli kilka O. O. R. P., nie należących do jednego zespołu, kilka zespołów, lub grupa okrętów w nieobecności swego d. z., staje na kotwicy w tym samym porcie albo na redzie, na okręcie najstarszego dowódcy wywiesza się porporczyk st. of. r. na prawym rogu rei przedniego masztu.

St. of. r.

Zadaniem st. of. r. jest kierowanie służbą zewnętrzną stojących razem okrętów, mianowicie:

komunikowanie się z władzami miejscowymi i z przedstawicielami dyplomatycznymi i konsularnymi Rzpltej, w sprawach dotyczących postoju okrętów.

wysłanie oficera komplementacyjnego i wymiana wizyt z przybywającymi okrętami wojennymi,

podnoszenie gali banderowej i wykonywanie salutów armatnich,
dawanie sygnału do codziennego podnoszenia i spuszczenia bandery,

ustalanie udziału okrętów w uroczystościach, pogrzebach i podobnych okazjach na lądzie, oraz wyznaczanie munduru dla załóg w związku z takimi okazjami.

zwalnianie załóg okrętów na ląd i wysyłanie ewentualnie potrzebnych patroli dla nadzoru nad zwolnionymi na ląd,

wyznaczanie dyżurów okrętów i ustalanie kolejności (n. p. dyżur lekarski, radiotelegraficzny i inne),

czuwanie nad zewnętrznym wyglądem okrętów i łodzi okrętowych,

organizowanie wspólnej akcji ratowniczej ze strony O. O. R. P. przy katastrofach na lądzie i pomocy innym okrętom lub statkom, znajdującym się w niebezpieczeństwie.

W takich i podobnych wypadkach, jeżeli chodzi o jednolitość wystąpienia O. O. R. P. na zewnątrz, st. of. r. przysługuje prawo rozkazodawstwa w stosunku do innych dowódców polskich, znajdujących się w tym samym porcie lub na redzie.

St. of. r. nie jest jednak przełożonym innych dowódców w sprawach dotyczących służby wewnętrznej na ich okrętach i nie posiada żadnych praw dyscyplinarnych, ani wobec nich samych, ani wobec ich podwładnych.

Z A Ł A C Z N I K I.

- Załącznik Nr. 1 Komendy na łodziach okrętowych.
- „ „ 2 Sygnały na gwizdku bosmańskim.
- „ „ 3 Sygnały na trąbce.
- „ „ 4 Przepisy celne na wodach polskich dotyczące okrętów wojennych i wojskowych statków powietrznych.
- „ „ 5 Instrukcja normująca postępowanie w stosunku do władz obcego państwa przy odwiedzaniu portów zagranicznych przez O.O.R.P. i zespoły O.O.R.P., oraz normująca wzajemny stosunek pomiędzy dowódcami morskimi a przedstawicielami dyplomatycznymi i konsularnymi.
- „ „ 6 Podział kompetencji kierowników działów na O.O.R.P.
-

KOMENDY NA ŁODZIACH OKRĘTOWYCH.

I. KOMENDY NA ŁODZIACH WIOSŁOWYCH.

L. p.	Komenda	Wykonanie
1	„Obsada do łodzi”.	Sternik i obsada zajmują swoje miejsca w łodzi i przygotowują ster, bosaki, wiosła i t. p.
2	„Odbij”.	Dziobowy burty przylegającej do przystani (okrętu) odpycha łódź bosakiem. Drugi dziobowy odrzuca linę dziobową. (Jeżeli ma być postawiony znak na dziobie łodzi, stawia się jego drzewce natychmiast po złożeniu bosaka). Wioślarze burty przylegającej do przystani (okrętu) rękami odpychają łódź od przystani (trapu), nadając jej bieg naprzód. Odnosni ludzie obsady chowają odbijacze. Sternik manewruje tak, żeby wioślarze mogli wysunąć wiosła.
3	„Wiosła chwycić”.	Wioślarze wyjmują wkładki z dulek, chwytają za wiosła i wysuwają je piórami naprzód przez nadburcie dziobu łodzi.
4	„Wiosła”.	a) Wioślarze wkładają wiosła do dulek podnosząc je cokolwiek, poziomo. prostopadle do burt łodzi, pióra płasko.
	„Wiosła”. (Podczas wiosłowania).	b) Podczas wiosłowania na kominie „wiosła”, wioślarze przestają wiosłować i trzymają wiosła poziomo i prostopadle do burt łodzi, pióra płasko.
5	„... naprzód” (obie, prawa, lewa)	Wioślarze wiosłują naprzód stosownie do rozkazu.

L. p.	Komenda	Wykonanie
6	„...hamuj”. (obie, prawa, lewa).	Wioślarze wkładają pióra wiosł do wody, pióra pionowo, prostopadłe do burt, tak aby zatrzymać bieg łodzi.
7	„...wstecz”. (obie, prawa, lewa)	Wioślarze wiosłują wstecz stosownie do rozkazu.
8	„...puść”. (obie, prawa, lewa).	Wioślarze zarzucają wiosła ku rufie łodzi, wyjmując je jednocześnie z dulek i podtrzymując rękojeści do góry, tak żeby wiosła piórami swymi włokły się wzdłuż burt łodzi. Pióra pionowo.
9	„Wiosła skrzyżuj”.	Wioślarze wciągają wiosła przez dulki i opierają rękojeści o przeciwną burłę, prostopadłe do burt, pióra płasko.
10	„Wiosła na pych”.	Wioślarze wstają, opuszczają wiosła do wody i opierając je o dno, spychają łódź z miejsca.
11	„Wiosła wzwyż”.	Wioślarze wyjmują wiosła z dulek, naciskając wewnętrzną ręką z góry na rękojeść i jednocześnie podtrzymując zewnętrzną ręką powyżej rękojeści od spodu, podnoszą je do góry do pozycji pionowej, po czym opuszczają je tak żeby rękojeści opierały się o dno łodzi. Pióra wiosła skierowane równoległe do osi podłużnej łodzi. Wioślarze wyprostowują się i mają wzrok skierowany na sternika.
	„Wiosła” (jako komenda dla zaprzestania „wiosła wzwyż”).	Wioślarze wewnętrzną ręką podnoszą wiosła cokolwiek prostopadłe w górę i podtrzymując je ręką zewnętrzną, rzucają je z powrotem do dulek.

L. p.	Komenda	Wykonanie
12	„Bosak” (przed przybijaniem).	<p>a) Dla łodzi 6.wiosłowych: dwaj dziobowi podnoszą jednocześnie wiosła i składają je na ławkach między wiosłarzami, z piórami skierowanymi do rufy łodzi. Dziobowy znajdujący się przy burcie przybijającej, podnosi bosak i trzyma go pionowo, okuciem do góry, aż do chwili przybijania. (Jeżeli drzewce ze znakiem jest postawione w dziobie łodzi, to najpierw wyjmuje je i składa, a potem dopiero chwytą za bosak). Drugi dziobowy chwytą przy przybijaniu linę rzuconą z trapu okrętu.</p> <p>b) Dla kutrów więcej jak 6-wiosłowych: wiosła składają wzorowi i dziobowi. Wzorowi składają wiosła między wiosłarzami z piórami skierowanymi naprzód, siedzący przy burcie przybijającej obsługuje bosak. Dziobowi postępują jak pod a).</p>
13	„Basta”.	<p>Wiosłarze przestają wiosłować, wyjmują wiosła z dulek, podnoszą je i układają na ławkach przy obu burtach, z piórami zwróconymi ku dziobowi łodzi. Potem wsuwają wkładki do dulek i jeżeli trzeba, wyrzucają odbijacze.</p>
14	„Łódź na postój”.	<p>Obsada odprowadza łódź na przeznaczone miejsce postoju.</p>
15	„Obsada z łodzi”.	<p>Obsada opuszcza uporządkowaną łódź.</p> <p><i>Uwaga.</i> Podczas wiosłowania podaje się komendy dla wiosłarzy w chwili, gdy wiosła zostały zarzucone piórami naprzód, a wiosłarze wykonują komendę po zakończeniu ruchu piór w wodzie z przodu do tyłu.</p>

L. p.	Komenda	Wykonanie
-------	---------	-----------

II. KOMENDY NA ŁODZIACH ŻAGLOWYCH.

1	„Do żaglowania”.	<p>Obsada przygotowuje maszty i żagle, zdejmując z żagli pokrowce, odwijając olinowanie i układając maszty tak, żeby je można łatwo ustawić. Sternik wstawia do pawęża łodzi prowadnicę dla grotaszkotu i uzbraja ster w żelazną sterownicę. Cała obsada łodzi posuwa się o ławkę naprzód.</p>
2	„Maszt(y) staw”.	<p>Obsada stawia maszt(y):</p> <p>a) Na łodziach jednomasztowych obsada tylnych ławek chwytą maszt skierowany szczytem do rufy łodzi i podnosi go, a obsada przedniej ławki (dziobowi) pomaga przy tym, lokując piętę masztu na miejscu na dnie łodzi.</p> <p>b) Na łodziach dwumasztowych obsada prawej burty stawia główny maszt, a ludzie z lewej burty — przedni maszt. Oba maszty leżą na ławkach w środku między ludźmi: obsady, główny maszt szczytem zwrócony ku dziobowi, przedni maszt odwrotnie. Maszty podnosi się w ten sposób, że odnośni ludzie obsady podrzucają szczyty do góry, następnie podpierają i unoszą środek masztów podczas gdy „wzorowi”, wzgl. „dziobowi” lokują pięty masztów na dnie łodzi i przy ławkach.</p> <p>Po ustawieniu masztu(ów), obsada przymocowuje wanty i t. p. i przygotowuje żagle do podniesienia, zakładając fały, halsy i szkoty.</p>

L. p.	Komenda	Wykonanie
3	„Żagle podnieś”.	<p>Na łodziach dwumasztowych odnośni ludzie obsady podnoszą żagle, obciągając i obkładając przy kołkach fały i halsy. Również gejtawy i ważnice muszą być wybrane izymane w rękę, gotowe do luzowania przy stawianiu żagli. Po wykonaniu tych czynności łódź ma podniesione, ale zwinięte żagle przy obu masztach, gotowe do stawiania.</p> <p>Na łodziach jednomasztowych komendy „żagle podnieś” nie używa się.</p>
4	„Kliwer, grot, fok”, albo „żagle staw”.	<p>Na łodziach jednomasztowych obsada stawia kliwer, grot lub oba żagle razem, zależnie od rozkazu, podnosząc je za pomocą fałów.</p> <p>Na łodziach dwumasztowych obsada puszcza gejtawy i ważnice, wybierając jednocześnie szkoty grotu, foka względnie obydwu razem.</p>
5	„Szkoty na prawo (lewo)” „Pod wiatr, w pół wiatru, półpełnym wiatrem, pełnym wiatrem”.	<p>Obsada stawia szkoty stosownie do komendy.</p>
6	„Do zwrotu przez dziób (przez rufę)” „Zwrot przez dziób (przez rufę)” „... szkoty luzuj (wybieraj)” „... żagiel w prawo (w lewo)”.	<p>Obsada przygotowuje i wykonuje nakazany manewr żaglami.</p>

L. p.	Komenda	Wykonanie
7	„Grot, fok (żagle) zwiń”.	<p>Na łodziach dwumasztowych obsada zwiąja odnośny żagiel, względnie żagle, puszczając szkoty i wybierając gejtawy i waźnice.</p> <p>Na łodziach jednomasztowych tej komendy nie używa się.</p>
8	„Kliwer, fok, grot, wzgl. żagle precz”.	Obsada spuszcza odnośny żagiel (żagle) przy pomocy fału.
9	„Maszt(y) precz”.	Obsada odejmuje żagle od masztów, odwiązuje wanty i t. p., po czym składa maszt(y).
10	„Sprzątnij”.	<p>Obsada układa maszty i żagle w przewidziany sposób, zwiąja żagle i nakłada pokrowce, sprząta i chowa olinowanie, porządkuje wiosła, po czym wraca na swe miejsca, które zajmuje przy wiosłowaniu. (Patrz: II. 1.).</p> <p>Sternik zdejmuje z pawęża łodzi prowadnicę grotaszkota, wyjmuje ze steru żelazną sterownicę i zastępuje ją drewnianą.</p>

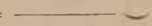

III. KOMENDY NA ŁODZIACH MOTOROWYCH LUB PAROWYCH.

1	„Przybij”.	<p>„Dziobowy” i „rufowy” udają się biegiem na dziób wzgl. rufę łodzi. (Przed tym ew. wyrzucają odbijacze). Chwytając za bosaki, podnoszą je, okuciem do góry, i aż do chwili przybijania trzymają je pionowo, oparte o pokład. Frontem są zwróceni ku przodowi łodzi, jedną ręką trzymają bosak, a drugą trzymają się poręczy lub innego punktu oparcia, nogi mają rozstawione. O ile na dziobie łodzi był postawiony znak na drzewcu, dziobowy przed podniesieniem bosaka sprząta drzewcę ze znakiem, składając je na przodzie łodzi.</p>
---	------------	--

L. p.	Komenda	Wykonanie
2	„Odbij”.	Obsada postępuje jak wyżej, stosownie do potrzeb manewru.
3	„Puść (gaś) motor”. „Wolno, pół, cała, naprzód (wstecz)” „Stop”.	Komendy dla motoru, względnie maszyny.

SYGNAŁY NA GWIZDKU BOSMAŃSKIM.

Każdy podoficer specjalności pokładowej, stersygnalowej, artyleryjskiej i torpedominerskiej powinien być zaopatrzony w gwizdek bosmański i musi umieć wykonać na nim następujące znaki:

1. „Świst trapowy” = 
Rozpoczyna się w chwili, kiedy dana osoba wstępuje na dolną platformę trapu i kończy się, kiedy wstępuje na górną. Przy opuszczeniu okrętu rozpoczyna się znak w chwili wstąpienia osoby na górną platformę trapu, a kończy się przy zejściu z dolnej. Jeżeli trap jest wysoki, dzieli się znak na dwie części. Skoro kilku oficerów razem wstępuje na okręt (opuszcza go), świst trapowy otrzymuje tylko najstarszy z nich.
Podczas podniesienia lub spuszczenia bandery, zamiast sygnału trąbką, oddaje się również świst trapowy.
2. „Świst poprzedzający” = 
Znak ten poprzedza każdy rozkaz przekazany głosem przez pod. w.
3. „Świst wywoławczy” = ...
Poprzedza imienne wywoływanie kogoś z podoficerów lub szeregowych na pokład.
4. Podczas zbiorowego wysiłku większej ilości ludzi, razem ciągnących jakąś linę, lub t. p., daje się gwizdkiem bosmańskim przeciągłe świsty, w takt danej pracy. Pięć krótkich świstów oznacza rozkaz zaprzestania ciągnięcia, wzgl. danej pracy wykonanej w takt gwizdka.

 |
.....

R. S. O. Załącznik Nr 3.

SYGNAŁY NA TRĄBCE.

Hasło Wojska Polskiego.

1. Musical notation for the first signal, consisting of two staves. The first staff is in treble clef with a 3/4 time signature. The second staff continues the melody with a 3/4 time signature and a fermata over the final note.

Marsz generalski.

2. Musical notation for the second signal, consisting of two staves. The first staff is in treble clef with a 4/4 time signature. The second staff continues the melody with a 4/4 time signature.

Podniesienie i spuszczenie bandery.

3. Musical notation for the third signal, consisting of two staves. The first staff is in treble clef with a 3/4 time signature. The second staff continues the melody with a 3/4 time signature, featuring a triplet of eighth notes.

Baczność w prawo.

4. Musical notation for the fourth signal, consisting of two staves. The first staff is in treble clef with a 3/4 time signature. The second staff continues the melody with a 3/4 time signature.

Baczność w lewo.

5. Musical notation for the fifth signal, consisting of two staves. The first staff is in treble clef with a 3/4 time signature. The second staff continues the melody with a 3/4 time signature, featuring a triplet of eighth notes.

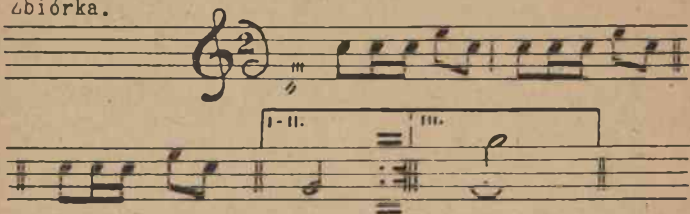
Spoczniej lub odbój.

6.



Zbiórka.

7.



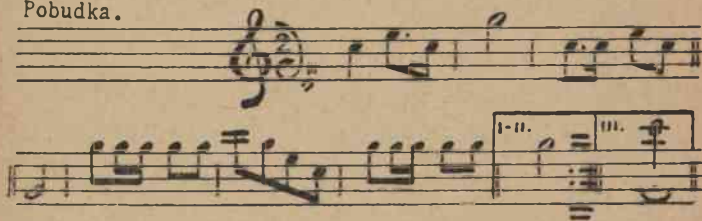
Rozejść się.

8.



Pobudka.

9.



3 A P S T R Z Y K.

10.



**PRZEPISY CELNE OBOWIĄZUJĄCE OKRĘTY WOJENNE,
ORAZ WOJSKOWE STATKI POWIETRZNE.**

(Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 9. X. 1934 r.
Dz. U. R. P. Nr. 90/34, poz. 820. Wyciąg.)

A. „Dla okrętów wojennych”.

§ 173. 1) Gdy okręt polskiej marynarki wojennej przybędzie z zagranicznego portu i nie ma żadnych towarów do wyładowania na ląd, dowódca okrętu po przybyciu okrętu do portu na polskim obszarze celnym, przesyła właściwemu urzędowi pisemne o tym zaświadczenie.

2) Z chwilą otrzymania przez urząd celny wymienionego w ust. 1 oświadczenia, ustaje wszelkie postępowanie celne względem przybyłego okrętu.

3) Jeżeli okręt przywiózł towary, które mają być wyładowane na ląd, dowódca okrętu przesyła urzędowi celnemu wykaz towarów przeznaczonych do wyładowania. Wykaz taki powinien być potwierdzony podpisem dowódcy. Wyładowanie odbywa się na podstawie wykazu pod kontrolą celną.

4) Odprawa celna towarów na okręcie wojennym może być dokonana jedynie na pisemny wniosek dowódcy okrętu, skierowany do urzędu celnego.

5) Obce okręty wojenne wolne są od wszelkich formalności celnych, z wyjątkiem przypadków wyładowania towarów na ląd.

6) Towary przeniesione z okrętu wojennego na ląd bez wiedzy urzędu celnego, traktuje się jako przemycone.

7) Towary załadowane na polski okręt wojenny udający się do portu zagranicznego, jak również załadowane na obcy okręt wojenny, powinny być zgłoszone do odprawy celnej wywozowej na ogólnych zasadach.

B. Dla wojskowych statków powietrznych.

§ 198. 1) Od statków powietrznych wojskowych zagranicznych i polskich, nie wymaga się dla odprawy celnej żadnych dokumentów,

2) Przybywające do Polski zagraniczne statki powietrzne wojskowe mogą, poza lotniskami, w myśl § 179 ust. 3, podanymi w Monitorze Polskim, lądować również w portach lotniczych wojskowych i odlatywać z tych portów.

3) Gdy zagraniczne wojskowe statki powietrzne mają lądować w wojskowym porcie lotniczym, komendant wojskowego portu lotniczego obowiązany jest zawczasu zawiadomić właściwy urząd celny o dniu i przypuszczalnej porze przylotu statków wojskowych, który to urząd wydeleguje urzędnika celnego dla dokonania odprawy celnej.

4) Przybyłe statkiem powietrznym osoby, niekorzystające z prawa eksterytorialności i przywilejów dyplomatycznych, podlegają odprawie celnej na ogólnej zasadzie.

5) Jeżeli statki wojskowe powracają z wojskowego portu lotniczego zagranicą bez zmiany ładunku, komendant portu wydaje im pozwolenie odlotu bez dozoru celnego. W tym przypadku komendant portu powinien zawiadomić o dacie odlotu statków właściwy urząd celny z zaznaczeniem, że statki powietrzne odleciały bez zmiany ładunku.

6) Polskie statki wojskowe mogą odlatywać za granicę z wojskowego portu lotniczego bez dozoru celnego, jeżeli nie zabierają ze sobą przedmiotów podlegających cłu wywozowemu, lub też przedmiotów zabronionych do wywozu. Komendant wojskowego portu lotniczego powinien zawiadomić o odlocie statków właściwy urząd celny.

7) Powracające z zagranicy polskie statki wojskowe mogą lądować w wojskowym porcie lotniczym. O dniu i przypuszczalnej porze zapowiedzianego powrotu z zagranicy polskich statków wojskowych, komendant wojskowego portu lotniczego powinien zawiadomić właściwy urząd celny, który wydeleguje urzędnika celnego dla dokonania odprawy celnej.

C. Odprawa jachtów i statków sportowych.

§ 172. 1) Dla statków kursujących pod banderą jachtklubów, mających siedzibę na polskim obszarze celnym, mogą być stosowane ułatwienia celne pod warunkiem złożenia przez zarządy jachtklubów w urzędzie celnym:

- a) spisu wszystkich statków sportowych, należących do poszczególnych jachtklubów,

- b) opisu każdego statku z wymienieniem nazwy klubu, nazwy statku, jego pojemności, nazwiska kapitana z dołączeniem rysunku flagi klubowej,
- c) spisu inwentarza należącego do statku,
- d) oświadczenie zarządu jachtklubu, że obowiązujące przepisy celne nie będą naruszone, że na statkach klubowych nie będą nigdy przewożone przedmioty i artykuły spożywcze w ilościach nie przekraczających zapotrzebowania statku oraz, że przyjmuje na siebie odpowiedzialność za naruszenie przepisów celnych.

2) Statki, co do których zostały wypełnione warunki oznaczone w ustępie I pozostają przy wejściu, wyjściu z portu oraz w czasie postoju w porcie, tylko pod ogólnym nadzorem urzędu celnego.

3) Przybywające z zagranicy lub wyjeżdżające za granicę statki, należące do klubów tak krajowych jak i zagranicznych, podlegają rewizji celnej na ogólnych zasadach. Kapitan statku składa na piśmie deklarację o przyjeździe lub odjeździe, w której wymienia: nazwę klubu, do którego statek należy, nazwę statku, jego pojemność, port z którego przybył lub port do którego udaje się, wyszczególnienie składu załogi oraz oświadczenie czy i jakie towary, podlegające ocłeniu, znajdują się na statku. Deklaracja powinna być stwierdzona własnoręcznym podpisem kapitana statku.

4) Łodzie sportowe i spacerowe pozostają pod ogólną kontrolą celną bez względu na to, czy są zarejestrowane w jachtklubach czy też nie.

5) Krajowe kutry i łodzie rybackie, zawijające do portu wolne są od rewizji celnej z wyjątkiem przypadków, gdy zachodzi podejrzenie, że na statkach tych oprócz ryb znajdują się towary podlegające ocłeniu. Od rewizji celnej nie są wolne kutry powracające z dalekomorskich połowów.

6) Przy przewozie towarów celnych oraz krajowych, pod konwojem funkcjonariuszów celnych z jednego portu krajowego do drugiego portu krajowego, mają analogiczne zastosowanie przepisy § 132 ust. 3.

INSTRUKCJA

normująca postępowanie w stosunku do władz obcego państwa przy odwiedzaniu portów zagranicznych przez O.O.R.P. i zespoły O.O.R.P. oraz normująca wzajemny stosunek pomiędzy dowódcami morskimi a przedstawicielami dyplomatycznymi i konsularnymi.

I.

Postępowanie przed odejściem O.O.R.P. (lub zespołu O.O.R.P.) do portów zagranicznych i postępowanie w nieprzewidzianych wypadkach.

§ 1. Okręty nie mają w zasadzie prawa przebywać w portach obcego kraju, jeżeli rząd tego kraju nie został o tym wcześniej powiadomiony w drodze dyplomatycznej i nie została na to uzyskana specjalna zgoda tego rządu.

Formalności związane z powiadomieniem obcego rządu i uzyskaniem jego zgody są przeprowadzane przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych na żądanie Dowództwa Marynarki Wojennej.

Odjazd okrętu lub zespołu okrętów w podróż zagraniczną może być zarządzony tylko po otrzymaniu odpowiedzi Ministerstwa Spraw Zagranicznych, że rząd tego kraju, do którego udaje się okręt (zespół), wyraził zgodę na przybycie.

W wypadku, gdy podróż ma cel specjalnie polityczny — rozkaz wydany dowódcy musi być uzgodniony z Ministrem Spraw Zagranicznych we wszystkim, co ma związek z polityką.

§ 2. Przed odjazdem w podróż zagraniczną dowódca morski winien otrzymać informacje o stopniu służbowym dyplomatycznych i konsularnych przedstawicieli R. P., jak również o dokładnych adresach ich siedziby, w kraju do którego się udaje.

§ 3. Jeżeli okręt wojenny (zespół) marynarki wojennej polskiej jest tego rodzaju, że nie może wykonywać salutu, to Ministerstwo Spraw Zagranicznych winno o tym zawsze powiadomić rząd tego kraju dokąd okręt (zespół) się udaje.

§ 4. W wypadkach nieprzewidzianych i nagłych (awaria, burzliwa pogoda i t. p.) okręt wojenny (zespół) może być zmuszony do zawinięcia do portu zagranicznego bez uprzedniego powiadomienia, ale w tym wypadku dowódca powinien zaraz po przybyciu do portu, albo o ile możliwe i przed tym, dołożyć wszelkich starań, by odnośny przedstawiciel R. P. został o tym odpowiednio poinformowany, w celu wytłumaczenia władzom krajowym o przyczynach, które usprawiedliwiają nieoczekiwane przybycie okrętu (zespołu).

Jeżeli w porcie, do którego O. R. P. (zespół) zawinął, znajduje się konsul, to dowódca okrętu, niezależnie od powiadomienia przedstawiciela dyplomatycznego, obowiązany jest powiadomić o swoim przybyciu również konsula.

II.

Wzajemny stosunek dowódców morskich i przedstawicieli dyplomatycznych i konsularnych.

§ 5. Hierarchia przedstawicieli dyplomatycznych i konsularnych R. P. przedstawia się następująco:

Ambasador,

Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny — odpowiada Wiceadmirałowi lub Kontradmirałowi,

Chargé d'Affaires — Kontradmirałowi lub Komandorowi,

Konsul Generalny etatowy — Kontradmirałowi lub Komandorowi,

Konsul etatowy — Komandorowi porucznikowi lub Komandorowi ppor.

§ 6. Po przybyciu do zagranicznego portu, będącego zarazem siedzibą ambasady lub poselstwa R. P., dowódca okrętu (zespołu) obowiązany jest pierwszą wizytę złożyć przedstawicielowi dyplomatycznemu R. P. W tym celu przedstawiciel dyplomatyczny R. P., powiadomiony o godzinie przybycia okrętu, winien zaraz po przybyciu okrętu posłać tam jednego z urzędników ambasady względnie poselstwa z zawiadomieniem, że przedstawiciel dyplomatyczny R. P. oczekuje dowódcy okrętu o takiej to godzinie. Wysłany urzędnik towarzyszy dowódcy w tej wizycie.

§ 7. W wypadkach, gdy ambasada względnie poselstwo rezyduje w innym mieście, wystarczy zawiadomienie o przy-

byciu drogą telegraficzną. W tym wypadku przedstawiciel dyplomatyczny winien być poinformowany:

- a) o terminie odjazdu,
- b) o wypadkach, wymagających jego interwencji lub pomocy.

Jeżeli podróż nosi charakter reprezentacyjny (za wizytę reprezentacyjną uważa się urzędową wizytę, zapowiedzianą przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, ew. przez Dowództwo Marynarki Wojennej za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych), to przedstawiciel R. P. sam udaje się do portu postoju okrętu lub deleguje w swym zastępstwie przedstawiciela ambasady względnie poselstwa.

§ 8. Jeżeli O. R. P. (zespół) przybywa do portu, w którym rezyduje Konsul R. P. lub Konsul Generalny, to zależnie od rangi dowódcy, wizytę składa pierwszy Konsul Generalny — Wiceadmirałowi i Kontradmirałowi; komandorowie zaś i oficerowie marynarki mniejszej rangi składają pierwszą wizytę Konsulowi Generalnemu. Konsulowie składają wizytę pierwszemu komandorowi i oficerom marynarki wyższych rang. Komandorowie porucznicy i oficerowie mniejszych rang składają pierwszą wizytę Konsulowi. W wypadkach gdy dowódca jest obowiązany do złożenia wizyty — pierwszym — konsul R. P. wysyła na okręt specjalnego urzędnika, który ma obowiązek ułatwienia dokonania wizyty — analogicznie jak § 6.

§ 9. Wicekonsulowie, Ajenci konsularni R. P. oraz Honorowi Konsulowie Generalni i Konsulowie pierwsi składają wizytę dowódcy, niezależnie od stopnia tego ostatniego.

§ 10. Na każdą wizytę winna nastąpić rewizyta w ciągu 24 godzin, przed tym przedstawiciel dyplomatyczny względnie konsularny R. P. z góry wyznacza godzinę jego rewizyty, a to w celu spotkania go na okręcie z honorami, przewidzianymi w regulaminie morskim.

Wizyty i rewizyty odbywają się w mundurach galowych (oficerowie marynarki), względnie w ciemnych garniturach (personel dyplomatyczny) i nie mogą być dokonywane przez zastępców, z wyjątkiem zupełnej niemożliwości przybycia. W tym wypadku zastępcy przedstawiciela dyplomatycznego lub konsularnego nie przysługują honory, przysługujące przedstawicielowi dyplomatycznemu lub konsularnemu.

§ 11. Przedstawicielom dyplomatycznym i konsularnym R. P. przy oficjalnych wizytach — przysługują honory, przewidziane w Regulaminie Morskim.

Jeżeli okręty R. P. należą do takich, które winny dawać salutę, a przepisy lokalne zezwalają na to, wówczas przy odjeździe z okrętu przedstawiciela dyplomatycznego R. P. zostaje oddany przewidziany Regulaminem Morskim salut, według niżej podanej skali:

Ambasador — 19 strzałów,

Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny — 17 strzałów.

Powyższy ceremoniał może ulec odchyleniu w razie ujawnionego wyraźnie życzenia osoby zainteresowanej.

§ 12. Przez czas postoju okrętu (zespołu) w porcie zagranicznym, odnośni przedstawiciele dyplomatyczni i konsularni R. P. obowiązani są w ramach swych kompetencji współdziałać ściśle z dowódcami. W szczególności mają obowiązek informowania dowódców o miejscowych stosunkach i formach, panujących w zakresie etykiety, oraz ułatwiają dowódcom załatwienia spraw, związanych z ich pobylem w porcie zagranicznym.

§ 13. Po złożeniu wizyty przedstawicielowi dyplomatycznemu względnie konsularnemu R. P., dowódca składa wizyty urzędowe władzom miejscowym w kolejności:

- a) najwyższe władze cywilne,
- b) najwyższe władze morskie (rezydujące na lądzie),
- c) najwyższe władze wojskowe.

Przy wizytach pod a) towarzyszy dowódcy przedstawiciel dyplomatyczny R. P. lub jego zastępca, względnie przedstawiciel konsularny. W razie wyznaczenia przez przedstawiciela dyplomatycznego zastępcy, ten ostatni musi być w stopniu co najmniej równym z dowódcą.

Przy wizytach pod b) i c) — attaché wojskowy, a jeżeli takowego nie ma, to przedstawiciel dyplomatyczny lub wyznaczony przez niego urzędnik, dobrze zaznajomiony z wyższymi władzami.

Wizyty władzom morskim na okrętach — dowódca składa sam według odnośnych przepisów Regulaminu Morskiego.

Na życzenie przedstawiciela dyplomatycznego R. P., może być złożona wizyta grzecznościowa (na przykład: Dziekanowi Korpusu Dyplomatycznego, biskupowi, zasłużonemu działaczowi, wielkiemu przyjacielowi Polski i t. p.). W tych wypadkach wizyta jest składana bez broni.

§ 14. Na każdą wizytę cudzoziemców musi nastąpić re-wizyta w ciągu 24 godzin w formie:

- a) rewizyty osobistej,
- b) rewizyty przez zastępcę,
- c) nadesłanie biletów wizytowych,

zależnie od formy złożenia wizyty przez dowódcę, oraz od wzajemnego stosunku stopnia i stanowiska dowódcy i osoby urzędowej cudzoziemskiej.

W razie nie otrzymania rewizyty lub rewizyty w niewłaściwej formie względnie w niewłaściwym czasie — dowódca O. R. P. winien oficjalnie powiadomić przedstawiciela dyplomatycznego R. P., w celu zażądania wyjaśnień.

W tym wypadku należy traktować wizyty : rewizyty nie jako osobiste, a jako urzędowe, t. j. władza — władzy. Z tym winien się liczyć przedstawiciel dyplomatyczny R. P. przy układaniu listy wizyt.

Cudzoziemskie osoby urzędowe, składające wizyty na okrętach w zagranicznych portach, są honorowane zgodnie z miejscowymi zwyczajami, lecz w zasadzie w możliwie ograniczającej interpretacji.

§ 15. Dowódca okrętu, względnie zespołu, na wodach i w portach zagranicznych podlega wyłącznie swoim przełożonym.

§ 16. Dowódca morski winien udzielić władzom dyplomatycznym i konsularnym wszelkiej możliwej, ze względu na obecność okrętu wojennego, pomocy, w zakresie wykonywanych przez te władze obowiązków służbowych.

§ 17. Dowódca morski zwraca się do tych władz, a w braku ich, do władz miejscowych, celem zasięgnięcia wiadomości o wszystkim co dotyczy jego misji, albo dobra służby w ogólności.

§ 18. Gdy zajdą okoliczności polityczne, mogące służyć za podstawę do interwencji okrętu wojennego, dowódca melduje o tym Dowódcy Marynarki Wojennej, jeżeli nie ma jeszcze od niego odpowiednich rozkazów, i uzgadnia swoje postępowania z władzami dyplomatycznymi lub konsularnymi, uprawnionymi do zainicjowania tej interwencji.

§ 19. Jeżeli dowódca nie ma czasu na otrzymanie rozkazów Dowódcy Marynarki Wojennej w sprawie pisemnych i umotywowanych żądań, przedstawionych mu przez uprawnione do tego władze dyplomatyczne lub konsularne, wówczas stosuje się on do tych żądań.

Jednakże jeżeli względy operacyjne, służbowe, lub inne zdaniem dowódcy nie pozwalają na zadośćuczynienie przedstawionym żądaniom, — zawiadamia on pisemnie tego, który to żądanie przedstawił, oraz Dowódcę Marynarki Wo-

jennej o powodach dla których postanowił odmówić swej pomocy.

§ 20. O ile chodzi o zadośćuczynienie prośby nie pilnej przedstawicieli dyplomatycznych, ewentualnie konsularnych, dowódca morski może zwrócić się do nich z wykazem kosztów, które pociągnie za sobą wykonanie ich zleceń; w tym wypadku może dowódca morski zadośćuczynić prośbie powyższych przedstawicieli, dopiero po otrzymaniu od nich odpowiedzi pisemnej na powyższe zawiadomienie.

§ 21. Bez zezwolenia Dowódcy Marynarki Wojennej dowódca morski za granicą nie powinien używać siły zbrojnej, ani stawiać się w sytuacji, która może pociągnąć za sobą konieczność wystąpienia zbrojnego. Wyjątek stanowią wypadki, gdy chodzi o obronę honoru bandery, oraz o odparcie bezpośredniego napadu zbrojnego na przedstawicieli Polski, jej obywateli, lub okręt polski.

§ 22. W okolicznościach powyżej przewidzianych dowódca morski porozumiewa się, o ile na to zezwalają czas i okoliczności, z przedstawicielami dyplomatycznymi lub konsularnymi polskimi.

Jednak w razie braku rozkazów Dowódcy Marynarki Wojennej jedynie dowódca decyduje o zajęciu takiego stanowiska, które ewentualnie może doprowadzić do działań wojennych, jedynie też on decyduje o granicach, w których akcja ma być prowadzona.

§ 23. Przed opuszczeniem wód danego państwa, dowódcy okrętów winni komunikować terminy odjazdu odpowiednim przedstawicielom dyplomatycznym i konsularnym R. P.

§ 24. Na żądanie Szefa Placówki lub Ministra Spraw Zagranicznych dowódca okrętu obowiązany jest przyjąć na okręt pocztę dyplomatyczną.

W wypadkach wyjątkowych i na pisemne żądanie Szefa Placówki, dowódca okrętu może przyjąć pasażera, o ile nie stoją temu na przeszkodzie względy wojskowo - nawigacyjne lub rozkazy władz Marynarki Wojennej.

§ 25. Pasażerów przyjętych na okręt obowiązuje regulamin morski. Dowódca umieszcza ich na okręcie i traktuje odpowiednio do ich stanowiska. Informacje pod tym względem daje przedstawiciel dyplomatyczny.

§ 26. Koszta utrzymania na okręcie ponoszą sami pasażerowie, o ile dowódca nie otrzyma pod tym względem specjalnych zarządzeń od władz marynarki wojennej, lub też nie otrzyma zobowiązania się przedstawiciela dyplomatycznego do wyrównania kosztów.

PODZIAŁ KOMPETENCYJ KIEROWNIKÓW DZIAŁÓW NA O. O. R. P.

Obowiązują następujące zasady w rozgraniczeniu kompetencji poszczególnych oficerów okrętowych w odniesieniu do administrowanego przez nich sprzętu i urządzeń okrętowych:

1) Urządzenia i sprzęt okrętowy zostają podzielone na działy, każdy z nich podlega kompetencji jednego z oficerów wchodzących w skład załogi O. R. P. Oficerowie ci noszą nazwę kierowników działów.

W razie braku oficerów, może być jednemu oficerowi polecone kierownictwo dwóch i więcej działów. Zasadniczo kierownikiem działu jest ten z oficerów, który posługuje się danym sprzętem.

2) Kompetencje kierowników działów dzielą się na trzy zasadnicze funkcje:

- a) dysponowanie sprzętem,
- b) nadzór techniczny,
- c) administrowanie sprzętem w znaczeniu gospodarczym,

3) Niżej ustalone przepisy mają na celu segregację sprzętu pomiędzy poszczególnymi działami, przy czym zasadą jest, by wspomniane wyżej funkcje w odniesieniu do tego samego sprzętu zostały skupione w rękach jednego oficera.

W wypadkach, kiedy ze względów na właściwości techniczne sprzętu podobne połączenie nie jest możliwe, wówczas rozgranicza się dysponowanie sprzętem od nadzoru technicznego i administrowania, przy czym te dwie ostatnie funkcje przeważnie pozostają nierozdzielalne.

4. W wypadku rozgraniczenia funkcji pomiędzy dwóch oficerów, konserwacja i remont danego sprzętu należą do kompetencji tego oficera, który ma powierzone sobie zadanie nadzoru technicznego, i z inicjatywy tego ostatniego.

Inicjatywa pod tym względem może również pochodzić od właściwego kierownika działu. W pierwszym wypadku koniecznym jest uzyskanie zgody właściwego kierownika działu, jeżeli remont lub reperacja może spowodować przerwę w działaniu sprzętu.

W zasadzie wszystkie drobne reperacje, które mogą być uskutecznione środkami okrętowymi, dokonuje się na okręcie pod nadzorem oficera, sprawującego nadzór techniczny nad sprzętem. Jeżeli reperacja nie może być dokonana środkami okrętowymi, wówczas sprzęt wymagający remontu, względnie reperacji, zostaje przekazany do magazynu właściwej służby (sprzęt art. do magazynu uzbrojenia, sprzęt nawigacyjny do magazynu zaopatrzenia nawigacyjnego i t. p.), skąd zostaje przekazany do odnośnych warsztatów (mechanicznych, elektrotechnicznych, optycznych i t. p.), lecz już z ramienia szefa służby, administrującego danym sprzętem.

I. Dział pokładowy.

Kierownictwo działem należy do zastępcy dowódcy, względnie do innego oficera, wyznaczonego według uznania dowódcy.

Do działu tego należą:

1) Kadłub okrętu, pokłady, nadbudówki, oraz wszystkie pomieszczenia nie związane co do swego przeznaczenia z działami specjalnymi (tylko pod względem utrzymania).

2) Maszty, wytyki, całkowity sprzęt linowy, żaglowy i masztowy oraz wszystko, co z tym sprzętem jest związane.

3) Urządzenia, służące do podtrzymania komunikacji na zewnątrz (łodzie, kutry, motorówki) oraz środki ratownicze okrętu (tratwy, boje, koła ratunkowe i rakiety ratunkowe).

4) Urządzenia służące do wykonania manewru okrętu przy za- i odkotwiczeniu, cumowaniu się i t. d., a na okrętach podwodnych również i urządzenia, przeznaczone do wykonania manewru zanurzania, jednak tylko pod względem dysponowania.

5) Zesty okrętowe, z wyjątkiem zenz pod maszynami i kotłowniami.

6) Ponadto do działu tego należą urządzenia okrętowe, nie wchodzące w zakres kompetencji innych działów.

Uwaga do 3, 4 i 6. Silniki i maszyny parowe tych urządzeń, oraz kotły parowe na kutrach należą do działu pokładowego tylko pod względem dysponowania.

II. Dział nawigacyjny.

Kierownikiem działu nawigacyjnego jest oficer nawigacyjny.

Do działu tego należą:

1) Mapy i wydawnictwa, mające związek z bezpieczeństwem żeglugi na morzach, oraz dzienniki, dotyczące się bezpieczeństwa okrętu pod względem nawigacyjnym.

2) Instrumenty potrzebne dla zabezpieczenia nawigacji okrętu, jak chronometry, kompasy, sondy, namierniki, sekstanty, logi i t. p. oraz dzienniki świadczące o stanie powyższych instrumentów.

3) Przyrządy i mapy dotyczące się badań atmosfery i wody.

4) Urządzenia służące do manewrowania okrętem (telegraf maszynowy, przekaźniki, maszynki sterowe, odpowiednie telefony i t. p.) — tylko pod względem dysponowania, nadzór techniczny i administrowanie należą do działu mechanicznego.

U w a g a : Na okrętach podwodnych urządzenia, wyszczególnione w tym punkcie, należą do działu mechanicznego pod każdym względem.

5) Żyrokompasy, sondy dźwiękowe (z wyjątkiem ultradźwiękowych) i logi elektryczne. Na okrętach podwodnych tylko pod względem dysponowania, — nadzór techniczny i administrowanie na okrętach podwodnych należy do działu mechanicznego.

6) Radiogoniometry i sondy ultradźwiękowe tylko pod względem użycia, nadzór techniczny i administrowanie należą do działu sygnalizacyjnego.

7) Peryskopy i dalmierze peryskopowe na okrętach podwodnych. (Uszczelnienie i przekładnie mechaniczne do podnoszenia — tylko pod względem dysponowania).

III. Dział sygnalizacyjny.

Kierownictwo działu należy do oficera sygnałowego.

Do działu tego należą:

1) Środki sygnalizacji dziennej, nocnej i dźwiękowej (włączając stacje radiotelegraficzne). Światła i przyrządy zapewniające bezpieczeństwo okrętu podczas nocy i mgły. Lornetki i lunety dla sygnalizacji i nawigacji.

2) Książki sygnałowe, instrukcje sygnalizacyjne, szyfry i kody.

3) Rakiety sygnałowe, ognie bengalskie i rakietnice, tylko pod względem dysponowania, nadzór techniczny i administrowanie należy do działu artyleryjskiego.

4) Aparatury stacji radiotelegraficznych, korespondencyjnych i odbiorczych.

5) Stacje ultradźwiękowe, aparaty podśluchowe i komunikacji podwodnej.

6) Radiogoniometr (radionamiernik), oraz sondy ultradźwiękowe pod względem nadzoru technicznego i administrowania.

7) Akumulatory, przetwornice i tablice rozdzielcze wchodzące w skład urządzeń radioelektrycznych.

8) Anteny i doprowadzenie tychże do pomieszczeń okrętowych.

9) Reflektory pod względem dysponowania, migacze, sprzęt dla łączności z lotnikiem.

IV. Dział artyleryjski.

Kierownikiem działu jest oficer artylerii.

Do tego działu należą:

1) Działła wszelkiego rodzaju. (Miotacze do wyrzucania bomb przeciwko okrętom podwodnym należą do działu broni podwodnej).

2) Broń ręczna i maszynowa, pistolety, rewolwery i rakiety. (Te ostatnie pod względem nadzoru technicznego i administrowania).

3) Sprzęt chemiczno-gazowy (maski gazowe, aparaty Dregera, fumatory).

4) Komory amunicyjne wraz ze wszelkiego rodzaju sprzętem pomiarowym (termometry, hydrometry, półki, stelaże, szafki) i amunicją artyleryjską, broni ręcznej i maszynowej, zapalnikami oraz rakiety sygnałowe i oświetlające, ogień bengalskie i t. p. (te ostatnie pod względem nadzoru technicznego i administrowania). (Materiały wybuchowe dla broni podwodnej, przechowywane w okrętowych komorach amunicyjnych, należą do kompetencji działu broni podwodnej)).

5) Przyrządy do kierowania ogniem: konjugatory, dalmierze, sekundomierze art., lunety, lornetki art. i instalacje dalecelowania i dalooodpalania i t. p.

6) Przekazniki:

- a) przekazniki wzrokowe i optyczne wszelkiego rodzaju;
- b) rury głosowe artyleryjskie;
- c) telefony art., pod każdym względem;
- d) przyrządy „Germain”;

e) przyrządy „Granat” (na okrętach podwodnych tylko pod względem dysponowania).

7) Elektryczne odpalanie.

8) Przyrządy do zatapiania komór amunicyjnych, oraz przyrządy dla wentylacji w komorach.

9) Podnośniki amunicyjne (dźwig i norie).

10) Oporządzenie do broni ręcznej i bocznej (żabki, ładownice i t. p.)

11) Archiwum artyleryjskie. Zeszyty ewidencyjne i celownicze podoficerów i marynarzy artylerzystów, oceny ognia, książki działowe i opisy instalacji artylerii okrętowej.

12) Reflektory (tylko pod względem dysponowania).

V. Dział broni podwodnej.

Kierownikiem działu jest oficer broni podwodnej.

Dział ten obejmuje:

1) Torpedy.

2) Aparaty torpedowe nadwodne i podwodne wraz z przynależnościami mechanicznymi.

3) Rurociąg sprężonego powietrza dla celów broni podwodnej, począwszy od butli sprężonego powietrza.

4) Miny.

5) Urządzenia przeznaczone dla stawiania min na morzu.

6) Środki walki z okrętami podwodnymi w postaci sieci bomb hydrostatycznych, moździerzy do wyrzucania bomb i t. p.

7) Materiały wybuchowe które są używane w dziale broni podwodnej na okręcie, oraz specjalna amunicja broni podwodnej wraz z komorami amunicyjnymi, w których te materiały się przechowują.

8) Sprzęt nośny oddziałów minerskich.

9) Trały wraz z urządzeniem do nich należącym, oraz windy (bez silników parowych).

10) Elektryczne urządzenia bezpośrednio dotyczące broni podwodnej.

U w a g a : Na okrętach podwodnych silniki aparatów obracalnych, oraz urządzenia do stawiania min — tylko pod względem dysponowania. Nadzór techniczny i administrowanie należą do działu mechanicznego.

11) Wszelkie instrumenty, przyrządy i materiały, mające zastosowanie w dziale broni podwodnej.

12) Wszelkie urządzenia pomocnicze, które służą do szkolenia personelu w dziale broni podwodnej.

13) Archiwum broni podwodnej. Wszelkie książki i zeszyty ewidencyjne, oraz opisy instalacji broni podwodnej na okręcie i t. p.

14) Przyrządy do kierowania ogniem, instalacje dalocełowania i daloodpalania, celowniki, sekundomierze, lornetki. Specjalne telefony (tylko pod względem dysponowania). Dźwigi i norie służące do celów broni podwodnej. Tory i wyrzutnie minowe.

VI. Dział mechaniczny.

Kierownikiem działu mechanicznego jest. I. oficer mechanik okrętowy.

Do działu mechanicznego na okręcie należą wszystkie urządzenia i materiały służące do zapewnienia prawidłowego ruchu okrętu i zabezpieczenia działania wszelkich mechanizmów z tym ruchem związanych, oraz źródła i instalacje energii elektrycznej, służące tak do oświetlenia jak i uruchomienia odbiorników silnikowych, w granicach do głównych tablic rozdzielczych. W szczególności do działu tego należą:

A. Urządzenia mechaniczne.

1) Główne mechanizmy z wałami, śrubami napędowymi, przyrządami pomiarowymi i przyrządami do kierowania oraz ze sprzęgłami na okrętach podwodnych.

2) Kotły parowe główne i pomocnicze z przyrządami pomiarowymi i do kierowania.

3) Parowe i spalinowe pomocnicze mechanizmy kotłowe i maszynowe.

4) Parowe i spalinowe silniki pomocniczych urządzeń okrętowych.

5) Sprężarki powietrzne wraz z głównymi zasobnikami powietrza (butlami) i rurociągiem do nich.

6) Maszyny chłodnicze wraz z rurociągami, lecz bez samej chłodni i jej urządzeń wewnętrznych.

7) Węglownice (bunkry), zbiorniki do ropy i oliwy z przy należną armaturą.

8) Kominy i kanały dymowe.

9) Mechaniczne aparaty łączności maszynowej i kotłowej.

- 10) Rurociągi parowe.
- 11) „ oliwne i ropne.
- 12) „ pożarowe bez węży i prądnic.
- 13) „ parowego ogrzewania.
- 14) „ chłodzenia maszyn głównych i pomocn.
- 15) „ destylatora do wody kotłowej i do picia.
- 16) Rurociągi wody do mycia, picia i kotłowej.
- 17) Rury głosowe maszynowo-kotłowe i na całym okręcie, oprócz artyleryjskich.
- 18) Zbiorniki wody do mycia, picia i kotłowej.
- 19) Zeny w przedziale kotłowym i maszynowym.
- 20) Warsztaty okrętowe wraz z magazynem maszynowym.
- 21) Zamknięcia włazów, klapy, odwietrzniki i włazy balastowe, uszczelnienia i przekładnie mechaniczne peryskopów, mechaniczna część urządzeń do podnoszenia masztów, części mechaniczne dmuchaw wraz z rurociągiem na okrętach podwodnych, należą do tego działu pod względem nadzoru technicznego i administrowania.
- 22) Wszystkie mechanizmy parowe i spalinowe, użytkowane przez inne działy nietechniczne (maszyna sterowa, silniki kutrów i motorówki i t. p.) — pod względem dozoru technicznego i administrowania.

B. Urządzenia elektrotechniczne.

- 1) Wszystkie urządzenia elektrotechniczne z wyjątkiem urządzeń i instalacji elektrotechnicznych wymienionych wyżej, jako należących do działów art., br. podw., nawig. i sygn. Granicę stanowi miejsce włączenia do tablic rozdzielczych lub wyłączniki
- 2) Reflektory należą do działu mechanicznego pod względem utrzymania i administracji.
- 3) Telefony z wyjątkiem art. należą do działu mech. Telefony działów naw. i br. podw. tylko pod względem nadzoru techn. i administrowania.

U w a g a : Do pomocy w zarządzaniu urządzeniami elektrotechnicznymi oficerowie naw., sygn., art. i br. podw. mają elektrotechnika lub elektrotechników, przydzielonych do ich dyspozycji przez kierownika działu mechanicznego.

VII. Dział nurkowy.

Dział ten obejmuje:

- 1) Hełmy nurkowe, ubrania i bieliznę nurkową.
- 2) Pompy powietrzne wraz z rurociągami, telefony podwodne wraz z kablami, liny trapy i inne urządzenia służące do opuszczenia nurka na dno, wzgl. do podnoszenia go na powierzchnię, lampy i reflektory podwodne wraz z instalacją.
- 3) Świdry i młoty pneumatyczne, wreszcie wszystkie inne przyrządy służące wyłącznie do pracy nurków pod wodą.

VIII. Dział sanitarny.

Na jednostkach gdzie nie jest przewidziany lekarz, działem sanitarnym administruje podoficer sanitariusz, który jest podległy pod względem fachowym lekarzowi zespołu.

- 1) Przybory i przyrządy lekarskie (instrumenty, sprzęt szpitalny, dezynfekcja i t p.), przedmioty wyposażenia punktu opatrunkowego, sanitarne skrzynki okrętowe.
- 2) Przybory i przyrządy aptekarskie.
- 3) Opatrunki i materiały lekarskie.
- 4) Lekarstwa i materiały aptekarskie.

IX. Dział kwaterunkowy.

Tym działem administruje specjalny oficer wyznaczony przez dowódcę okrętu lub starszego przełożonego.

Dział ten obejmuje:

- 1) Kuchnie, urządzenia i naczynia kuchenne.
- 2) Piekarnie wraz z urządzeniami i narzędzia piekarskie.
- 3) Spiżarnie i urządzenia spiżarni, naczynia i przyrządy do przechowywania i konserwowania artykułów żywnościowych.
- 4) Chłodnia, urządzenia chłodni, narzędzia rzeźnicze.
- 5) Nakrycia stołowe dla mesy oficerskiej.
- 6) Naczynia do roznoszenia strawy, gotowanej dla załogi.
- 7) Sklep marynarski (spółdzielnia).
- 8) Pomieszczenia na magazyn mundurowy wraz z urządzeniem.
- 9) Warsztaty szewsko-krawieckie.
- 10) Pralnia, urządzenia pralni.
- 11) Fryzjernia, przyrządy fryzjerskie.

- 12) Naczynia do jedzenia i przybory toaletowe osobiste załogi.
- 13) Hamaki.
- 14) Materace, poduszki i koce.
- 15) Bielizna pościelowa.
- 16) Bielizna stołowa.
- 17) Umeblowanie przenośne i stałe mesy i kabin oficerskich, biur, pomieszczeń dla załogi, izby chorych i t. d.
- 18) Sprzęt biurowy.
- 19) Dywany, portiery, firanki.
- 20) Plandeki, płachty nieprzemakalne.
- 21) Biblioteka.
- 22) Druki kancelaryjne.

U w a g a : Nazwa „dział kwaterunkowy” nie przesądza w niczym i nie zmierza przynależności poszczególnych przedmiotów do właściwych służb, określonej odpowiednimi rozkazami.

X. Uwagi ogólne.

1) Na okrętach podwodnych, tymczasowo aż do dalszych zarządzeń, urządzenia elektrotechniczne działu mechanicznego, t. j. wszystkie urządzenia elektrotechniczne, z wyjątkiem urządzeń elektrotechnicznych działu sygnalizacyjnego, należą całkowicie, (również pod względem nadzoru technicznego) nie do oficera mechanika, lecz do zastępcy dowódcy.

2) Dla przyrządów „Granat”, kompasów żyroskopowych i logów Czernikiejewa okrętów podwodnych, właściwą instytucją techniczno-administracyjną na łodzi jest służba uzbrojenia względnie służba zaopatrzenia nawigacyjnego.

SKOROWIDZ ALFABETYCZNY.

(Podane są numery artykułów)

A

adiutant okrętu	311—317	alarmy	461—477
administracja ze- społu	846	alkohol, nadużywa- nie a.	12, 241
alarm bojowy	81, 464	amunicja	275, 691—694, 697
alarm gazowy	467	areszt okrętowy	430
alarm pożarowy	472, 711	artyleria, szkolenie	278
alarm przeciwlotni- czy	466	awaria, postępowania a.	197
alarm wodny	473		

B

bandera wojenna	718—721	bawełna, przechowy- wanie odpadków b.	707
bandera, obsługa	725	benzyna, przechowy- wanie b.	702
bandera, podniesie- nie i spuszczenie b. w porcie	533, 740—745	bezpieczeństwo, kon- trola urządzeń b.	226
bandera wojenna na morzu	739	bielizna, pranie b.	619
bandera podczas na- bożeństwa	680, 725	bosman okrętowy	411—420
bandera podczas sa- lutowania	738	broń, noszenie b. za- granicą	172
bandera przy żałobie	725	broń podwodna, szkolenie b. p.	291
bandera przy ukłonie	725	burty	455
bandera, zakaz spu- szczania b.	209, 722		

C

ceremoniał	513	chorury, meldunek o ch. chorzy, wyokrętowanie ch.	107 366
ceremoniał pogrze- bowy	129	ciężary, cumowanie c.	419
chorągiew Prezyden- ta Rzpltej	747—748	cło, przepisy celne	zak. 4
choroby, zapobieganie ch.	106, 365	czas, pisownia cz.	257

czas, wybijanie cz.		człowiek za burtą . . .	474, 504
na dzwonie	523	czystość osobista . . .	406, 424
czapki białe, noszenie		czystość okrętu . . .	228, 632
cz. b.	618	czyszczenie uzbrojenia	277

D

desant, ćwiczenie d. . . .	87	dowódca okrętu, odpowiednie	
dewiacja	139, 140	działalność d.o. w razie	
dewiacja, tablica d.	141	obecności pilota	156
dezercja	125—126	dowódca okrętu, w zespole	148, 149
dezynfekcja	356		
dowódca okrętu	18—209	dowódca okrętu, podległość	
dowódca okrętu, przełożonym		podczas pobytu	
wszystkich na okręcie	26	zagranicą	165
dowódca okrętu, zastąpienie	27, 28	dowódca zespołu	816—846
dowódca okrętu, postępowanie		dowódca zespołu, prawa	
w razie braku instrukcji	23	d. z.	816
dowódca okrętu, przygotowanie		dowódca zespołu, obowiązk	
do zmiany d.o.	48	wiązk	817
dowódca okrętu, znajomość		dowódca grupy okrętów	859
oficerów	65	dyżur, służba d.	517
dowódca okrętu, udział w		dyżur lekarski	352
szkoleniu załogi	76	dział mechaniczny	319
dowódca okrętu, opuszczanie		działy okrętowe	385, zał. 6
okrętu przez d.o.	118	dziennik działań wojennych	316
dowódca okrętu, prowadzenie		dziennik nawigacyjny i	
okrętu	132—164	zdarzeń	44, 162, 232, 268, 511, 756
dowódca okrętu, odpowiedzialność		dziennik maszynowy	163, 335
w obecności przełożonego	147	dziennik temperatury	688

E

eksterytorialność okrętu	19	ewidencja szeregowych	396, 429
eksterytorialność załogi	174		
elementy faktyczne okrętu	842		

F

farby, przechowywanie f.	703	flaga admirała	749
fasowanie strawy	610	flaga generała	754
filmy fotograficzne	705	fotografowanie na okręcie	528

G

gala banderowa	728—737	gotowość bojowa	24, 73
gaśnice, rozmieszczenie g.	715	gotowość morska	45, 46
golenie się	617	gotowość w ruchu, mel-	
gospodarz działu okręto-		dowanie	339
wego	442—448	gry hazardowe, zakaz	
gospodarz komory amun.	685	g. h.	11, 241
gospodarz mesy	605	gryzanie, tepienie g.	637
gospodarka mundurowa . .	404	gwizdek bosmański, sy-	
gospodarka pieniężna . .	375, 382	gnały	646, zał. 2
		gwizdek oficerski, sygnały	646

H

hamaki	620	honory, oddawanie h.	
handlarze, nadzór nad h.	527, 652	przełożonym	799
honory, oddawanie h.		honory, oddawanie h.	
z okrętu na okręt	791—796	przy trapie	531, 791, 802
		horyzont, obserwacja h.	500

I

inspekcja	95—100, 838	inspekcja, ubiór podczas i.	98
inspekcja, stan okrętu		inspekcja zapowiedziana .	96
podczas i.	97		

J

jednostka administracyjna 370, 371

K

kabina oficerska	593	komendy dla steru i ma.	
kąpiel	615, 618	szyn	506
karanie dyscyplinarne	10, 64, 237, 238	komendy w łodziach . .	zał. 1
karność, utrzymanie k.	9, 62—72, 818	komisarz	370—378
karbid, przechowywanie k.	704	komisarz zespołu	855
karta przydziału	397	komory amunicyjne	274, 289, 685, 687, 690
kierownik maszyn	447—451	kompasy	253
kierownik wachty maszyn	556	komplementowanie . . .	805
klucze, przechowywanie k.	227	konkursy	92
		konserwacja lin	633

konserwacja mundurów	630	kotwica, strata k.	158
konserwacja sprzętu 276, 290, 306		książka zarządzeń	232
kotły parowe, opieka nad k. p.	331	księga kar 66, 238, 430,	824
kotły parowe, prace przy k. p.	332	księga sygnałowa, znajomość k. s.	309
kotwice i cumy	522	kuchnia, nadzór nad k.	609
kotwica, namiar k.	522	kurs okrętu	134, 138
		kwalifikowanie 70, 214,	825

L

lazaret okrętowy	350
----------------------------	-----

Ł

łaczność, szkolenie ł.	90	łodzić, sygnał zawezwawczy	666
łodzić, bezpieczeństwo ł.	160	łodzić, podnoszenie bandery	723
łodzić, ćwiczenia na ł.	91	łodzić, podnoszenie znaku na ł.	752
łodzić, komendy	zał. 1	łódź ratunkowa	159, 546
łodzić motorowe, ostrożność	712		
łodzić, porządek w ł.	522, 655—668		

M

magazyn okrętowy, lądowy, klucze	36	mechanizmy, prace przy m.	325
malowanie okrętu	633	meteorologia	135
manewry zbiorowe	231	mesa, gospodarz m.	605
manewry zbiorowe, porządek przy m. zb.	647—648	mesa, obsługa w m.	606
mapy meteorologiczne	136	mgła, zachowanie się w m.	151, 503, 522
mapy morskie, poprawianie m.	258	miny, cumowanie m.	296
marynarze wachtowi	548	modlitwa	677
marynarze trąpowi	574—577	mundur, konserwacja m.	630
materiały łatwopalne	698—709	mundur, noszenie m.	622, 624, 625
materiał wybuchowy, przechowywanie m. w.	682	mundur, naprawa m.	628
materiał wybuchowy, badanie m. w.	684	mundur, nadzór nad m.	404—405
		musztra piesza	88, 400
		mycie się	615

N

nabożeństwo	678	nawigacja, udział of. w.	
nabożeństwo, bandera		w n.	508
przy n.	680, 725	nieszczęśliwy wypadek,	
nabożeństwo, żałobne	681	postępowanie	196
nafta, przechowywanie n.	702	nocne ćwiczenia	85
namiar kotwiczny	522	numeracja załogi 397, 458—460	
naprawa mundurów	628		

O

odbiór okrętu, formalności	32	oficer nawigacyjny w ze-	
oddział, lądowanie o. za-		spole	264
granicą	173	oficer działu okrętowego	
oddział okrętowy	452—456	392—410
oddział okrętowy, role o.	476	oficer płatnik	379—384
odpoczynek załogi	75	oficer płatnik zespołu	855
odznaczenie, podawanie		oficer podwachtowy	537
do o.	71	oficer sanitarny	345—369
oficer artylerii	270—284	oficer sanitarny zespołu	854
II oficer artylerii	284	oficer sygnałowy	302—310
oficer broni podwodnej		oficer sztabu zespołu	850
.	285—301	oficer wachtowy na mo-	
II oficer broni podwod.		rzu	490—515
nej	301	oficer wachtowy w porcie	
oficer dyżurny	536	516—537
oficer elektryk zespołu	853	oficer wachtowy, prze-	
oficer flagowy	851	łożeni of. w.	492
oficer kierownik działu		oficer wachtowy, stosu-	
.	385—391	nek do of. n.	493
oficer komplementacyjny	805	oficer wachtowy w ze-	
oficer mechanik	318—344	spole	502
oficer mechanik zespołu	852	oficerowie specjalności,	
II oficer mechanik	343	zależność	223
oficer nawigacyjny	245—269	ogień, ostrożność z o.	710—717
oficer nawigacyjny po-		okręt	1
mocnikiem d. o.	133	okręt uprawniony do sa-	
oficer nawigacyjny, od-		lutowania	758
powiedzialność	348	okręty podwodne, role	
oficer nawigacyjny, sto-		na o. p.	477
sunek do of. w.	259	okręty podwodne, służba	
oficer nawigacyjny, sto-		wachtowa na o. p.	559—563
sunek do pilota	261	okręty podwodne, podno-	
oficer nawigacyjny okre-		szenie bandery na o. p.	
tu flagowego	263, 856	722—724

okręty podwodne, zakaz zwiedzania o. p.	653
ogrzewanie piecykami	714
opiniowanie 70, 214.	825
opuszczenie tonącego okrę- tu 200, 201.	475

oświetlenie komór amu- nicyjnych	687
oświetlenie rezerwowe	713
oświetlenie żaglowca	146
osoby postronne, pobyt o. p. na okrętach	649
ordynansi	597

P

palenie tytoniu na okrę- tach	613
palenie tytoniu na o. p.	614
palenie tytoniu podczas wachtu	515
parada burtowa	803
patrole dla zwolnionych na ląd	124
personel pokładowy, po- mocniczy, technicz- ny 452, 459	
presonel techniczny wachtu	551—558
pilot, przyjęcie p.	155
pilot, stosunek do of. n.	261
piłka nożna 111,	838
plywanie, nauka pł.	113
pława, zakaz cumowania się do p.	157
poczta służbowa	313
poczta, służba pocztowa	669—676
podoficer ewidencyjny	424—435
podoficer pocztowy	670 675
podoficer sekcyjny	440—441
podoficer sternik	421—423
podoficer sygnałowy wachtu	542
podoficer szef oddziału	436—439
podoficer wachtowy	538, 539
podoficer wachtowy dol- nych pokł.	544
podróż, sprawozdanie z p.	169

podwachta	487, 537
podwładni, obchodzenie się z p.	69
pogadanki o zdrowotności	102
pogrzeb	128
pogrzeb na morzu	130—131, 681, 808
pomieszczenie d. o.	592
pomieszczenie podofice- rów	599
pomieszczenia, podział p.	591
pomoc lekarska dla po- stronnych	354
pomoc, udzielanie p.	178
poprawianie książek służ- bowych	315
pozycja kotwiczna	144
pozycja okrętu	134, 262
prace przy kotłach i me- chanizmach	332
praktyka morska	401
praktyki religijne	17, 677—680
prawo azylu, stosowanie p a. przez d. o.	176
prawo karania	10
prawo, przestrzeganie p. obcych krajów	20
przeciwlotniczy alarm	466
przegląd gotowości mor- skiej	46, 47
przegląd lekarski	357—358
przegląd mundurowy	629
przegląd załogi	51
przeglądy i inspekcje	95—100

przejęcie okrętu, termin	
p. o.	30, 35
przepisy celne	13, zał. 4
przepisy dyscyplinarne	63
przeszkody nawigacyjne	161
przewodniczący stołu	604
przewodniczący masy	240
próby mechanizmów	330

proporzyczk Prezydenta	
Rzpltej	747, 748
proporzyczk starsz. of. na	
redzie	753, 860
proporzec	727
prośby, wniesienie p.	16
protokół zdawczo-	
odbiorczy	50, 61

R

radiotechnicy wachtowi	550
radiotelegamy prywatne	676
raport karny	64, 237, 398
raport poranny	843
ratowanie załogi	199
ratownictwo, wynagro-	
dzenie za r.	182
referenci dowódcy ze-	
społu	857
regaty	92
regulaminy, znajomość r.	16
religia, wykonywanie	
praktyk r.	677—681
remont, przejęcie okrętu	
po r.	34—35
remont, spis prac remon-	
towych	54, 229, 852
rezerwa, przejście w	
stan r.	5, 53, 59
rezerwa, służba podczas r.	54
robactwo, tępienie r.	637
role i alarmy 79, 461, 477,	836
rola bojowa	464
rola desantowa	469
rola manewrowa	471
rola opuszczenia okrętu	475
rola stawiania min	469
rola trałowa	469

ronda wieczorna	230, 717
rondy nocne	523
ropa, przechowywanie r.	701
rozkazodawstwo, szkole-	
nie r.	80
rozkład dnia, w porcie	
podczas lata	580
rozkład dnia, w porcie	
podczas zimy	583
rozkład dnia, w porcie	
podczas święta	582
rozkład dnia, na morzu	584
rozkład dnia, na morzu	
w święta	585
rozkład dnia, podczas	
wojny	588
rozkład służby tygodnio-	
wej	581
rozkład komunikacji z łą-	
dem	243
rozkład wachty morskiej	486
rozkład wachty portowej	487
rozmiary bander i flag,	
wzajemne dostosowanie	
r.	757
rozmieszczenie oficerów	593
rysunki, zbiory r.	39

S

salut armatni	758—790
salut armatni dla dowód-	
ców morskich	779—783
salut, okręt uprawn. do s.	758

salut dla Prezydenta	
Rzpltej i głowy obcego	
państwa	773—778
salut narodowy	768—772

salut osobisty	784—788	statek handl. polski, za-	
salut z powodu uroczy-		prosenie	194
stości	789	statek kablowy, ostroż-	
salut żałobny	790	ność przy st. k.	152
sekcje	455	statek przewożący osobę	
sieci rybackie, uwaga		panującą	186
na s. r.	153	stawianie min	83
służba wachtowa	478—577	ster, urządzenia sterowe	252
smary, przechowywanie s.	703	sternik łodzi okrętowej	
śmierć, wypadek ś.	107, 127		654—656
śmiecie, wyrzucanie ś.	636	sternik łodzi ratunkowej	546
sonda użycie s.	137	sternik łodzi wachtowej	547
specjaliści artylerii	279, 280	stołowanie się	601—604, 608
specjaliści br. podwo-		straty	229
dnej	293	strzelanie ćwiczebne	82
spirytus, przechowywanie	702	strzelanie z broni ręcznej	89
sport	112, 402	starszy oficer na redzie	860
spotkanie przy trapie	218, 531	strzyżenie włosów	617
stań gotowości okrętu	5	szafki marynarskie	631
statek	1	szkolenie bojowe, inspek-	
statek handl., zależność		cja	99, 100, 838
prawna na st. h.	183	szkolenie bojowe, nadzór	
statek handl., wkrocze-		nad szk.	77, 830
nie na st. h.	190—191	szkolenie, plan szk.	78, 829
statek handl. podczas		szkolenie, sprawozdanie	
wdajny	192—193	z szk.	94, 835
statek handl. polski, łącz-		szkolenie załogi	828—835
ność	195	szkolenie zespołu	828—835
		sztab zespołu	848—858

T

tabela wschodu i zachodu		telegram o przybyciu	167, 168
słońca	269	torpedy, cumowanie t.	296
tabela zmiany prądu	269	torpedy, zagubienie t.	295
tajemnica służbowa	72, 823	trąbka, sygnały na t.	646, zał. 3
tajne akty, przejęcie t. a.	38	trałowanie	83
taktyczne elementy okrę-		trap, honory przy t.	531, 802
tu	842	trapowi, marynarze t.	574
temperatura komór amu-		trap, spotkanie przy t.	98,
nicyjnych	688		218, 531

U

ubranie cywilne, nosz. u. c.	623	ukłon banderą przy za-	
ubranie załogi	362	łobie	725

ukł ^o n wojskowy, odda-		ustawy i regulaminy,	
wanie u.	642, 664	znajomość	16
urlop, kolejność u.	399	uszkodzenie okrętu	229

W

wachta	455	wody terytorialne	171
wachta, służba wachtowa	242,	worki, przechowywanie w.	708
	478—577	wychowanie fizyczne	114, 837
wachta bojowa	465, 481	wygląd okrętu	522
wachta bojowa, szkolenie		wyjście załogi na ląd	116, 239
w. b.	84	wyjście na ląd, kolejność	399
wachta maszynowa na		wyjście na ląd, udzielanie	
postoju	554		115—124, 827
wachta maszynowa w ru-		wyjście na ląd, ogranicze-	
chu	553	nia	117
wachta morska na postoju	483	wyjście na ląd, zapisy-	
wachta morska, rozkład		wanie	118
w. m.	486	wyjście na ląd, kontrola .	121
wachta portowa	484, 487		524, 525
wachta, przejęcie i zda-		wyjście na ląd, meldowa-	
nie w.	512	nie się	120
walizki, zakaz przechowy-		wyjście na ląd, pouczenie	123
wania	631	wyjście na ląd, ulokowanie	122
warta okrętowa	564	wymijanie, przepisy	
wartownicy	572	o w.	145, 499
węgiel, przechowywanie w.	700	wymijanie w zespole . . .	150
wizyty oficjalne	317, 804—806	wypłata żołdu	407
włosy, strzyżenie wł. . . .	617	wyżywienie załogi	236
woda do picia	103, 561, 612	wyżywienie, skargi na w.	611

Z

zaciemnianie okrętu	468	zakazy, różne z.	639
zadanie załogi	7	załoga, numeracja z. . . .	397,
zażalenie, wniesienie z.	16, 68		457, 458
zagranicą, pobyt z.	165—195	załoga okrętu lub statku	6
zagranicą, pobyt z. na		załoga, obowiązki z. . . .	8
ładzie	175	załoga, zachowywanie	
zagranicą, lądowanie od-		się z.	15
działu z.	173	zatonienie komór amuni-	
zagranicą, noszenie bro-		cyjnych	690
ni z.	172	zapałki, przechowywa-	
zagranicą, telegram o		nie z.	706
przybyciu	167, 168	zaziębienie, zapobiega-	
zakonserwowanie okrętu	59	nie z.	105

zbiórki załogi	237	zęby, kontrola z.	359
zbiorniki dla płynów		zegarek obserwacyjny	255
łatwopalnych	712	zegary okrętowe, nastawienie z. o.	256
zderzenie z innym O.R.P.	197	zeny, prace w. z.	712
zderzenie z obcym okrętem i t. d.	198	zespół, wyszkolenie z.	828—837
zastępca dowódcy okrętu do spraw pol.-wych. 210—	211	znajomość okrętu	215
zastępca dowódcy zespołu do spraw pol.-wych.	847	znajomość podwładnych	67, 214, 324, 395
zastępca dowódcy okrętu	212—244	znak dowódcy okrętu	750
z. d. o. przy manewrach	235	znaki dowódców morskich	749, 751, 752
z. d. o., stosunek z. d. o. do d. o.	216	zwracanie się do podwładnych	69
z. d. o., stosunek z. d. o. do załogi	222	zwiadający okręt, nadzór nad z.	526, 650
z. d. o., zmiana z. d. o.	221	zwierzęta, zakaz trzymania z.	638
z. d. o. zastąpienie d. o.	219		
zdrowotność 101—108, 347, 406			

Ż

żaglowiec, oświetlenie ż.	146	życiorys okrętu	40, 226, 842
żałoba	808—815	życiorys maszyn	40, 335, 852
żałoba, bandera przy ż.	725	żyrokompas	141
żałoba, salut armatni przy ż.	790		

Wojciech

