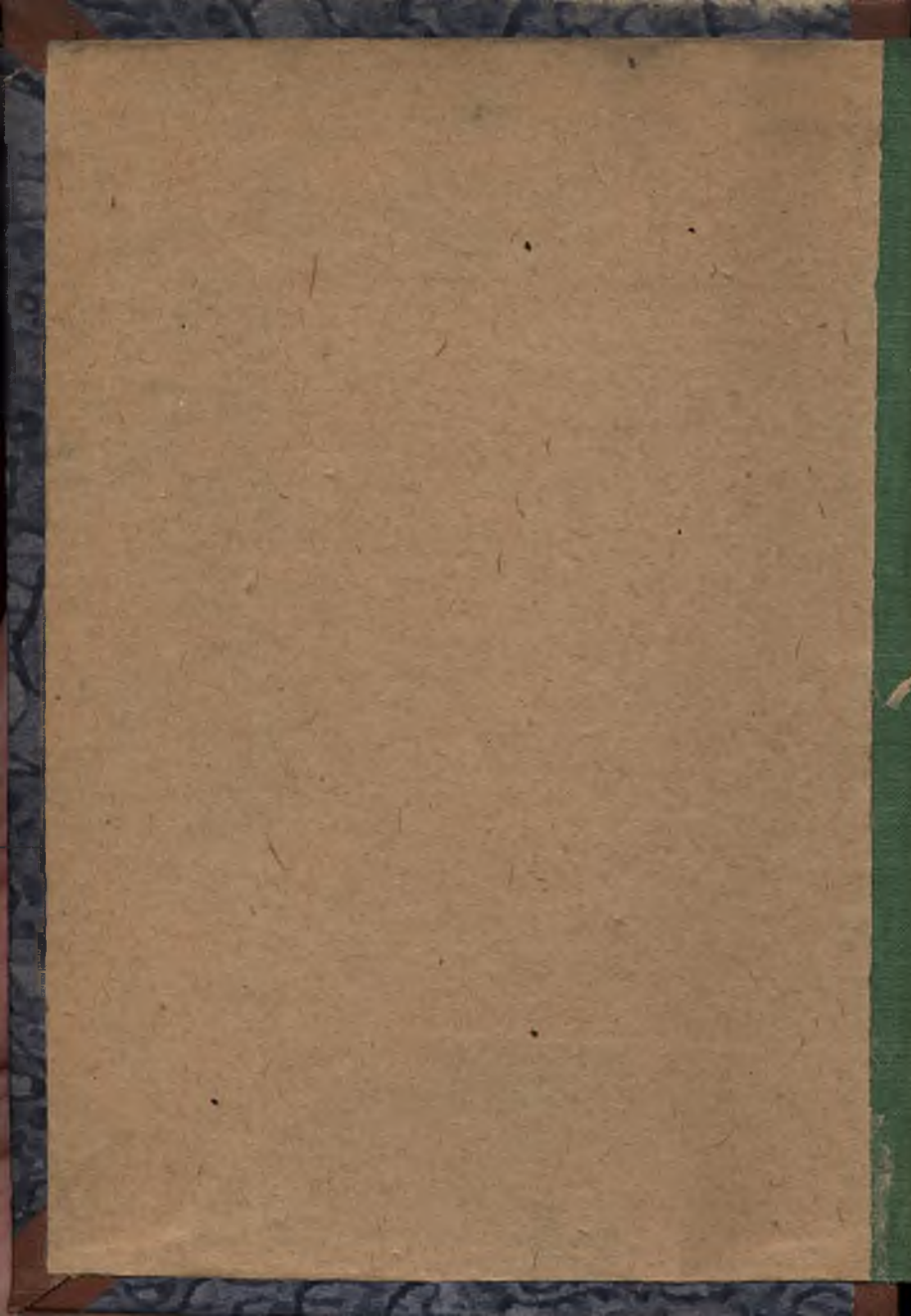
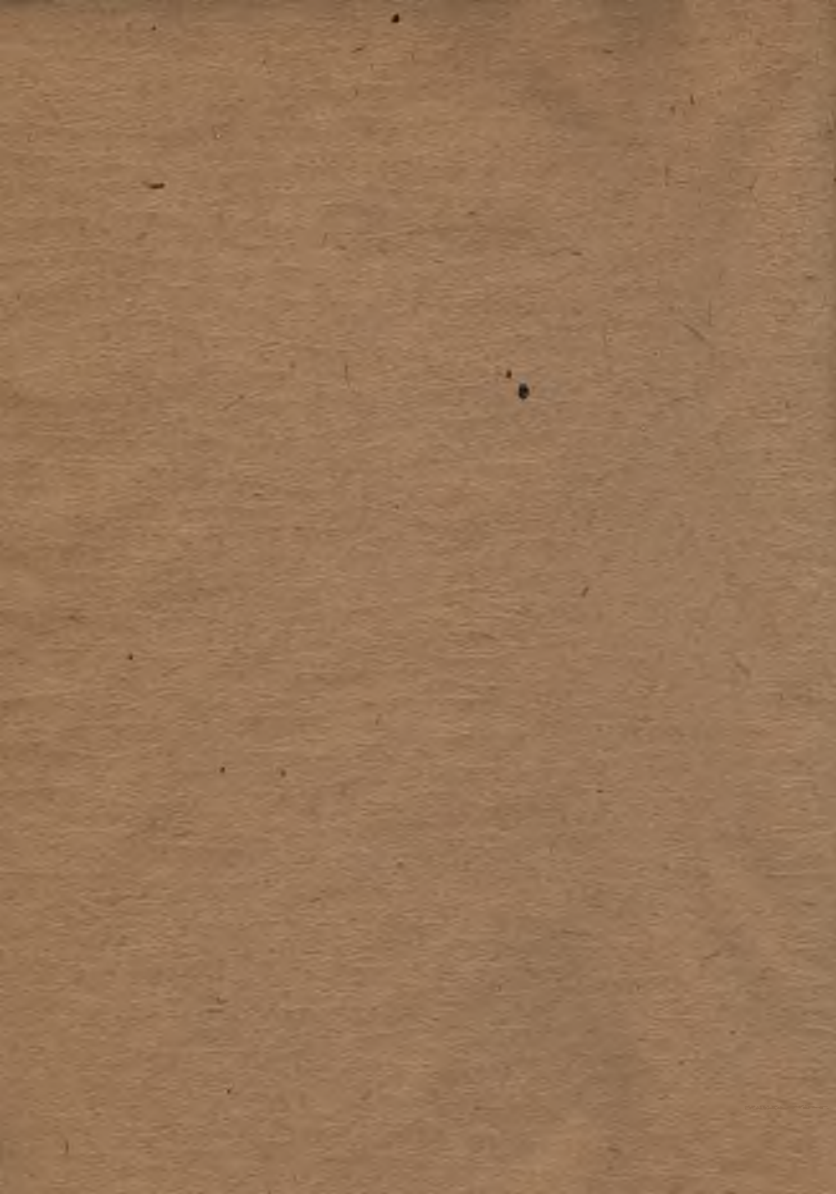










PODREČZNIK
WIOŚLARSTWA
REGATOWEGO

INŻ. EUGENJUSZ LENARTOWICZ



BIBLIOTEKAZKA

N 12-13

1.50

SPORTOWA

N 12-13

WARSZAWA

ZŁ

GŁÓWNA KSIĘGARNIA

WOJSKOWA

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

BIBLIOTECKA SPORTOWA

Nr. 12 — 13

Inż. EUGENJUSZ LENARTOWICZ

PODRĘCZNIK
WIOŚLARSTWA
REGATOWEGO

WARSZAWA 1930
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

1511405

382045

I

k.-41/16799

15.12. 25,

Druk, A. Szlachowicza i Sp., Nowolipie 11. Tel. 321-71.



SPIS RZECZY.

Słowo wstępne	1
Notatki historyczne.	3
Czem jest sport wioślarski?	9
Kto może być wioślarem	10
Wodniacy	14
Propaganda sportu wioślarskiego zagranicą, a u nas	15
Nauka wiosłowania	19
Kiedy i jak zaczynać naukę wiosłowania	19
Wiosłowanie na siedzeniach stałych.	20
Wiosłowanie na siodełkach ruchomych	25
Pierwsze wyjazdy na wodę	28
Styl i technika wiosłowania	32
Osady	40
Różne biegi i klasyfikacja wioślarzy.	40
Krótki przegląd osad regatowych	41
Tabor regatowy	54
Gigi i skulingi	54
Łodzie półwyścigowe	55
Konstrukcja łodzi wyścigowej	60
Wiosło	66
W przechowalni	69
Stocznie łodzi wyścigowych	71
Zaprawa	73
Zimowe przygotowanie wioślarzy	74
Instruktor i trener	78
Właściwa zaprawa na wodzie	83
Regaty	89



SŁOWO WSTĘPNE.

Coraz bardziej rozwijający się sport wioślarski w Polsce odczuwa prawie zupełny brak odpowiedniej literatury książkowej. Brak ten w znacznym stopniu wypełnia „Sport Wodny“, lecz jako czasopismo nie może być tem, czem jest niewielka książka, cennawiająca całokształt zagadnień wioślarstwa regatowego.

Od dosyć już dawna miałem zamiar napisać podręcznik wioślarski, jednak trudności wydawnicze nie pozwalały mi narazie zrealizować mych projektów.

Na życzenie Wojskowego Instytutu Naukowo Wydawniczego, który był inicjatorem tego wydawnictwa, pośpieszyłem się z wykończeniem podręcznika, aby mógł jeszcze w tym sezonie być oddany do użytku.

Na karb tego pośpiechu kładę wszelkie niedokładności i braki, które pomimo mej woli mogły się tu ukazać.

Jeżeli jednak ta książeczka, chociaż w części, okaże się pożyteczna, szczególnie dla wioślarzy nowych

i dla towarzystw wioślarskich świeżo powstałych, cel mój zostanie osiągnięty.

Przy opracowywaniu niniejszego podręcznika posiłkowałem się rocznikami „Sportu Wodnego“, (dawniej „Wioślarz Polski“), gdzie drukowany był cały szereg wartościowych prac. Przytoczę tu: Podręcznik wioślarski E. Szredera, oraz „Zasady wiosłowania“ W. Wańkowicza.

Poza tem były mi pomocne i inne prace, a mianowicie:

„Zasady wiosłowania“ de Havilanda w tłumaczeniu A. Osiecimskiego-Czapskiego.

„Przystanie i baseny wioślarskie“ inż. A. Lotha w zbiorowej pracy „Budowa terenów i urządzeń sportowych“.

„Rowing-Natation“ Aleksandra Lein,

„Der Rudersport“ dr. B. von Gaza.

„Katechismus des Ruder - und Segelsportes“ O. Gusti.

NOTATKI HISTORYCZNE.

Początków wioślarstwa regatowego, zresztą jak i prawie wszystkich innych sportów, należy szukać w Anglii, w początkach ubiegłego stulecia.

W angielskich miastach portowych już w 18 stuleciu znane były biegi łodzi portowych, utrzymujących komunikację pomiędzy okrętem, a brzegiem.

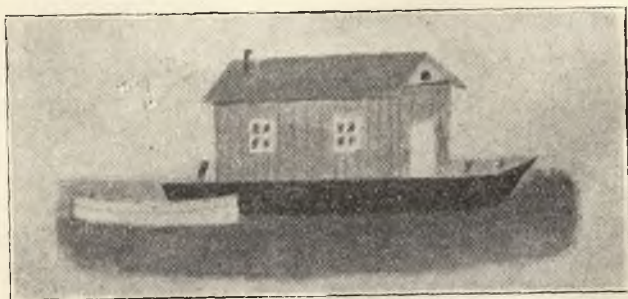
Anglija — kraj wyspiarski, ojczyzna żeglarstwa, jest też i kolebką wioślarstwa. Tam powstałi pierwsi konstruktorzy łodzi regatowych. Tam stopniowo ulepszano te łodzie, wprowadzając różne pierwszej doniosłości udogodnienia: dulki, podnóżki, odsadnie, szyny i ruchome siodełka. Szerokość łodzi stale się zmniejszała, aż w 8-ym dziesiątku lat ubiegłego stulecia, ustalono już typ łodzi regatowej, który od tego czasu nie uległ zasadniczym zmianom konstrukcyjnym.

W Anglii rozgrywano już bardzo poważne zawody wioślarskie wtedy, gdy na kontynencie Europy sport wioślarski jeszcze nie istniał. Już w r. 1829 po raz pierwszy zostaje zorganizowany bieg ósemek uniwersyteckich Cambridge-Oxford. W 1839 r., odbywa-

ją się pierwsze regaty w Henley, zbliżone pod względem organizacyjnym do regat obecnych.

W połowie ubiegłego stulecia za przykładem Anglii, sport wioślarski zaczął się rozwijać we wszystkich wolnych krajach Europy zachodniej. W Polsce, podzielonej na trzy zabory, gdzie wysiłki całego narodu, poświęcone były walce o swe istnienie, sport wioślarski począł się rozwijać nieco później.

W 1878 r. jednocześnie z powstaniem w Warszawie niemieckiego „Yacht-Clubu“, grupa polskiej młodzieży zorganizowała pierwsze w Polsce towarzystwo wioślarskie. Wynajęto od nauczyciela pływania połowę krypy na przystań, zamówiono u miejscowego stolarza pierwszą łódź czterowiosłową i tak oto powstał polski sport wioślarski.



Rys. 1. Pierwsza przystań W. T. W. w 1878 r.

Dopiero po czterech latach ustawicznych usiłowań, udało się zalegalizować w 1882 r. „Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie“ (W. T. W.).

Odtąd już rozwój polskiego wioślarstwa szedł szybkimi krokami. Wkrótce powstały towarzystwa wioślarskie w Płocku, Włocławku, Krakowie, Kaliszu i Łonży. Dla wioślarzy polskich nie istniały granice państw zaborczych. W 1904 r. powstaje „Klub Wioślarski“ w Poznaniu, a w dwa lata później — sekcja wioślarska przy Polskiem Towarzystwie Gimnastycznem „Sokół“ w Kijowie. Istniejące jednak towarzystwa wioślarskie nietylko sportowi poświęcały swój czas i swą pracę; były to jakby twierdze polskości, skąd duch i słowo polskie promieniowały na zewnątrz.

Pierwsze regaty w Warszawie, a właściwie jedyny bieg ciężkich czwórek, odbył się w lipcu 1884 r. Na starcie stanęły: osada W. T. W. oraz osada niemieckiego „Yacht-Clubu“. Cała Warszawa była poruszona tym biegiem, nietylko ze względów sportowych. Bieg zakończył się dobrą dla nas wróżbą — Niemcy zostali pobici.

Skład tej pierwszej historycznej osady stanowili wioślarze: Grotowski, Schiffner, Matecki, Car i sternik Chojnacki.

Zanotować należy pierwszy udział polskich wioślarzy w regatach zagranicznych, a mianowicie w 1894 r. czwórka W. T. W. startuje w Pradze Czeskiej, a w rok później Z. Kudelski, członek W. T. W. startuje na jedyńce w Petersburgu.

O zrzeszeniu polskich towarzystw wioślarskich w warunkach przedwojennych nie mogło być nawet mowy. Jednak corocznie organizowane regaty mię-

dzyklubowe wytworzyły bardzo silną łączność. Na warszawskich regatach, oprócz osad miejscowych i z bliskiej prowincji, startowały osady z Krakowa, Poznania i Kijowa.

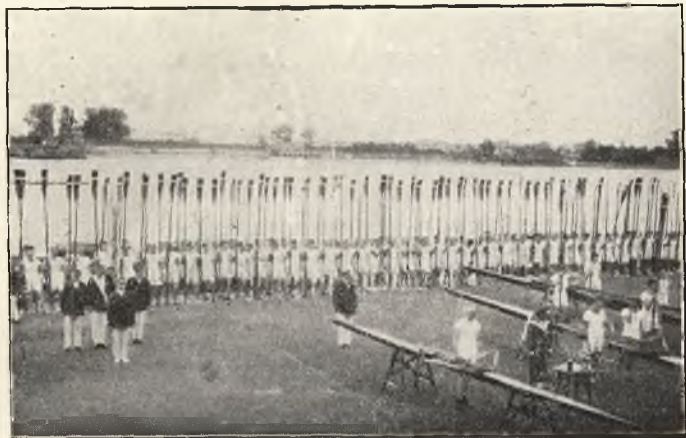
Z chwilą wybuchu wojny europejskiej, działalność sportowa towarzystw wioślarskich, albo zupełnie zamarła, albo też ograniczyła się do minimum. Smutne i ciężkie lata wojny zakończyły się jednak, a skutkiem wojny było powstanie niepodległej i zjednoczonej Polski.

W r. 1919 na zjeździe wioślarskim, który odbył się w Kaliszu, z okazji 25-letniego jubileuszu miejscowego Towarzystwa Wioślarskiego, rzucono myśl zorganizowania oficjalnego związku. Tegoż roku



Rys. 2. W 50-letnią rocznicę istnienia.—Nowa przystań W. T. W.

w grudniu odbył się w Poznaniu pierwszy organizacyjny zjazd Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich (P. Z. T. W.).



Rys. 3 Uroczystość otwarcia nowej przystani W. T. W.

Już w następnym roku w Bydgoszczy, na najpiękniejszym terenie regatowym, jaki Polska posiada, zorganizowano pierwsze regaty związkowe z biegami o mistrzostwa Polski. Od tego czasu można zanotować ciągły i bezustanny rozwój wioślarstwa. Gdy w r. 1919 do związku przystąpiło 16 towarzystw, reprezentujących około 3.000 wioślarzy, po upływie lat dziesięciu P. Z. T. W. liczy 45 towarzystw i 8000 wioślarzy. W 1924 r., zorganizowano wyjazd reprezentacji wioślarskiej na VIII olimpiadę w Paryżu

W 1925 r. przystąpiono do Międzynarodowej Federacji Wioślarskiej (F. I. S. A.) i odtąd już corocznie brano udział w mistrzostwach Europy. W 1927 r. P. Z. T. W. organizuje w Bydgoszczy wspaniałe regaty międzynarodowe z udziałem Francji, Belgii, Czechosłowacji i Węgier. W r. 1928 udział w IX olimpiadzie w Amsterdamie, gdzie obydwie polskie osady odnoszą duże sukcesy. Wreszcie w r. 1929, na zakończenie pierwszego dziesięciolecia swej działalności, P. Z. T. W. organizuje kongres F. I. S. A. w Warszawie i regaty o mistrzostwo Europy w Bydgoszczy. Wspaniała organizacja kongresu i regat, w których brały udział osady jedenastu państw Europy, przynosi zaszczyt władzom P. Z. T. W.

CZEM JEST SPORT WIOŚLARSKI.

Człowiek współczesny, który mieszka i pracuje w dużych i ciasnych skupieniach ludności, jakimi są obecnie miasta, odczuwa brak zdrowego i odpowiedniego ruchu, który uprawiany w warunkach higienicznych jest dla organizmu ludzkiego również niezbędny, jak prawidłowe odżywianie się. Brak ruchu powoduje złą przemianę materji, a zatem i wadliwy rozwój organizmu.

Ucząca się młodzież, wyczerpana pracą w ciasnych murach szkolnych, liczne rzesze pracowników biur, banków i urzędów, wszyscy bardzo chętnie garną się do ruchu, słońca, wody, czystego powietrza i dużych wolnych przestrzeni. Skarby te daje wioślarstwo, rozwijając jednocześnie u swoich adeptów prawie wszystkie mięśnie ciała.

Zaletą sportu wioślarskiego jest prawidłowy rozwój klatki piersiowej, a jedno pociągnięcie wiosłem to praca nóg, krzyża, brzucha, klatki piersiowej, ramię, ręk i t. p. Człowiek przy pracy siedzącej oddycha tylko dolnymi płatami płuc a szczyty płuc na-

pełniają się powietrzem tylko przy głębszych oddechach. Wzmocniona praca podczas wiosłowania wymaga dużego dopływu tlenu do tkanek, a płuca przy każdym oddechu muszą wchłaniać możliwie dużą ilość powietrza. Wiosłowanie odświeża również i system nerwowy człowieka.

Inną zaletą wiosłarstwa jest rozwijanie uczucia solidarności, koleżeństwa, karności i zgodnej pracy w grupie. Wiosłarz w osadzie jest tylko częścią, ogniwem całości. Całość — osada, to grupa zgodnych ludzi.

KTO MOŻE BYĆ WIOŚLARZEM.

Wiosłarstwo zwykłe, spacerowe oraz turystykę wodną, mogą i powinny uprawiać z pożytkiem dla swego zdrowia jak najszerze warstwy ludności naszych miast.

Wiosłarstwo, dążące do opanowania formy, stylu i szybkości, a więc do wyczynu, stawia swoim zwolennikom duże wymagania. Młody człowiek, wstępujący do wiosłarstwa regatowego, powinien przede wszystkim być gruntownie zbadany przez lekarza specjalistę. Zupełnie zdrowe serce i płuca — to pierwszy warunek. Pożądana jest również silna budowa ciała, możliwie duży wzrost i ciężar, które w wiosłarstwie grają większą rolę niż w innych sportach. Młody człowiek niskiego wzrostu może być dobrym piłkarzem, kolarzem, może z powodzeniem uprawiać

niektóre działy lekkiej atletyki, nie może jednak być dobrym wioślarzem.

Trudno jest ustalić minimalną granicę wzrostu i ciężaru. W każdym razie nawet w osadach najbliższych wzrost nie powinien być mniejszy niż 1,70 m, ciężar nie mniejszy niż 62 kg. Do osad pierwszej klasy, które mają na celu silną, miejscową i zagraniczną konkurencję, trzeba dobierać wzrost 1,80 m i wyżej, ciężar 75 — 80 kg.

Nie można tych warunków uważać za nienaruszalne, gdyż czasami zdarza się, iż osada mniejszego ciężaru i wzrostu bije osadę cięższą i wyższą, ale tylko wtedy, gdy jest lepiej od niej przygotowana, gdy ma większą zaprawę, lepszą technikę i większą wytrzymałość. Przy równości tych czynników zawsze osada dużego wzrostu i ciężaru musi wygrać.

Polacy, szczep słowiański są niższego wzrostu od narodów anglo-saskich, skandynawskich i germańskich. Jednak 1,80 m wzrostu nie należy u nas do rzadkości.

Charakterystyczne uwagi pod względem wzrostu i ciężaru wioślarzy miałem możliwość poczynić na ostatniej olimpiadzie w Amsterdamie, gdzie widziało się jednocześnie zawodników dwudziestu, najbardziej w wioślarstwie zaawansowanych narodów.

Do najniższego wzrostu zaliczyć można było: czwórkę japońską i ósemkę francuską, które żadnej roli nie odegrały, oraz naszą polską czwórkę B. T. W.

Czwórka bydgoska u nas średniego wzrostu, jeżeli na Olimpiadzie odegrała ważną rolę, to zawdzięcza tylko swej wytrwałości, sile woli i umiejętności wiosłowania.

Polska ósemka A. Z. S., która u nas w r. 1928 była najlepiej dobrana pod względem wzrostu, na olimpiadzie zaliczona mogła być zaledwie do osad średniego wzrostu.

Wysokiego wzrostu wiosłarzy miała Anglja, Kanada, Niemcy, a co powiedzieć o słynnej kalifornijskiej ósemce, w której wszyscy wiosłarze mieli wzrost powyżej 2 m. Większość osad olimpijskich to wzrost duży i piękna budowa, a nawet narody romańskie: Włosi i Francuzi mieli niektóre osady pięknie dobrane.

W przeciwieństwie do wiosłarzy, których jak największy wzrost i ciężar są pożądane, towarzystwa wiosłarskie mają dużo kłopotu z wyszukaniem odpowiednich kandydatów na sterników regatowych, których ciężar musi być jak najmniejszy. Regulamin określa — 50 kg, a każdym nawet kilka kilogramów wwyż jest niepotrzebnem obciążeniem łodzi wyścigowych.

Bezpowrotnie minęły już u nas czasy, gdy na sterach łodzi wyścigowych można było widzieć 70 — 80 kg. Teraz już nawet drugorzędne pod względem sportowym towarzystwa zrozumiały, iż ciężaru sternika bagatelizować nie wolno.

Granice wieku wiosłarzy regatowych są bardzo rozległe. Rozpoczynać naukę wiosłowania i lekkie wy-

jazdy spacerowe powinna młodzież w wieku lat 16—18. Po ukończonym 18-ym roku życia można już rozpocząć mocniejszą zaprawę. Najwyższą jednak formę sportową osiąga wioślarz, mając lat 22 — 30. Jednak wśród najlepszych wioślarzy widzi się czasami (co-prawda rzadko) 18-to letnich młodzieńców, częściej dojrzałych mężczyzn 40-to letnich.

Kalifornijska ósemka to studenci w wieku lat 22 — 25, angielska, która przegrała bieg tylko o pół długości łodzi to wioślarze lat 30 — 35.

Mistrz olimpijski na dwójce ze sternikiem, osada szwajcarska, bracia Schöchlin mieli lat: szlakowy powyżej 40, nosowy około 40.

Jak widać z powyższych przykładów, wioślarz może utrzymać swą najlepszą formę sportową w ciągu długiego szeregu lat. Jednak trzeba prowadzić tryb życia według surowych zasad sportowych i nie wolno robić dłuższych kilkoletnich przerw w wiosłowaniu. Nie można jednak przystępować do ciężkich zapraw przedregatowych po ukończonym 30 roku życia, nie mając ogólnego przygotowania sportowego.

Dla tej kategorii starych nowicjuszów jak i dla dawnych regatowców, którzy z jakichkolwiek przyczyn przestali uprawiać stałą zaprawę, pozostaje turystyka wodna z jej rozkoszami przebywania wśród idealnych warunków: czystego powietrza, słońca, wody i ruchu.

WODNIACY.

Wioślarstwo jest sportem, który można uprawiać w ciągu najdłuższego chyba szeregu lat. Z pewnem wzruszeniem należy patrzeć na niektórych członków założycieli W. T. W., którzy jeszcze teraz, po 52 latach istnienia towarzystwa, wiosłują, robiąc nawet dosyć dalekie, kilkunasto-kilometrowe przejażdżki. Kto za młodu poznał i pokochał wodę, zostaje jej wierny przez całe swe życie.

Młody człowiek rozpoczyna swą karierę wioślarską w osadach wielowiosłowych ze sternikiem, przechodzi etapy nowicjusza, młodszego i starszego. Później często przechodzi do trudniejszej jazdy w osadach bez sternika, lub do jazdy na wiosła krótkie, na jedyńce lub dwójce podwójnej. Wszyscy dążą do zdobycia mistrzostwa Polski, mistrzostwa Europy i marzą o największym zaszczycie — mistrzostwie olimpijskiem.

Ci, którzy w tej bardzo trudnej drodze odpadają z walczących szeregów, często przechodzą do kategorii turystycznej. Etapem końcowym zawodnika regatowego są wyjazdy na łodzi spacerowej z... narzeczoną.

Później po kilku lub kilkunastu latach ten sam wioślarz wyjeżdża na wodę z całą rodziną, rozwija zamiłowanie do wioślarstwa i daje pierwsze lekcje wiosłowania swym synom. Jeszcze później i do ostatnich lat życia prawdziwy wioślarz zawsze interesuje się regatami i chętnie przebywa nad wodą. Często

dawniejsi zawodnicy przystępują do pracy organizacyjnej w towarzystwach, związku lub też zakładają nowe towarzystwa wioślarskie.

PROPAGANDA SPORTU WIOŚLARSKIEGO

ZAGRANICĄ I U NAS.

W Anglii wioślarstwo jest sportem narodowym. W szkołach średnich istnieje obowiązkowa nauka wiosłowania, a nierzadki jest wypadek, iż jedna szkoła ma kilka dobrych osad na ósemkach. Dla młodzieży szkolnej organizuje się tam specjalne biegi, a nawet regaty.

Najciekawszy z tego rodzaju biegów jest bieg ósemek na dopędzanie przeciwnika, organizowany zwykle w pierwszej połowie marca. Tor wynosi 3,5 mili angielskiej, osady startują w odstępach, wynoszących 50 jardów. Bieg składa się z kilku, najczęściej z czterech, seryj, a w każdej serji startuje 15 ósemek. Eliminacje trwają 4 dni, a zwycięska osada zdobywa tak zwane „pierwsze miejsce na rzece“.

Najbardziej popularny jest wszakże bieg ósemek uniwersyteckich Cambridge-Oxford na przestrzeni 4.25 mili ang. (6,84 km). Temu biegowi przyglądają się z ciekawością olbrzymie tłumy widzów, wynoszące czasami około miliona osób, interesujących i znających się na wioślarstwie.

Równie popularne są regaty w Henley, które uważać należy za nieoficjalne mistrzostwa świata.

Zwykle najlepsze osady innych narodów, po szeregu powodzeń na innych terenach regatowych, próbują szczęścia w Henley. Najczęściej próby te się nie udają. Bywa jednak i inaczej.

W r. 1906 bieg ósemek o „Grand Chalange Cup“ wygrała osada belgijska gandawskiego „Club Nautique“. Mieszkiałem wówczas w Gandawie. Już wieczorem w dniu zwycięstwa wszystkie gazety gandawskie wydały nadzwyczajne dodatki. Podczas powrotu wioślarzy całe miasto brało udział w przyjęciu zwycięzców. Domy udekorowano flagami, balkony domów przystrojono dywanami, a powozy, w których jechali wioślarze ze stacji do klubu, zostały formalnie zarzucone kwiatami. W dwa tygodnie później zwycięskiemu klubowi złożył wizytę ówczesny król belgijski Leopold II i kazał przedstawić sobie wioślarzy. Od tej chwili dawny „Club Nautique“ począł się zwać „Royal Club Nautique de Gand“. Dla nas zwycięstwo belgijskiej osady ma również pewne znaczenie. W ósemce było dwóch Polaków, studentów uniwersytetu w Gandawie: Czerniewicz i Kowalski.

W Polsce z każdym rokiem wioślarstwo zyskuje na popularności. Stale i znacznie wzrasta ilość towarzystw wioślarskich i wioślarzy. Jednak na przeszkodzie stoi brak odpowiednich terenów regatowych, a nieuregulowana Wisła najmniej nadaje się do tego celu. To też regatami w Warszawie, oprócz ograniczonej ilości członków towarzystw wioślarskich, nikt więcej się nie interesuje. Przeciętny war-



Rys. 4. Teren regatowy w Bydgoszczy.

szawiak nie zawsze wie, że gdzieś na Wiśle, powyżej mostu Poniatowskiego, istnieje i rozwija się sport wioślarski. W pierwszych latach niepodległości dużo mówiło się i pisało o mającym jakoby powstać torze regatowym na Siekierkach, później — o Kępie Potockiej, teraz odłożono te sprawy — „ad calendas graecas“.

Tam, gdzie istnieje odpowiedni tor regatowy, jest i zainteresowanie się wioślarstwem szerokiej mas ludności. Przykład Bydgoszcz, gdzie kilku członków miejscowego Towarzystwa Wioślarskiego stawia własnym kosztem wspaniałe kryte trybuny, gdzie magistrat stawia olbrzymie szopy na łodzie i wspaniałe szatnie dla wioślarzy, gdzie na wioślarskich mistrzostwach Europy było ponad 30.000 widzów.

NAUKA WIOSŁOWANIA.

KIEDY I JAK ZACZYNAĆ NAUKĘ WIOSŁOWANIA.

Początkową naukę wiosłowania dla młodzieży, świeżo przyjętej do towarzystw wioślarskich, posiadających baseny zimowe, powinno się rozpoczynać w pierwszych miesiącach zimowych. Towarzystwa, nie posiadające basenu, mogą rozpoczynać pracę wczesną wiosną albo po głównym sezonie regatowym, t. j. w początkach września.

Sezon regatowy, który trwa od połowy czerwca do końca sierpnia, najmniej nadaje się do początkowej nauki wiosłowania. Wówczas wszystkie sportowe czynniki towarzystw wioślarskich są prawie wyłącznie zajęte przygotowaniem uformowanych już osad do regat.

W towarzystwach, nie posiadających basenu do początkowej nauki wiosłowania, powinien się znajdować na wodzie stały przyrząd, skrzynia. Na wodzie bieżącej przyrząd powinien być tak umieszczony, aby początkujący wioślarz siedział twarzą wdół rzeki, gdyż łatwiej jest wiosłować z prądem.

Tam, gdzie niema stałego przyrządu, trzeba chociaż na pomoście zrobić jego surogat. Wystarczy, zachowując odpowiednie wymiary, umieścić ławeczkę, podnózek i odsadnię. W żadnym przypadku nie powinno się rozpoczynać nauki wiosłowania na łodzi, a zwłaszcza na łodzi o ruchomych siodełkach.

Instruktor powinien bacznie śledzić, aby jego

uczeń już na pierwszych lekcjach wykonywał prawidłowo tylko ruchy potrzebne, by się nie manierował, gdyż później trudno jest wykorzenieć wszelkie ruchy nieprawidłowe, lub zupełnie niepotrzebne, nabyte przy pierwszych lekcjach.

W. Wańkowicz w swych „Zasadach wiosłowania“¹⁾, pisze: „Pełny cykl ruchów wiosłarskich składa się mniej więcej z 75 ruchów poszczególnych części ciała. Konieczność jak najdoskonalszego skoordynowania tych ruchów każe uczącemu baczyć bardzo na swego pupila i zmusza go do wkładania ogromnej ilości pracy i energji; ze swej strony uczeń wioslarz musi pamiętać, że tak skomplikowany sport wymaga wytrwałości, cierpliwości i dużego zaparcia się siebie. Krótko mówiąc wiosłarka opiera się na charakterach, ale też i je wyrabia. Jest to sport zdrowy moralnie i fizycznie“.

Ładne wiosłowanie nie jest rzeczą łatwą. Jednak przy pewnej cierpliwości i wytrwałości, poświęciwszy tej sprawie pewną ilość czasu, wszyscy mogą opanować, umiejętność prawidłowego wiosłowania.

WIOSŁOWANIE NA SIEDZENIACH STAŁYCH.

Pierwszy okres nauki wiosłowania powinien się odbywać na siedzeniach stałych. W tym celu na szynny ruchomego siodełka kładzie się zwyczajną deseczkę. Nie wolno jest surowemu jeszcze wioslarzowi dawać ruchomego siodełka. Im dłużej trwa wiosłowa-

¹⁾ Wioslarz Polski. Nr. 2, rocznik 1.

nie na siedzeniach stałych, tem większą korzyść odnosi wiosłarz.

Przy opracowaniu przepisów nauki wiosłowania na siedzeniach stałych, a częściowo i na siodełkach ruchomych w znacznym stopniu posiłkowałem się „Zasadami wiosłowania“ W. Wańkowicza, gdyż jest to praca oparta na dobrych wzorach angielskich i wskazuje przystępnie, jak należy uczyć wiosłowania dobrym, starym stylem angielskim.

Wiosłowanie, czyli pociągnięcie wiosłem, składa się z następujących zasadniczych części:

- 1) pochylenie tułowia do przodu;
- 2) zanurzenie wiosła, czyli początek pociągnięcia;
- 3) pociągnięcie w wodzie;
- 4) wyjęcie wiosła, szybki wyrzut rąk i podniesienie tułowia do pozycji pionowej.

1) *Pochylenie tułowia do przodu.* Nogi powinny być całą stopą mocno oparte na podnóżku. Tułów sprężystym, równym, wciąż zwalnającym się w miarę pochylenia ku przodowi, ruchem bioder bez zginięcia krzyża, pochyla się ku podnóżkowi. Kolana zlekka rozwarłe dają dostateczne miejsce dla brzucha i piersi, by się oparły na wewnętrznej stronie ud. Ręce poziomo wyciągnięte, nie sztywne, ale wyprostowane, lekko ujmują wiosło chwytem zwykłym, pozostawiając między dłońmi przestrzeń wolną, mniej więcej szerokości jednej dłoni. Oskórkowaną część wiosła, pewnym ruchem, przyciska się do dulki. W miarę, jak tułów pochyla się ku przodowi, kolana

zginają się i podnoszą, przyczem jednak mięśnie nóg nie pozwalają im na galaretowate i luźne zachowanie się, ale wciąż utrzymują nacisk na podnózek. Kąt między ramionami a linią piersi staje się coraz bardziej rozwarty i w ten sposób utrzymuje się piórko wiosła w bliskości wody. Gdy wiosło w dulce mijają kąt prosty w stosunku do łodzi, wewnętrzna ręka ruchem powolnym zaczyna przekręcać je w dulce tak, by w chwili, gdy wciąż zwalnający się ruch tułowia do przodu dobiegnie swego kresu, piórko wiosła już było ustawione prostopadle do wody i wtedy następuje:

2) *zanurzenie wiosła, czyli początek pociągnięcia*. Osiąga się to lekkim ruchem zdołu do góry rękocyści wiosła wielkimi palcami rąk tak, aby piórko zanurzyło się w wodzie. Nogi w tej chwili zaczynają całą siłą naciskać na podnózek, a kąty między stopą a goleniem, goleniem a udem (kąt pod kolanem) i między udem a linią tułowia (kąt pachwinowy), dążą całą siłą do rozwarcia się, dając ciału ruch wstecz. Z tą chwilą początek pociągnięcia jest skończony i zaczyna się:

3) *pociągnięcie w wodzie*. Ręce grają tu rolę pośrednika między tułowiem a wiosłem i muszą być wogóle przez cały czas początku pociągnięcia używane jakgdyby to były dwie liny, jednym końcem przy-mocowane do tułowia a drugim końcem do wiosła zapomocą palców. Gdy ciało dochodzi do położenia pionowego, ręce zaczynają się w łokciach zginać, przyczem trzeba pamiętać, ażeby piórko wiosła nie za-

nurzało się ani za głęboko, ani za płytko w wodzie. (Wiosło dobrze skonstruowane samo przez się zanurza się do odpowiedniej głębokości). Zginanie rąk trzeba tak unormować, w stosunku do ruchu ciała wstecz i do wyprostowania się nóg, ażeby w chwili, gdy nogi dochodzą do zupełnego wyprężenia, dłonie dotknęły piersi osadą dużego palca, a tułów przybrał położenie pochylone ku tyłowi. Głowa i szyja mają być zlekka wtył podane, stanowiąc z linją tułowia jedną linję prostą. Stopy wciąż mocno na podnóżku oparte. Łokcie swobodnie przesunięte wzdłuż boków, nie odstawione. Ramiona spokojnie odrzucone wstecz, nie podniesione sztucznie. Ogólne położenie wyprężone; ale nie sztywne. Równowaga ciała utrzymuje się na trzech punktach, tak jak zresztą przez cały czas wiosłowania: a) na siodełku, b) na podnóżku i c) na dulce za pośrednictwem wiosła. Z chwilą, gdy pociągnięcie jest skończone, zaczyna się:

4) *wyjęcie wiosła, wyrzut rąk i podniesienie tułowia do pozycji pionowej*. Z chwilą dotknięcia piersi osadami wielkich palców u rąk, ostrym ruchem przedramienia błyskawicznie opuszcza się rękojeść wiosła, obślizgując ją wzdłuż brzucha o mniej więcej trzy cale wdół, poczem, gdy piórko, dzięki temu ruchowi, wyskoczy z wody tak samo błyskawicznie drogą opuszczenia przegubu rąk (głównie wewnętrzej), obraca się wiosło w dulce tak, iż piórko staje się równoległe do powierzchni wody (poziomo). Bezpośrednio za tym ruchem wyrzuca się ręce poziomo do przodu. Te trzy ruchy muszą być wykonane oddziel-

nie, ale bez przerw i bez wahania się między niemi. Gdy ręce wyprostują się, nie robiąc tu zatrzymania, puszcza się za niemi tułów ruchem z bioder o krzyżu dobrze wyprostowanym, używając do wykonania tego ruchu mięśni brzucha.

Wszystkie te, wyżej przytoczone cztery ruchy wiosłarskie, następują jeden po drugim gładko i płynnie, ale błyskawicznie. Gdy tułów powróci do położenia pionowego, ruch jego naprzód zwalnia się i przechodzi w spokojniejszy ruch wahadłowy. Im dalej tułów pochyla się ku przodowi, tem bardziej ruch ten staje się powolny, nie ustając jednak, lecz przechodząc w ostatniej chwili wstecz, czyli w początek pociągnięcia.

Podczas powyższej całej serji ruchów wiosłarskich istotna praca przypada na czas zanurzenia wiosła w wodzie, odpoczynek zaś na czas podawania tułowia ku przodowi.

Czas pochylenia się tułowia do przodu powinien trwać dwa razy dłużej od czasu pracy wiosła w wodzie.

Stopy powinny być zawsze dobrze oparte na podnóżku. Krzyż powinien być zawsze wyprostowany, piersi i brzuch wolno podane do przodu. Zanurzenie wiosła, wyjęcie wiosła, wyrzut rąk i podjęcie ciała do położenia pionowego, powinny być błyskawiczne, ale nie szarpane i nie nerwowe, gładkie i pewne.

WIOSŁOWANIE NA SIODEŁKACH RUCHOMYCH.

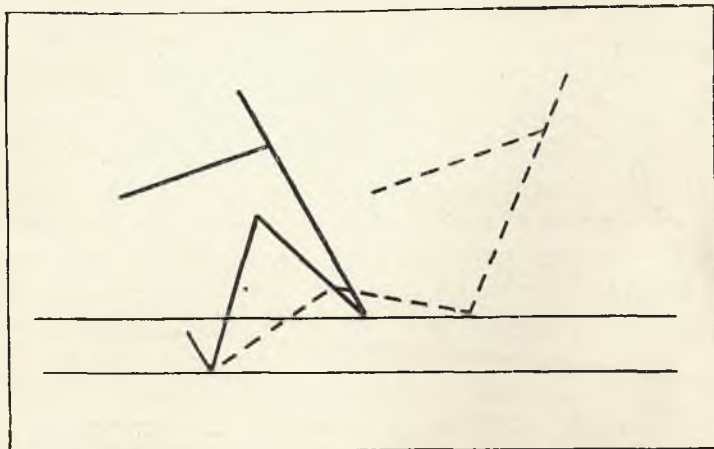
Wszystko, co powiedziano o wiosłowaniu na siedzeniach stałych, stosuje się w całości do wiosłowania na siodełkach ruchomych. Przez wprowadzenie siodełka ruchomego wydłuża się pociągnięcie wiosła w wodzie, szybkość łodzi znacznie wzrasta, ale przez to serja ruchów wioslarza zostaje jeszcze bardziej złożona.

Płynność i jednostajność ruchów, szybkość w zanurzeniu wiosła, szybkość w jego wyjęciu, stanowczy a czysty początek pociągnięcia, jednoczesne wykończenie pociągnięcia, polegające na tem, że zakończenie wstecznego ruchu ciała przypada jednocześnie z dociśnięciem kolan na dół i doprowadzeniem rąk do piersi, są tak samo ważne przy wiosłowaniu na siodełkach ruchomych jak i na siedzeniach stałych.

Wiosłowanie na siodełkach ruchomych jest bardziej wyczerpujące i dlatego po zakończeniu nauki wiosłowania na siedzeniach stałych, nie powinno się przechodzić odrazu do używania całej długości szyn siodełek ruchomych. Trzeba szyny skracać, przez założenie do szyn małych listewek drewnianych. Z początku do $\frac{1}{3}$ długości, później do $\frac{2}{3}$ i dopiero osadom, będącym już w dobrej formie, można zezwolić na korzystanie z całej długości szyn.

Rysunek obok zamieszczony przedstawia schemat dwóch zasadniczych postaw wioslarza na siodełku ruchomem.

Trzeba zawsze pamiętać o mocnem trzymaniu nóg na podnóżku. Podnóżek jest dla wioślarza tem, czem jest ziemia dla człowieka w postawie stojącej, a pociągnięcie wiosłem można porównać z ruchem podnoszenia ciężaru z ziemi i w jednym jak w drugim przypadku trzeba mocno opierać się stopami.



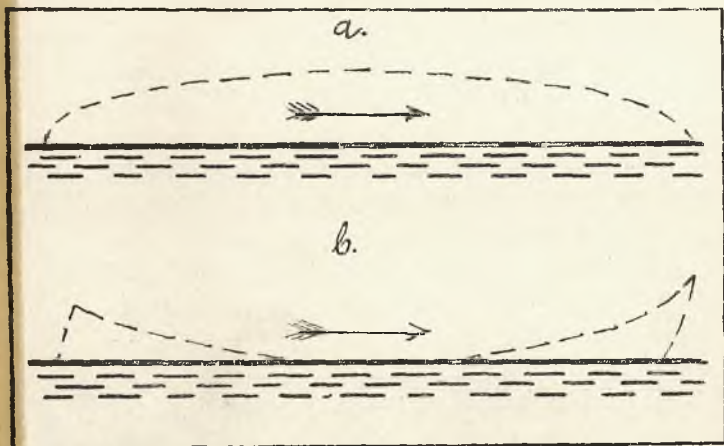
Rys. 5.

Palce rąk powinny lekko, lecz pewnie trzymać rękojeść wiosła. Niepotrzebne jest jakieś specjalne ściskanie, przez co odparza się skórę, a na palcach i dłoniach tworzą się dosyć bolesne pęcherze.

Ramiona należy trzymać równo, na jednakowej wysokości tak, aby jedno nigdy nie było wyżej od drugiego. To samo dotyczy kolan.

Tułów pochyla się do przodu i do tyłu w kierunku osi łodzi, a nigdy na boki. Siodełko uruchamia się w chwili, gdy wiosło rozpoczyna pociągnięcie.

Piórko wiosła przed pociągnięciem powinno się znajdować tuż nad wodą, a nigdy wyżej, gdyż w tym przypadku, w chwili opuszczania wiosła do wody, traci się najlepszą chwilę pociągnięcia. Nie na-



Rys. 6.

leży również zbyt wcześnie wyjmować piórka z wody, pociągnięcie powinno być wykonane.

Prawidłową (a) i nieprawidłową (b) linię ruchu piórka w powietrzu wskazuje nam wyżej zamieszczony rysunek.

Prawidłowa i mocna praca nóg podczas wiosłowania, to podstawa na której opiera się budowa całego pociągnięcia.

Zdaniem najlepszych zagranicznych trenerów 75% pracy przy pociągnięciu wiosłem powinny wykonać nogi, 20% — krzyż, a tylko 5% — ręce, przy zaatakowaniu wody i przy zrzucie.

Tablica wiosłowania stylem angielskim wskazuje nam 14 zasadniczych postaw wioślarza przy jednym pociągnięciu wiosła.

PIERWSZE WYJAZDY NA WODĘ.

Stałym objawem, obserwowanym u nas, jest zbyt wczesne przechodzenie wioślarzy z siedzeń stałych do siodełek ruchomych.

Taboru ze stałymi siedzeniami nasze towarzystwa nie posiadają, ale niema nic łatwiejszego, jak zamiast siodełek położyć na szynach zwyczajne deseczki.

Wielki pośpiech w nauce wiosłowania ma dwie przyczyny: po pierwsze wioślarz, który wszedł do osady i jako tako opanował umiejętność wiosłowania, chciałby jak najprędzej mierzyć swe siły z przeciwnikiem, po drugie czynniki sportowe naszych towarzystw, żadne posiadania jak największej ilości osad regatowych, często zbyt szybko dopuszczają do regat wioślarza lub nawet całą osadę.

Zdarzają się coprawda rzadkie wypadki, że wioślarz, przyjęty z początkiem roku do towarzystwa,

gdy ma dobre przygotowanie w basenie zimowym, już w połowie sezonu regatowego, staje z powodzeniem do ciężkich nieraz biegów. Najczęściej jednak nowy wioślarz staje się dobrym zawodnikiem dopiero w drugim a nawet w trzecim roku wiosłowania.

Znany jest fakt z historii niemieckiego wioślarstwa, iż osada trzy lata przygotowywała się do regat, wiosłując na siedzeniach stałych; później osada ta przez szereg lat zdobywała mistrzostwo Niemiec.

Wróćmy jednak do osady, która po należytem przygotowaniu w basenie lub na przyrządzie, po raz pierwszy wyjeżdża na wodę.

Od chwili, gdy łódź ma iść na wodę, to jest przy wynoszeniu jej z przechowalni na pomost, przy wsiadaniu do niej i podczas całej jazdy, tylko sternik ma prawo rozkazywać osadzie, a rozkaz jego musi być bezwzględnie wykonany.

W osadach oznaczamy wioślarzy numerami, w zależności od miejsc, jakie zajmują na łodzi. Niektóre numery mają swoje specjalne nazwy, a więc: szlakowy, drugi szlak, nosowy.

Wsiadanie do łodzi na komendę sternika odbywa się w kolejności numerów, począwszy od nosowego.

Sternik sprawdza, czy wioślarze mają dobrze umieszczone podnóżki, czy rzemienie dobrze trzymają nogi, czy wiosła mają dobre ataki i ostatni wsiada na łódź.

Na wodzie bieżącej odjeżdża się od pomostu

zawsze pod prąd. Ktoś z pomostu odpycha łódź na wodę. Gdy to nastąpi, na komendę sternika — „gotowe?” wiosłarze jednakowym ruchem pochylają się do przodu, t. j. przygotowują się do pociągnięcia.

Na komendę — „naprzód“, wiosłarze opuszczają wiosła do wody i następuje pierwsze pociągnięcie. Sternik zwraca uwagę na to, aby cała osada zgodnie wiosłowała za szlakowym. Wiosłarz nie powinien rozglądać się na boki, lecz uważać na poruszenie szlakowego wiosła i na ruch pleców swego poprzednika. Najbardziej stereotypowe uwagi, które zwykle nasuwają się sternikowi, są następujące: wolno po wodę, nie przyśpieszać, razem za szlakiem, nogami mocniej, ręce szybko do przodu, razem chwyt, lewa lub prawa (strona) mocniej i wiele innych uwag, które nasuwają sternikowi sami wiosłarze.

Przerwa w wiosłowaniu następuje na komendę „stój“.

Pierwsze wyjazdy przy tempie najwyżej 20 uderzeń na minutę nie powinny być zbyt długie. Do pomostu podjeżdża się zawsze pod prąd.

Wiosłarze, którzy mają wiosła od strony pomostu, powinni sami zwracać uwagę, aby przy zetknięciu się z pomostem nie uszkodzić piórka na wiosle.

Wysiadanie z łodzi, poczynawszy od nosowego, odbywa się na komendę sternika. Ostatni wysiada sternik i czuwa nad przenoszeniem przez wiosłarzy łodzi z pomostu do przechowalni.

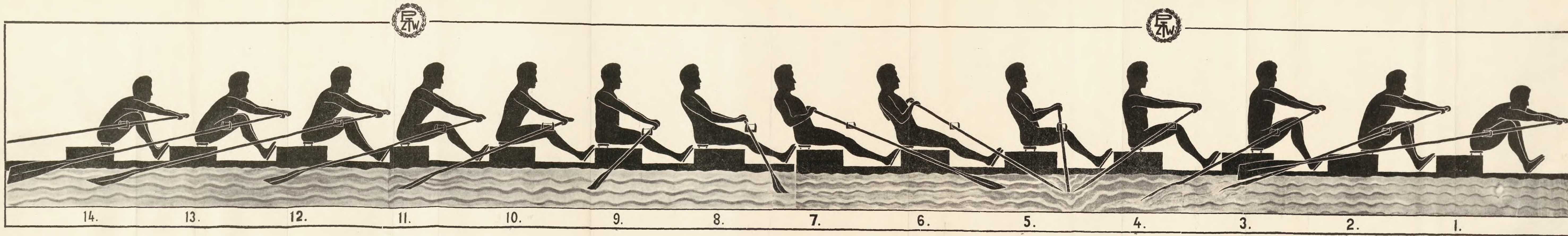
Władze sportowe towarzystw wioślarskich muszą przestrzegać, ażeby wszyscy wioślarze umieli dobrze pływać. Jeżeli tej umiejętności wioślarz nie posiada, trzeba jednocześnie z nauką wiosłowania prowadzić i naukę pływania.

STYL I TECHNIKA WIOSŁOWANIA.

Sposób wiosłowania, który po wieloletnich próbach i doświadczeniach w końcu ubiegłego i w początkach bieżącego stulecia ustalił się w Anglii, nazywano stylem angielskim. Jest to naprawdę klasyczny i piękny styl, a głównie polega na długim i mocnym pociągnięciu w wodzie, na ważnej roli nóg i podnóżka, oraz na wahadłowym ruchu tułowia do przodu i do tyłu. Szczegółów tego stylu, który obecnie zwie się starą szkołą, lub „stylem ortodoksyjnym“, nie będę omawiał na tem miejscu, gdyż było to już zrobione w rozdziale o nauce wiosłowania.

Myliłby się ten, kto by sądził, iż w Anglii przywiązuje się znaczenie do stylu, jako wyraziciela piękna w jeździe wioślarskiej. Tak nie jest. Anglicy prawdziwi sportowcy, mają tylko jeden cel, — to jest osiągnięcie najwyższej szybkości, czego wynikiem jest zwycięstwo.

Jeden z wybitnych znawców wioślarstwa angielskiego twierdzi, że Anglicy znaczną część swoich powodzeń zawdzięczają sztuce czystej techniki, bez



Rys. 7. Wiosłowanie stylem angielskim (ortodoksyjnym).

zycia brutalnej siły pociągnięcia. Dochodzi się do szybkości nie bezsensowną siłą, lecz delikatnością dotknięcia, z wielką ilością włożonej w to pracy. rzeba wyczuwać, co łódź najbardziej lubi, aby posuwać się naprzód i w tem umieścić wszystkie swoje wysiłki.

Jednem słowem, styl to sztuka i umiejętność nania łodzi największej szybkości przy najekonomiczniejszem zużyciu sił wioślarza.

Według powyższego określenia, jeżeli jakaś osada wiosłuje nieładnie, ale jednocześnie szybkość, którą rozwija, jest większa od szybkości drugiej osady, awidłowo i pięknie wiosłującej, to styl pierwszej osady jest dobry, styl drugiej zły.

Stary styl angielski jest jakby podstawą i wzorcem wszystkich innych stylów. Zmiana jednego lub kilku ruchów wiosłarskich, najczęściej zastosowana do warunków budowy wioślarzy i ich temperamentu, daje nam inne style.

Do historii wiosłarstwa przeszedł tak zwany styl angijski, z powodu zwycięstwa gandawskiej ósemki z Henley. Wioślarze gandawscy, niżsi od swych angielskich przeciwników, mieli silną budowę ciała rozwiniętą muskulaturę. Nie mogąc współzawodniczyć długością pociągnięcia z wysokiego wzrostu Anglikami, zastosowali bardzo duże tempo na torze, do 1 uderzeń, a w krótkich ich pociągnięciach znaczną rolę, oprócz nóg, grały i ręce.

Zbliżony do belgijskiego był styl dawnych, dobrych osad szwajcarskich.

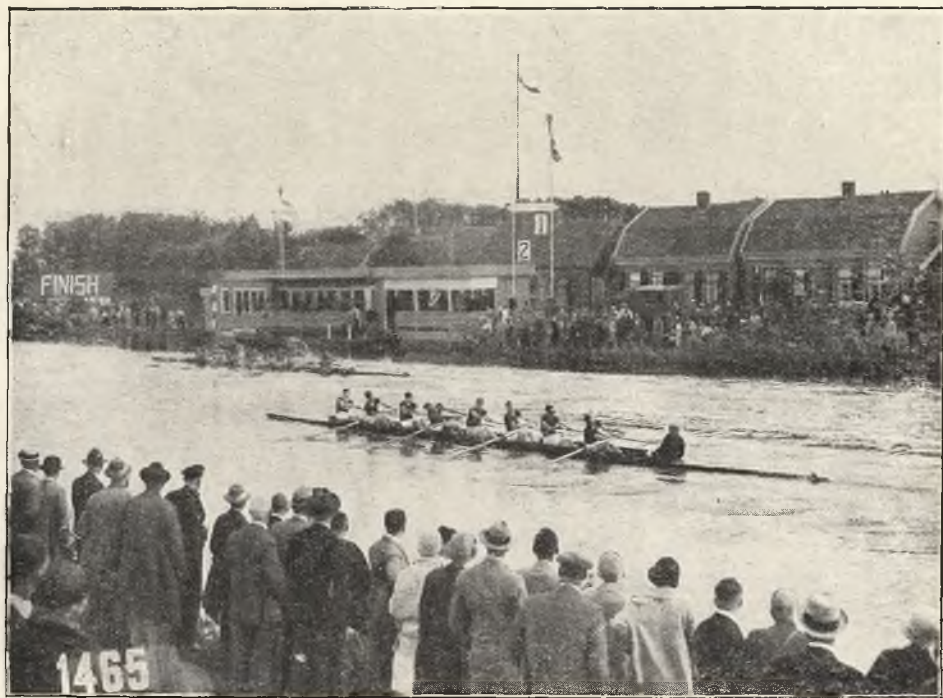
Niemcy zawsze uznawali i dotychczas uznają właściwy styl angielski z bardzo niewielkimi odchyleniami. Niemieckie osady przedwojenne wyróżniały się bardzo znacznym wychyleniem tułowia do tyłu, co jednak później zostało zaniechane. Najlepsze osady niemieckie zwykle zaprawiają kosztowni trenerzy angielscy, a w okresie ostatnich przygotowań przedolimpijskich większość angielskich trenerów zawodowych znalazła się w Niemczech.

W Anglii dawny styl coraz bardziej i coraz większym ulega zmianom. Tworzy się tam nowy styl angielski, który dotychczas nie skryształizował się dostatecznie, a ciągłe próby i badania mają jedyny cel, osiągnięcie największej szybkości.

Od kilku lat na czoło wioślarstwa kontynentu Europy wysuwają się Włosi, co najbardziej jest widoczne na mistrzostwach Europy, gdzie znaczna większość mistrzostw stale im przypada w udziale.

Odrębność stylu włoskiego jest łatwo dostrzegalna. Cechy charakterystyczne: największe tempo, jakie dotychczas było rozwijane na łodzi wyścigowej, brak ruchu tułowia do tyłu, wybitna praca rąk.

Można nie być zwolennikiem stylu włoskiego, jednak wszyscy przyznać muszą, że osady włoskie są zwykle doskonale przygotowane do regat, zgranie osad jest pierwszorzędne, a w ich stylu przejawia się ich własny narodowy temperament.



Rys 8. Polska zwycięża Holandję w pierwszej eliminacji na olimpiadzie.

Dla charakterystyki stylów włoskiego i angielskiego, przytoczę z własnych wrażeń krótki opis biegu pierwszej olimpijskiej eliminacji na ósemkach w Amsterdamie. Na starcie stanęły: pełna temperamentu i doskonale zgrana osada włoska (mistrz Europy z 1927 r. — Como), wioślarze szczupli, średniego wzrostu, oraz najsilniejsza osada angielska (Thames Rowing Club), którą charakteryzowały duży wzrost, siła, rutyna i wytrwałość.

Od startu obydwie osady ruszyły razem; Włosi mieli 50 uderzeń na minutę, Anglicy 44. Do 250 m toru nie widać żadnej przewagi, na 500 m Włosi prowadzą bieg, pracując na 48 uderzeń, Anglicy robią w tym czasie 40. Na 750 m następuje wyrównanie osad. Na 1000 m Anglicy prowadzą o 1 m. Na 1250 m to samo położenie. Ciągła walka, ciągłe ataki Włochów, którzy pociągnięcia mają bardzo krótkie, praca ich jednak jest wydajna, łódź idzie naprzód, ale Anglicy czuwają. Na 1750 m Anglicy uzyskują drugi metr prowadzenia. Wkrótce następuje piękny i zawzięty finisz dwóch, walczących osad. Wygrali Anglicy o $\frac{1}{2}$ długości łodzi.

Każdy styl może być dobry, jeżeli nadaje się do warunków, które posiadają wioślarze, t. j. do ich wzrostu, siły i temperamentu, a gdy to nastąpi decydującym czynnikiem jest już tylko wytrwałość w pracy zaprawowej. Niektórzy nasi starzy wioślarze mówią, że najlepszy styl to „mocno w wodzie“.

O wygraniu biegu rozstrzygają nie piękne ruchy

wioślarzy na łodzi, lecz mocne i skuteczne pociągnięcia piórek w wodzie.

Osada szwajcarska, która w olimpijskim półfinale czwórek ze sternikiem pobiła naszą osadę, wiosłowała bardzo nieładnie, wiosłarze kładli się na burty, wydawało się, że wiosłują nierówno, jednak praca ich piórek była lepsza i wydawniejsza od pracy piórek bardzo ładnie wiosłującej osady bydgoskiej.

Technika wiosłarska według zdania nieodżałowanej pamięci znawcy wiosłarstwa E. Szredera — „to umiejętność wykonywania ruchów wiosłarskich i usunięcie wszystkiego, co przeszkadza łodzi w osiągnięciu największej szybkości“¹⁾).

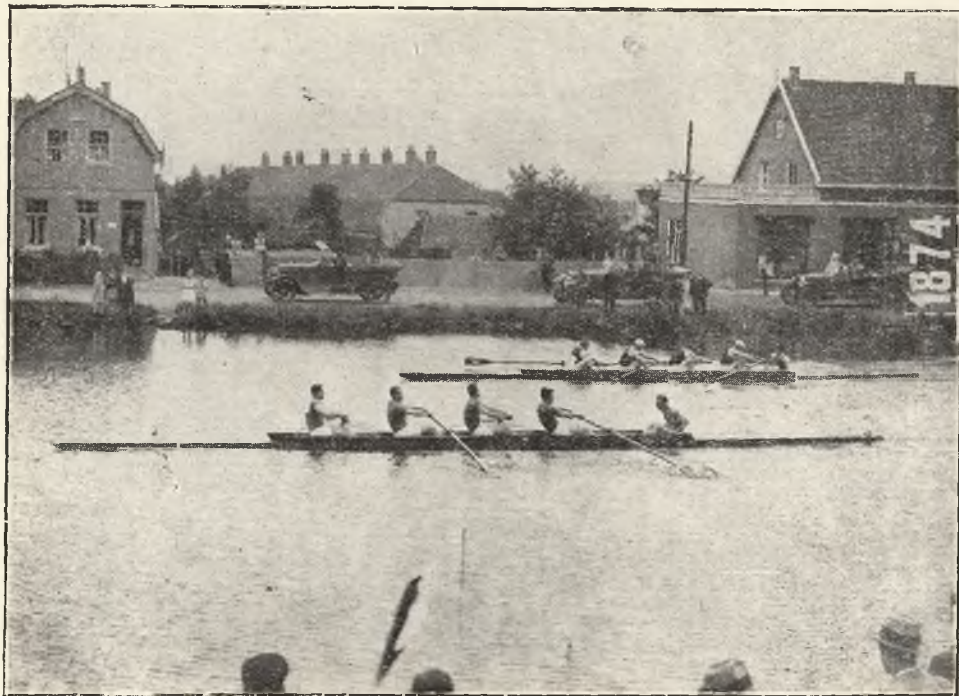
Jednem z najważniejszych zagadnień techniki wiosłarskiej jest zagadnienie rozmiarów wiosła, a w szczególności szerokości piórek.

Od szerokości piórek w znacznym stopniu jest zależne tempo, które osada może rozwijać. Wąskie piórko pozwala na znaczne podniesienie tempa, a piórko szerokie, jakkolwiek praca jego w wodzie jest wydawniejsza, wybitnie zmniejsza ilość uderzeń na minutę.

W typach piórek wąskich, szerokość ich waha się od 13 do 15 cm, powyżej 15 cm zaczynają się piórka szerokie, a maksymalna szerokość wynosi 17,5 cm.

U nas istnieje skłonność do używania przy długim pociągnięciu piórek szerokich i dlatego też żadna

¹⁾ „Podręcznik wiosłarski“ — Wioślarz Polski, Rocz-
nik I.



Rys. 9. Polska zwycięża Belgię w trzeciej eliminacji na olimpiadzie.

z polskich osad nie rozwija zbyt dużego tempa. Maksymalne tempo, przeważnie nie odznaczających się zbyt silną budową naszych osad, wynosi na torze 36, a przeważa tempo 30 — 32.

Osady angielskie wyższego wzrostu i silniejsze od naszych, rozwijają tempo 40. Jednak Anglicy używają piórek znacznie węższych od naszych.

Jedną z głównych cech najnowszego stylu angielskiego jest to, że wioślarz prawie wcale nie wychyla się do tyłu, ciągnąc wybitnie nogami.

Nowy styl pozwala na rozwinięcie dużego tempa, 40 uderzeń i więcej, jednak jest nieładny. Najbardziej rzuca się w oczy szybkie uciekanie siodełkiem do tyłu od samego początku pociągnięcia.

OSADY.

RÓŻNE BIEGI I KLASYFIKACJA WIOŚLARZY.

Przy tworzeniu osad wioślarskich, trzeba przede wszystkim zdawać sobie sprawę z tego, w jakich biegach dana osada będzie startować.

Trzeba pamiętać o klasyfikacji wioślarzy, bardzo skrupulatnie prowadzonej przez P. Z. T. W. Regulamin regatowy przewiduje trzy kategorie wioślarzy: nowicjusze, młodsi (junjorzy) i starsi (senjorzy).

Długie i krótkie wiosła liczą się oddzielnie.

Nowicjuszem jest wioślarz, który do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego regaty nie wygrał żadnego biegu na łodzi wyścigowej.

Młodszym jest wioślarz, który w takich samych warunkach nie wygrał 3 biegów klasyfikacyjnych na łodziach wyścigowych.

Starszym wreszcie jest wioślarz, którego nie można zaliczyć do poprzednich kategorii, jak i ten, który wygrał bieg o mistrzostwo Polski.

Sternicy nie podlegają klasyfikacji.

Zwycięstwa na czwórkach półwyścigowych nie liczą się w klasyfikacji. Jednak ze względu na specjalny bieg czwórek półwyścigowych, o którym będzie mowa później, rejestracja P. Z. T. W. obejmuje również zwycięzców na tym typie łodzi.

W biegach czwórek lekkich (ciężar osady bez sternika 250 kg) mogą uczestniczyć wszystkie trzy kategorie wioślarzy.

Dotychczas w Polsce przyjęty był zwyczaj numerowania wioślarzy według mody angielskiej, počawszy od nosowego, który otrzymywał Nr. 1, aż do szlakowego (w ósemce) — Nr. 8. Ostatnio opracowany regulamin regatowy P. Z. T. W. wprowadza na wzór regulaminu regatowego F. I. S. A. odwrotną numerację: szlakowy — Nr. 1, nosowy (w ósemce) — Nr. 8.

Przejdźmy teraz do szybkiego przeglądu osad na różnych typach łodzi wyścigowych.

KRÓTKI PRZEGLĄD OSAD REGATOWYCH.

Jedynka (skif). Jest to łódź bardzo lekka i zwrotna, a jednocześnie bardzo trudna do opanowania. Mała tylko ilość wioślarzy nadaje się do ciężkiej jazdy na jedynce.

Jedynkarz, to jakgdyby artysta sportu wioślarskiego. Ażeby dobrze opanować jedynkę wyścigową, należy przedtem długi czas jeździć na łodzi cięższej i dobrze utrzymującej równowagę (skuling, wąska hamburka).

Pierwszy okres zaprawy na jedynce to długie wyjazdy, w których zwraca się uwagę na prosty kierunek jazdy, nie nadużywając siły pociągnięcia.

Praca obu rąk musi być idealnie jednakowa, a najmniejsze różnica w pociągnięciu zmienia już kierunek łodzi.

Długość doręcznych obu wiosł jest dłuższa od odległości dulek, przeto wioslarz, dociągając ręce do piersi, musi jedną rękę trzymać tuż nad drugą. Jest to rzecz wprawy, jednak do sposobu wykończenia pociągnięcia wioslarz dostosowuje sobie zwykle wysokość odsadni.



Rys. 10. Andrzej Osiecimski Czapski, mistrz Polski w 1924 i 1925 r.

Opanowanie łodzi nie jest rzeczą łatwą. Nawet najbardziej rutynowany wioślarz nabywa na nowej łodzi zupełnej swobody ruchów dopiero po większej ilości wyjazdów.

Ostatnio niektórzy fabrykanci łodzi wyścigowych w Anglii stosują przy budowie jedynek rysunek, jak-gdyby cygara. Największa szerokość łodzi przypada w odległości 20 do 30 cm poza szynami siodełka w kierunku nosa łodzi. Jest to nowość, gdyż dotychczas największa szerokość łodzi była stosowana przy szynach, t. j. w miejscu gdzie siedzi wioślarz.

Trzeba zawsze pamiętać, że wszelkie szczegóły konstrukcyjne jedynek muszą być ściśle dostosowane do warunków budowy i siły wioślarza.

Biegi na jedynkach należą w Polsce do najdawniejszych i najbardziej popularnych.

Rozgrywane od 1923 r. mistrzostwa jedynek zdobyli: S. Wróbel (W. T. W.), A. Osiecimski-Czapski (W. T. W.) — 2 razy, W. Barwicki (Toruń) i W. Długoszewski (A. Z. S. Kraków, później O. W. S. K.) — 3 razy.

Największym sukcesem, uzyskanym dotychczas przez polskich jedynkarzy, było trzecie miejsce, zdobyte na mistrzostwach Europy (1925 r.) w Pradze Czeskiej przez A. Osiecimskiego-Czapskiego.

Dwójka podwójna. Przy dobranej i dobrze zgranej osadzie jest to bardzo piękna łódź, a jednocześnie znacznie łatwiejsza do opanowania od jedynek.

Wioślarze, stanowiący osadę dwójki podwójnej,

tak samo jak i każdy dobry jedynkarz, rekrutują się z dobrych wioślarzy na wiosła długie.

Najczęściej osada dwójki podwójnej składa się z dwóch najlepszych jedynkarzy, jakich ma dane towarzystwo wioślarskie.

Z czterokrotnie organizowanych biegów o mistrzostwo Polski 3 razy wygrało W. T. W., a raz jeden Klub Wioślarski w Toruniu.

Międzynarodowych triumfów dwójka podwójna dotychczas Polsce nie przysporzyła.

Dwójka bez sternika. Łódź z angielska zwana „pair-oar“ jest najtrudniejsza do prowadzenia i do opanowania.

Osada, doskonali wioślarze, muszą być dobrani nie tylko wzrostem, ale i warunkami psychicznymi. muszą się rozumieć i stanowić jedną całość.

Łodzie tego rodzaju bywają bez lub ze sterem. W ostatnim przypadku kieruje nosowy przy pomocy ruchomego pedału w podnóżku. Gdy steru niema kierunek łodzi nadaje się tylko wiosłami.

Biegi na klasycznych dwójkach bez sternika są organizowane, tak samo jak biegi na dwójkach podwójnych, na wszystkich pierwszorzędných regatach.

Dwójka bez sternika jest jednak często używana tylko przez najlepszych wioślarzy w Anglii, Stanach Zjednoczonych i Niemczech. W krajach romańskich ten typ łodzi jest mniej rozpowszechniony.

Po raz pierwszy w Polsce zorganizowany bieg o mistrzostwo Polski, wygrała w 1929 r. osada „Po-

znań 04“, a na mistrzostwach Europy w Bydgoszczy ta sama osada zajęła bardzo zaszczytne, drugie miejsce.

Dwójka ze sternikiem. Dla wioślarzy dwójka ze sternikiem jest równie trudna jak poprzednia dwójka bez sternika i takie same stawia im wymagania.



Rys 11. Mistrzowska osada P'oznań 04 z 1929 r.

Odpadają tutaj tylko trudności nadania i utrzymania kierunku, gdyż funkcje te spełnia sternik.

Jest to łódź zupełnie nie używana w krajach anglosaskich (Anglja, Stany Zjednoczone, Kanada, Australia) i w Niemczech, natomiast bardzo rozpowszechniona w krajach romańskich.

Pierwsze mistrzostwo Polski na dwójce ze sternikiem zdobyło w 1929 r. T. W. w Włocławku, a na mistrzostwach Europy ta sama osada zajmuje trzecie miejsce, bijąc osadę belgijską, która miała na ostatniej Olimpiadzie, trzecie miejsce.

Przy dążności ograniczenia ilości mistrzostw wioślarskich, prawdopodobnie pierwszą ofiarą padnie dwójka ze sternikiem.

Czwórka bez sternika. Jest to również jedna z trudniejszych do opanowania łodzi, jednak utrzymanie kierunku jest tutaj znacznie łatwiejsze niż w dwójce bez sternika.

Sterem kieruje nosowy przy pomocy pedału umieszczonego w podnóżku. W niektórych łodziach pedał bywa umieszczony w podnóżku szlakowego.

Czwórka bez sternika wymaga od osady wielkiego zgrania i dokładnych pociągnięć, a jednocześnie stanowi łódź przygotowawczą do jazdy na dwójce bez sternika.

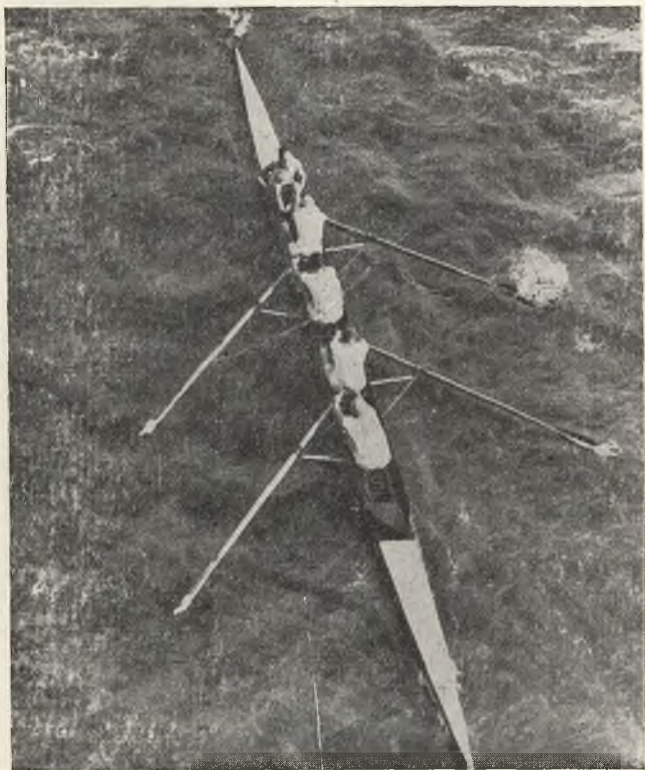
Czwórka bez sternika jest zagranicą w powszechnem użyciu, najbardziej jednak w Anglii, Stanach Zjednoczonych i Niemczech.

Trzykrotnie rozgrywane mistrzostwo Polski raz zdobył „Tryton“ z Poznania, a dwa razy B. T. W. Ta sama osada B. T. W. na mistrzostwach Europy w Bydgoszczy zajęła dobre trzecie miejsce.

Czwórka ze sternikiem. Jest to łódź najbardziej w Polsce rozpowszechniona, a biegi na tych łodziach odbywają się u nas już od początku bieżącego stulecia. Wszystkie polskie towarzystwa wioślarskie po-

siadają ten typ łodzi, a przeważnie nawet w kilku egzemplarzach.

Jest to typ zbliżony do ósemki, jednak znacznie łatwiejszy do zorganizowania ze względu na mniejszą ilość wioślarzy.



Rys. 12. Czwórka B. T. W.

Czwórka ze sternikiem prawie nieużywana w Anglii i w Stanach Zjednoczonych jest w powszechnem użyciu we wszystkich krajach Europy z Niemcami na czele.

Z dziesięciokrotnie rozgrywanych mistrzostw Polski na czwórce ze sternikiem, cztery razy tytuł mistrza zdobył A. Z. S. (Warszawa), trzy razy B. T. W., raz A. Z. S. (Poznań) i dwa razy „Poznań 04”.

Na mistrzostwach Europy w Lucernie osada B. T. W. zajmuje trzecie miejsce, a na ostatniej IX-iej olimpiadzie w Amsterdamie ta sama osada B. T. W. zdobywa również trzecie miejsce, polską flagę na bocznym maszcie stadjonu oraz medale brązowe i dyplomy honorowe.

Ósemka. Najbardziej klasyczna, bezsprzecznie najładniejsza i najszybsza łódź wyścigowa. Zespół ośmiu ludzi pracujących zgodnym wysiłkiem wywiera na widzu potężne wrażenie.

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się mogło, że z ośmiu wioślarzy, stanowiących załogę tej łodzi, wszyscy muszą mieć jednakowe wartości sportowe.

To tylko do pewnego stopnia jest zgodne z rzeczywistością, gdyż w każdej osadzie wioślarskiej są pożądane mniej więcej jednakowe warunki fizyczne, t. j. wzrost i ciężar.

Jednak rola wioślarzy w ósemce jest tak różnorodna, że każdy z nich powinien zajmować miejsce, na którym wszystkie jego cechy indywidualne mogą być najlepiej wykorzystane z pożytkiem dla całości.



Rys 13. Polska ósemka na IX olimpiadzie w Amsterdamie.

Przejdźmy teraz do rozbioru cech poszczególnych wioślarzy.

Powtarzam, że według numeracji, przyjętej przez nowy regulamin regatowy P. Z. T. W. szlakowy jest numerem 1, a nosowy — 8.

Nr. 1 — szlakowy jest wodzem całej grupy i taktykiem, kierującym wszystkimi jej wysiłkami. Szlakowy nadaje osadzie jakoś pociągnięcia, nadaje jej również tempo, które według swego uznania powiększa lub zmniejsza podczas biegu.

Szlakowy stale obserwuje przeciwnika i wybiera najodpowiedniejsze chwile do zaatakowania go wszystkimi, a nieraz ostatnimi siłami całej osady.

„Wioślarza można wychować, szlakowego trzeba wyszukać, bo szlakowym nie można się stać, trzeba się nim urodzić. Klasyczne ruchy, wielka siła są tylko pierwszorzędnymi dodatkami, głównie szukać trzeba charakteru, wytrwałości, nerwów, umiejętności panowania nad sobą i innymi, oraz doskonałego poczucia rytmu“¹⁾).

Gdy szlakowy pod względem siły fizycznej ustępuje innym wioślarzom osady, można mu ulżyć w pracy przez odpowiednie skrócenie lub zwięźenie piórka na wiosle.

Jeżeli wioślarz z doskonałymi kwalifikacjami szlakowego nie może jeździć na lewej stronie, to zdarza się, iż odsadnie wszystkich miejsc bywają przekładane na drugą stronę (kanadyjska ósemka z Toronto na IX olimpiadzie).

¹⁾ W. Wańkowicz. Zasady wiosłowania.

Nr. 2. Tak zwany drugi szlak. Również bardzo trudny jest wybór wioślarza, nadającego się na to miejsce. Musi nim być wioślarz doświadczony, pewny i technicznie doskonały. Drugi szlak musi być doskonale zgrany ze szlakiem, powinien go rozumieć, pomagać mu, a często i radzić w sprawach taktyki, którą należy przyjąć podczas biegu. Drugi szlak jest wszakże miejscem wymagającym już dosyć dużej siły fizycznej.

Nr. 3. Duży wzrost, siła fizyczna i wytrzymałość są pożądane na tem miejscu. Trójka podtrzymuje szlakowego, utrzymując cały czas długie i silne pociągnięcia.

Nr. 4 i Nr. 5. Największe siły, największe ciężary i najwyższy wzrost, oto kwalifikacje dla czwórki i piątki, są to największe siły pociągowe osady.

Duże znaczenie dla tych miejsc ma utrzymanie rytmu nadanego przez szlakowego.

Nr. 6. Kończy duże ciężary osady i powinien nadrabiać długimi pociągnięciami cokolwiek krótsze pociągnięcia nosowego.

Nr. 7 — *drugi nos* i Nr. 8 — *nosowy*. Są to najlepsi w osadzie wioślarze o klasycznych ruchach, o dobrem poczuciu równowagi i szybkim założeniu i wyjęciu wiosła. Nosowy musi się idealnie dostosowywać do tempa i rytmu uderzeń szlakowego. .

Sternik. Mały ciężar (pożądane 50 kg) energia, przytomność umyłu, donośny głos i duże ogólne wyrobienie sportowe, oto kwalifikacje sternika. Nie po-



Rys. 14. Mistrzowska osada Poznań 04 z 1929 r.

żądane jest, by sternik był jednocześnie trenerem czy instruktorem osady.

Z dziesięciokrotnie rozegranych biegów o mistrzostwo, sześć razy tytuł mistrza zdobył A. Z. S. (Warszawa) dwa razy W. T. W. i dwa razy (ostatnie) „Poznań 04“.

Polska miała już dwa razy trzecie miejsce na regatach F. I. S. A. — na jeziorze Como i w Bydgoszczy, a na IX Olimpiadzie w Amsterdamie ósemka polska okazała się najlepszą osadą kontynentu Europy, uzyskując w biegach trzeciej eliminacji czas lepszy od czasów osady włoskiej i niemieckiej.

TABOR REGATOWY.

GIGI I SKULINGI.

Ze względu na rozmiary niniejszej książeczki, jak również zgodnie z nakreślonym planem napisania podręcznika regatowego, zupełnie pomijam opisanie liczego bardzo szeregu łodzi spacerowych i turystycznych.

Kilka słów muszę poświęcić łodziom, które jakkolwiek nie są już brane pod uwagę w programach poważnych polskich regat, jednak w niektórych towarzystwach prowincjonalnych są jeszcze w użyciu.

Gigi — są to łodzie wyścigowe, kryte, zrobione z cienkiej klepki cedrowej, cokolwiek szersze i znacznie cięższe od właściwych łodzi wyścigowych, obłożynowych (fornierowych). Budowa gigów jest taka sama jak budowa łodzi fornierowych, jednak siodełka przeważnie nie są umieszczone na linji osi łodzi, lecz są cokolwiek rozstawione.

Przed wojną w Warszawie biegi na czwórkach gigowych, były stale uprawiane. W Niemczech jeszcze i teraz w programach wielu regat można znaleźć biegi na gigach. W Polsce prawie, zupełnie zostały one

już zastąpione przez łodzie obłożynowe.

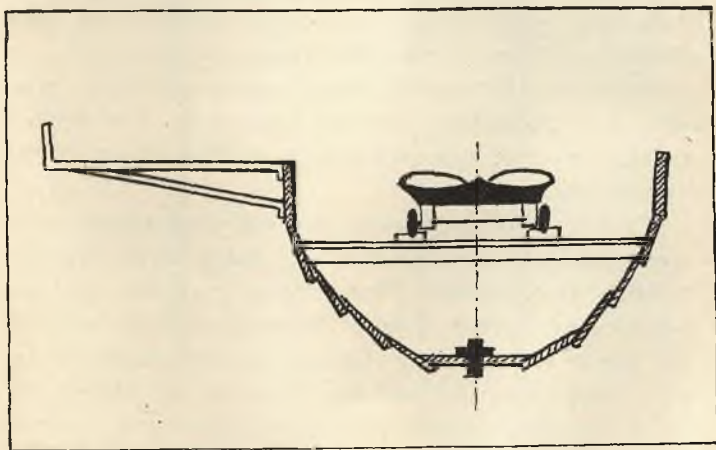
Co powiedziano o gigach dotyczy również i skulingów.

Skuling, to jedyńka, kryta, klepkowa, w odróżnieniu od właściwej jedyńki wyścigowej (skifa) zrobionej z obłożyny.

Biegi na skulingach są jeszcze organizowane na niektórych drugorzędnych regatach prowincjonalnych.

ŁODZIE PÓŁWYŚCIGOWE.

Programy polskich regat klasyfikacyjnych uwzględniają jeden tylko typ łodzi półwyścigowej (odkrytej), a mianowicie: *czwórki półwyścigowe*. Dla



Rys. 15. Przekrój czwórki półwyścigowej.

łodzi tych regulamin regatowy P. Z. T. W. przewiduje następujące ograniczenia:

- 1) kil przechodzący wzdłuż całej długości łodzi;
- 2) szerokość łodzi z klepką nie mniejsza niż 78 cm;
- 3) ciężar łodzi nie mniejszy niż 100 kg.

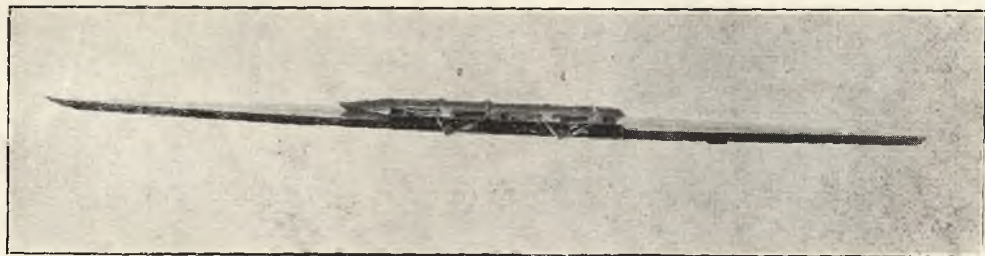
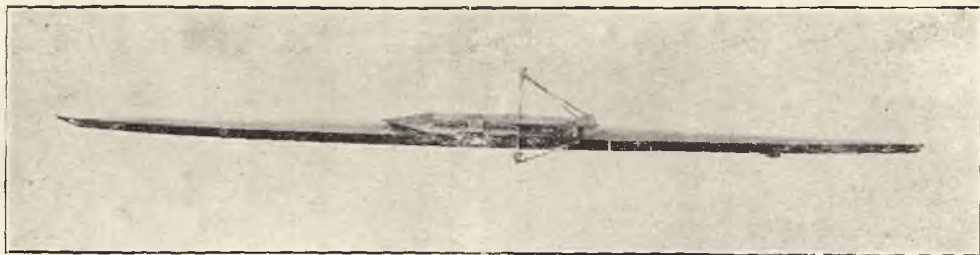
Czwórki półwyścigowe mają dosyć duże znaczenie u nas nie tylko jako łodzie, na których można już stawać do regat, lecz jeszcze bardziej jako łodzie przygotowawcze w wewnętrznej pracy towarzystw wioślarskich.

Na tych łodziach stawiają swe pierwsze kroki w sporcie wioślarskim przyszli mistrzowie w jeździe na długie lub krótkie wiosła.

Zagranicą, a w szczególności w Anglii, szkolenie wioślarzy odbywa się na łodzi najodpowiedniejszej do tego celu, a mianowicie na *dwójce odkrytej* na dwa długie wiosła ze sternikiem. Takiej dwójki używa się nie tylko do pierwszych lekcji wiosłowania na wodzie, ale potrzebna jest ona stale nawet i w doskonałych osadach zaprawiających się do najpoważniejszych biegów.

Jeżeli wioślarz, nawet pod okiem dobrego trenera, zaczyna wykonywać na łodzi jakieś niepotrzebne albo nieprawidłowe ruchy, poprawić go na ósemce jest bardzo trudno. Wówczas takiego wioślarza bierze się z drugim dobrym wioślarzem na dwójkę i tutaj trener ma zadanie znacznie już ułatwione.

Używanie odkrytej dwójki ze sternikiem należy bardzo propagować u nas, gdyż usunie ona czwórki



Rys. 16. Jedynka. Dwójka

półwyscigowe, niepotrzebne już przy wysokim poziomie polskiego wioślarstwa.

ŁODZIE WYŚCIGOWE.

Według regulaminu P. Z. T. W. programy regat klasyfikacyjnych powinny obejmować biegi na siedmiu następujących typach łodzi:

- 1) jedyńki (skif);
- 2) dwójki podwójne (krótkie wiosła);
- 3) dwójki (dwa długie wiosła i sternik);
- 4) dwójki bez sternika (dwa długie wiosła);
- 5) czwórki bez sternika;
- 6) czwórki (ze sternikiem);
- 7) ósemki.

Na wszystkich powyższych siedmiu typach łodzi, na regatach związkowych są organizowane biegi o mistrzostwo Polski, na regatach Międzynarodowej Federacji (F. I. S. A.) — biegi o mistrzostwa Europy i na olimpiadach — biegi o mistrzostwa olimpijskie.

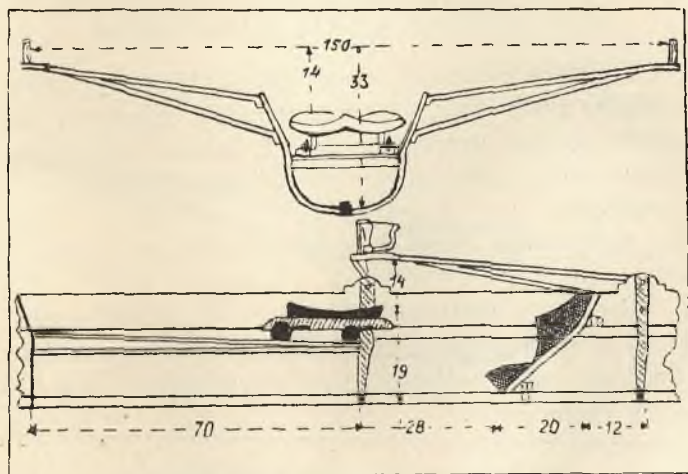
Szerokość, długość oraz ciężar łodzi wyścigowych są zupełnie dowolne. Zwykle ciężar łodzi dostosowywa się w budowie do ciężaru i wzrostu wioślarzy, którzy stanowią będą jej osadę. Osada silna, dużego wzrostu i o dużym ciężarze musi mieć łódź mocniejszej budowy, a zatem cięższą od łodzi dla osady o ciężarze lekkim. Pamiętać jednak należy, iż w biegu łodzi wyścigowych, kilka kilogramów nadwagi, szczególnie w biegach łodzi mniejszych, jak jedyńka i dwójki, stanowi już różnicę na mecie.

Najbardziej czuła jest jedyńka, której budowa i ciężar musi być ściśle dostosowana do wzrostu i ciężaru wioślarza.

Jakkolwiek lekkość łodzi wyścigowej gra rolę pierwszorzędną, jednak kosztem tej lekkości nie można pozbawić łodzi odpowiednio silnej budowy.

Łódź musi być sztywna w użyciu, a wewnętrzna konstrukcja takiej np. ósemki, której ciężar wynosi tylko 80 kg, musi wytrzymać olbrzymie nieraz wysiłki ośmiu młodych, silnych i ciężkich wioślarzy.

Łodzie wyścigowe, począwszy od jedyńki, a kończąc na ósemce, mogą być jednostajne lub składane z trzech części. Łódź składana, chociaż cokolwiek cięższa, przedstawia jednak zaletę łatwego przewożenia.



Rys. 17. Przekroje jedyńki.

Wymiary, ciężar i cena łodzi wyścigowych.

Rodzaj łodzi	Wymiary w m:			Ciężar łodzi	Cena łodzi w złotych.
	Długość	Szerokość	Rozpiętość dulek		
Jedynka	6,50—9,00	0,26—0,32	1,50	10—17 kg.	1.200 ¹⁾
Dwójka podwójna	9,00—11,00	0,42—0,45	1,50	} 23—30	1.700
Dwójka bez stern.			1,70		1.620
Czwórka bez „	12,09—14,00		1,70	48—55	2.300
Czwórka	12,50—15,00	0,52—0,56	1,70	50—60	2.400
Ósemka	18,00—20,00	0,60—0,70	1,70	80—110	4 000
Czwórka półw.	10,00—11,00	0,78	1,65	100	2.200

KONSTRUKCJA ŁODZI WYŚCIGOWEJ.

Łodzie wyścigowe na wiosła krótkie: jedynka i dwójka podwójna, jak również łodzie wyścigowe na wiosła długie: dwójki, czwórki i ósemka, różnią się między sobą ilością miejsc dla wiosłarzy, rozmiarami i ciężarem.

Konstrukcja tych wszystkich łodzi jest prawie taka sama.

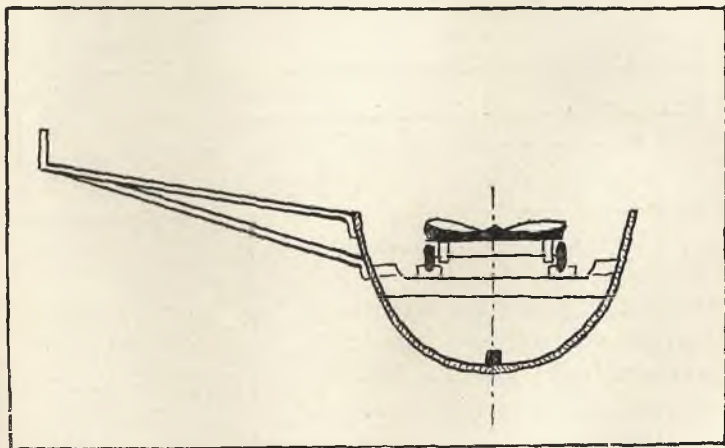
Krótki i pobieżny bardzo opis łodzi, który zamierzam tu przytoczyć ma głównie na celu zapoznanie szerszego ogółu wiosłarzy ze słownictwem składowych części łodzi.

¹⁾ Ceny stoczni „Nawicula“ w Warszawie.

Podstawą i rdzeniem każdej łodzi jest *kil*, inaczej zwany *pacierzem*, jest to listwa, zrobiona z twardego drzewa, stanowiąca jakoby oś łodzi, przechodząca u spodu przez całą jej długość. Nieco zakrzywiona u przodu część kila stanowi *nos łodzi*. Do tylnej części kila bywa przymocowany *ster*. W łodziach wyścigowych kil nie jest widoczny nazewnątrz, gdyż wraz z żebrami jest przykryty obłożyną.

Łodzie półwyścigowe mają kil częściowo nazewnątrz, do niego bywają przymocowane klepki, stanowiące ścianki łodzi; kil ma u spodu okucie metalowe. Łódź tego rodzaju stawia się na kilu i po nim tylko można ją przesuwac.

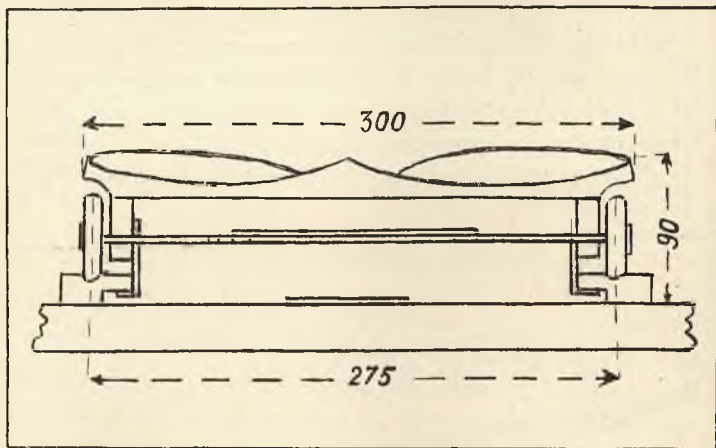
Wewnątrz każdej łodzi, na kilu, znajduje się



Rys 18. Przekrój czwórki.

tak zwana *nawierzchnica*, jest to listwa wzmacniająca kil.

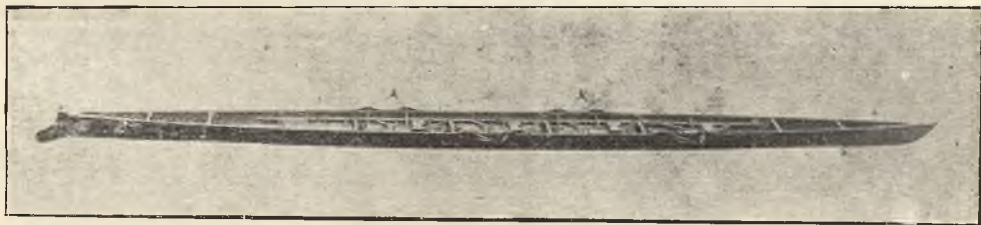
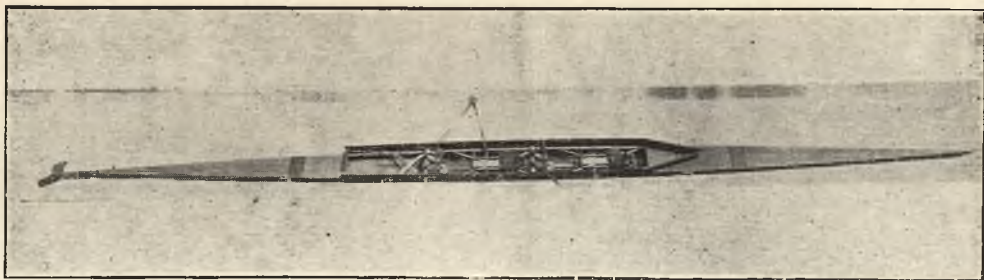
Na całej długości kila mniej więcej w równych odstępach są umieszczone *żebra*. Żebra mocniejsze, do których przymocowywa się odsadnie, zwa się *odsadnikami*. Żebra, utrzymujące podłogę w łodziach półwyścigowych — to są *progi*. Listwy boczne, przechodzące wzdłuż łodzi — to *prężnice*. Listwy, na któ-



Rys. 19. Ruchome siodełko.

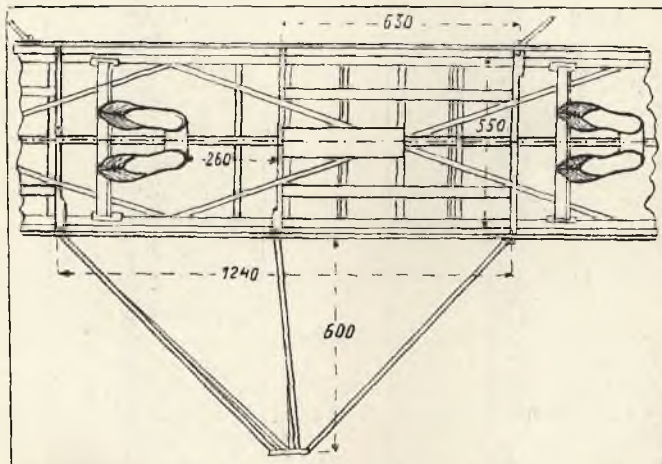
rych są umieszczone szyny — to *poprzecznice*, opierają się one na *podpórkach*. Listwy, które służą do wiązania całej łodzi, a jednocześnie wzmacniają poprzecznice, nazywają się *krzyżaki*.

Na szynach bywa umieszczone *ruchome siodełko*.



Rys. 20. Dwójka podwójna. Czwórka półwysięgowa.

Specjalne urządzenie, na którem opierają się nogi wiosłarza, to *podnózek*; główną część składową podnózka stanowi *opornica*, listwa, na której opierają się górną częścią *podeszwy*. U dołu podeszwy przymocowane są do tak zw. *podeszwiaka*. Blaszki metalowe, na których opierają się pięty wiosłarza, to są



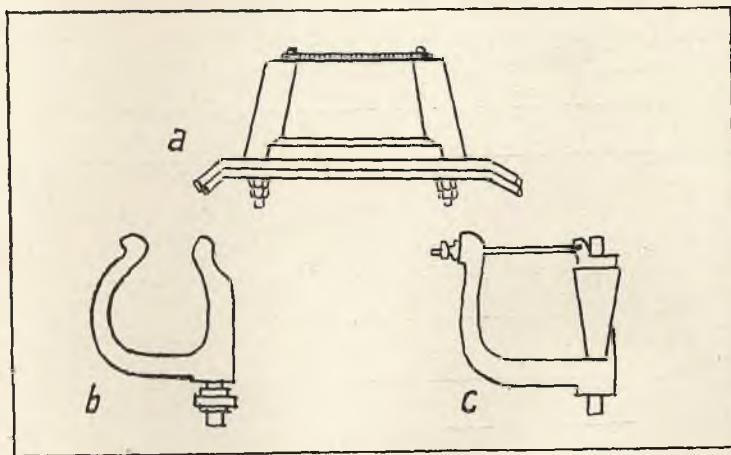
Rys. 21. Fragment czwórki.

t. zw. *napiętniki*. Okucia podnózka przy opornicach, nazywają się *zaczepniaki*, a przy podeszwiaku jest t. zw. *wczepniak*. Na prężnicach znajdują się zawiasy *do opornicy*. Na nawierzchnicy zawias *do podeszwiaka*.

Dulka — jest to punkt oparcia dla wiosła pod-

czas wiosłowania, dulki bywają *stałe*, tak zw. angielskie i *ruchome*, niesłusznie u nas zwane francuskimi, gdyż zostały wynalezione w Stanach Zjednoczonych.

Obydwa rodzaje dulek: stałe i ruchome, spotyka się u najlepszych zagranicznych osad. Dulki stałe są najbardziej rozpowszechnione w Anglii i w Niemczech. Jedna z najlepszych ósemek angielskich miała

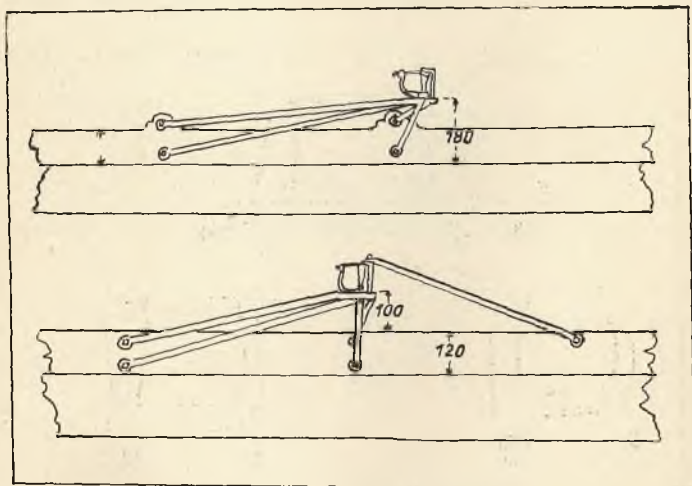


Rys. 22.

- Dulki: a) stała (angielska);
b) ruchoma do łodzi półwycigowych;
c) ruchoma do łodzi wycigowych.

na olimpiadzie w Amsterdamie dulki ruchome, które są stale używane w Stanach Zjednoczonych i w większości państw Europy.

Odsadnia — jest to konstrukcja żelazna, pozwalająca na umieszczenie dulki w pewnej, dosyć znacznej odległości od ścianek wąskiej bardzo łodzi wyścigowej. Odsadnia jest zrobiona z rurek stalowych, przymocowanych z jednej strony do żeber-odsadnia-ków, z drugiej strony tworzą one podstawę do dulki.



Rys. 23. Odsadnia na krótkie wiosła.
 „ „ „ długie „

WIOSŁO.

Części składowe wiosła: rękojeść, doręczna, oskórkowanie wraz z pierścieniem, trzon (drag) i piórko. Na końcu piórka, w celu jego wzmocnienia,

znajduje się okucie z cienkiej blaszki miedzianej lub cynkowej.

Wiosła do dulek stałych mają odmienne oskórkowanie i nie posiadają pierścienia metalowego.

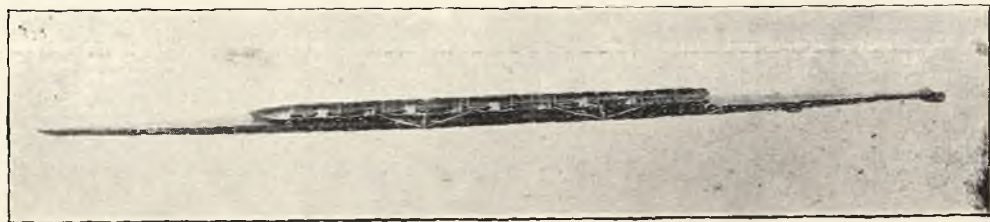
Najlepsze wiosła regatowe są robione wyłącznie z kanadyjskiego świerka, jest to drzewo lekkie, mocne i sztywne.

Wymiary i ciężar wiosel

Rodzaj wiosła	Ogólna długość	Długość doręcznej	Ciężar
Wiosło długie pełne do 8 - ki	3,74	1,14	4,00 4,50
Wiosło długie pełne do 4 - ki	3,68-3,70	1,12-1,13	4,00-4,50
Wiosło długie drążone	—	—	3,00-3,50
Wiosło krótkie pełne	2.85-3 00	0,82 0,86	2.00-2,25
Wiosło krótkie drążone	—	—	1.25-1.75

Szerokość piórka waha się od 13 do 17,5 cm i jest zależną od techniki wiosłowania. Do małego tempa, osady używają piórek szerokich i odwrotnie.

Najlepsze długie wiosło angielskie firmy E. Ayling w Londynie wraz z przesyłką i cłem kosztuje u nas około 200 zł. Dobre wiosło niemieckie Pretz-



Rys. 24 Czwórka. Ósemka

la — około 100 zł. Wiosło drażone krajowe z kana-
dyjskiego świerka kosztuje w stocznii „Navicula“ —
70 zł.

W PRZECHOWALNI.

Każda łódź wyścigowa powinna mieć w przecho-
walni miejsce wyłącznie dla siebie przeznaczone.

Łódź ustawia się do góry dnem na podporach
drewnianych stałych, bądź żelaznych wysuwanych.
Miejsca podpór, na których opierają się łodzie po-
winy być wyłożone wołokiem.

Potrzebna ilość podpór dla różnych typów łodzi
jest następująca:

Dla jedynki	2	podpory w odległości 3,0 m
„ dwójek	2	„ „ „ 3,5 „
„ czwórek	3	„ „ „ 3,5 „
„ ósemki	4	„ „ „ 3,75 „

Czwórki i ósemki muszą spoczywać na falochro-
nach.

Łódź wyznacza się dla jednej czy też dwóch osad,
które z niej korzystają, nikomu więcej nie wolno jej
dotykać. Tylko osada przenosi łódź z przechowalni
na pomost i zpowrotem, a każdy wiosłarz niesie łódź
przy swojej dulce, nie korzystając jednak z od-
sadni.

Po każdej zaprawie łódź powinna być starannie
wytarta gąbką i flanelą, a dulki — szmatą. Przyjęty

jest zwyczaj iż po zaprawie kolejno jeden lub dwóch wioślarzy zostaje w przechowalni, aby wykonać tę czynność.

Wioślarz musi pamiętać, że drogocenny przedmiot, łódź wyścigowa, nie tylko stanowi majątek towarzystwa, ale jest jedyną podstawą wszelkiej działalności sportowej. Łódź trzeba szanować.

Interesujących się szczegółami technicznymi przechowalni odsyłam do pracy zbiorowej „Budowa terenów i urządzeń sportowych“, w której inż. A. Lotka opracował „Przystanie i baseny wioślarskie“.

Drobne uszkodzenia łodzi. Dostyc częste uszkodzenia łodzi w postaci pęknięć obłóżyny łatwo można naprawić. Przedewszystkiem uszkodzonych miejsc nie należy dotykać palcami, gdyż pot, a wraz z nim tłuszcz, znajdujący się, chociaż w małych ilościach, na skórze przeszkadza w sklejeniu miejsc uszkodzonych. Po przeschnięciu powleka się je cienką warstwą specjalnego kleju, przewiązując łódź mocno sznurkiem tak, aby pęknięte miejsca były dobrze ściśnięte i pozostawia w spokoju na kilka godzin, aż do zupełnego wyschnięcia.

Najlepiej nadaje się do tego klej „Certus“, wyrabiany w Warszawie. Taki klej zastępuje w zupełności dawniej stosowane łąty, przymocowywane miedzianymi nitami, co zwiększało ciężar łodzi.

Po dobrem sklejeniu, pęknięcia obłóżyny stają się prawie niewidoczne.

STOZNIE ŁODZI WYŚCIGOWYCH.

W latach powojennych powstały w Polsce dwie stocznie łodzi: „Navicula“ w Warszawie i S. Urbaniaka w Poznaniu.

„Navicula“ wyprodukowała już cały szereg łodzi wyścigowych i półwyścigowych; jedyńki, dwójki i czwórki tej stoczni używane są w wielu towarzystwach wioślarskich.

S. Urbaniak dotychczas ograniczał się do wyrobu łodzi półwyścigowych i żaglowych, ostatnio wyrabia również i łodzie wyścigowe.

Łodzie wyrabiane przez stocznie krajowe nie zaspokajają jednak zapotrzebowań wioślarstwa polskiego. Zresztą dla osad, zaprawiających się do biegów w bardzo ciężkiem współzawodnictwie zagranicznem należy sprowadzić łodzie z pierwszorzędných stoczni zagranicznych.

W tym celu podaję krótki spis najbardziej znanych firm zagranicznych: George Sims w Londynie, Dossunet w Paryżu oraz Pirsch i Deutsch w Berlinie.

Łodzie angielskie są najdroższe, francuskie mają cenę pośrednią, a zupełnie dobre łodzie niemieckie wypadają u nas najtaniej.

Cena ósemki sprowadzonej z Anglii, wraz z przewozem i cłem, wynosi u nas około 10.000 zł. Ósemka niemiecka kosztuje u nas około 6000 zł., a cena ósemki krajowej (Navicula) wynosi około 4000 zł.

Nowopowstałe towarzystwa wioślarskie powinny się zaopatrywać w tabor wyłącznie w stoczniach krajowych, albo też kupować łodzie używane, u nas lub w Niemczech, gdzie często za dosyć tanie pieniądze można nabyć łódź zupełnie jeszcze dobrą do użytku.

ZAPRAWA.

Zaprawą nazywamy racjonalne przygotowanie do osiągnięcia najwyższej formy sportowej.

Potrzebę i znaczenie sumiennej i długotrwałej zaprawy przed regatami rozumie każdy sportowiec.

Zaprawa rozwija ogólne siły wioślarza, wzmacnia działalność jego płuc i serca, rozwija jego energję i siłę woli oraz daje mu możność zapoznania się z wiedzą wioślarską przez gruntowne zbadanie wszelkich zagadnień, dotyczących się stylu i techniki wiosłowania.

Tylko fizyczna zaprawa nie wystarcza, wioślarz powinien badać i wyczuwać wszystko to co sprzyja do rozwinięcia największej szybkości.

Zaprawa przyzwyczaja wioślarza do łodzi i pozwala mu zupełnie ją opanować. A w osadach, już począwszy od dwójek, zaprawa jest potrzebna również dla towarzyskiego zżycia się wioślarzy oraz do łak zw. zgrania osady.

Wioślarz, który zamierza przystąpić do wyczerpujących zapraw przedregatowych, powinien poprzednio być zbadany przez lekarza specjalistę. Zupełnie zdrowe serce i zdrowe płuca są to rzeczy konieczne, a wszystkie inne cechy wioślarskie, mając odpowiedni wzrost i budowę ciała, można już w sobinie wyrobić i wypracować.

Stała kontrola lekarska zaprawiających się wioślarzy jest bardzo wskazana. Lekarz zarządza nie-

kiedy krótszą lub dłuższą przerwę w zaprawach, a czasami wyklucza go zupełnie od nich.

Rzeczą łatwą do przeprowadzenia jest stała kontrola ciężaru zaprawiających się wioślarzy. Naturalnym objawem jest utrata kilku kg ciężaru, gdy wioślarz po miesiącach zimowych, naogół wypoczynkowych, wchodzi w ostry okres zapraw przedregatowych. Strata ciężaru wioślarza nie powinna być jednak ani zbyt raptowną, ani zbyt wielką.

Na tem miejscu muszę zrobić małą uwagę, że przepisy moje, dotyczące zarówno przygotowań zimowych jak i różnych okresów zaprawy przed regatami, bynajmniej nie stanowią jakiejś specjalnej recepty na wygranie biegu.

Zaprawa to rzecz indywidualna, zależna od najrozmaitszych właściwości wioślarza czy osady. Kierownik sportowy towarzystwa wioślarskiego, instruktor prowadzący zaprawy czy też trener, powinni opracować własny plan przygotowań przedregatowych.

Moje notatki o zaprawie są to uwagi, poczynione podczas długoletnich doświadczeń, początkowo w roli zawodnika wioślarskiego, a później w roli kierownika sportowego. Znaleźć tu można różne rzeczy wypróbowane, bądź zaobserwowane jako dodatnie.

ZIMOWE PRZYGOTOWANIA WIOŚLARZY.

Bardzo ważnem zagadnieniem jest u nas sprawa należytego przygotowania wioślarzy podczas miesięcy zimowych.

Warunki naszego klimatu nie pozwalają niestety na uprawianie pięknego sportu wioślarskiego dłużej, niż przez 6 miesięcy w roku.

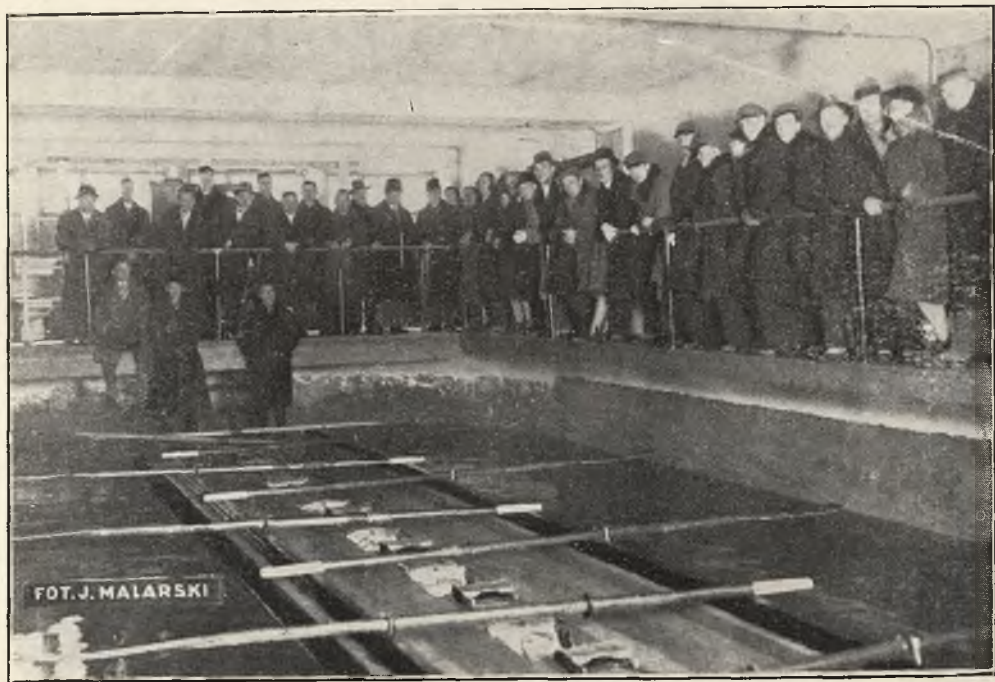
Drugie półrocze to okres, w którym wiosłować na powietrzu nie można, a dobry sportowiec nie może tak długo pozostawać w bezczynności.

Jak ma przepędzić zimę wioślarz, który w sezonie doszedł do wysokiej formy sportowej? Co robić z nowym narybkiem, t. j. z młodzieżą, która w jesieni lub w pierwszych miesiącach zimowych zgłasza się do towarzystw wioślarskich? Są to pytania, na które chociaż w części postaram się odpowiedzieć.

Sezon regatowy kończy się u nas we wrześniu, następne dwa miesiące, październik i listopad powinny być wypoczynkiem dla wioślarzy. W tym czasie można zalecać tylko uprawianie lekkich ćwiczeń w gimnastyce metodycznej, ewentualnie boksie lub szermierce.

Cieężka atletyka, podnoszenie ciężarów, ćwiczenia na przyrządach gimnastycznych nie nadają się dla wioślarza, gdyż powodują zbyt wielkie narastanie mięśni, ich twardość i związanie, co się odbywa kosztem utraty elastyczności.

W początkach grudnia należy rozpoczynać pierwszy okres przygotowań zimowych, który trwa mniej więcej trzy miesiące, t. j. do końca lutego. W tym czasie prowadzi się już dwa lub trzy razy na tydzień wiosłowanie w basenie zimowym. Poza tem bardzo wskazane jest uprawianie jakiegoś sportu pomocni-



Rys. 25. Dwustronny basen zimowy W T. W.

czego, a najlepiej, jak wyżej, gimnastyki metodycznej, boksu lub szermierki.

Baseny zimowe już się znacznie w Polsce rozprószyły. Oprócz trzech basenów warszawskich istnieją dwa baseny w Poznaniu, jeden w Bydgoszczy i jeden w Włocławku.

Towarzystwa wioślarskie, nie posiadające basenu zimowego, muszą zastąpić wiosłowanie bardziej intensywnymi ćwiczeniami w innej gałęzi sportu.

Bardzo dobrą zaprawą zimową dla wioślarza są narty. Wśród wioślarzy jest bardzo wielu zwolenników tego pięknego sportu zimowego.

Wielokrotny mistrz Niemiec na jedyńce W. Flinsch, całą zimę przepędza w górach, uprawiając narciarstwo.

Tam, gdzie środki materialne pozwalają na to, wskazane jest tworzenie w górach, choćby dwutygodniowych obozów narciarskich dla wioślarzy. Oprócz samej zaprawy sportowej, obóz taki daje wiele innych korzyści; tu następuje zżycie się ze sobą wioślarzy, wytwarzają się nastroje ambicji klubowej, które są jednak bardzo potrzebne w szlachetnej rywalizacji sportowej.

W początkach marca następuje drugi okres przygotowań zimowych i trwa do pierwszych wyjazdów na wodę. W tym czasie należy wzmocnić nieco zaprawę w basenie, a poza tem bardzo wskazane jest uprawianie sportowych marszów oraz biegów narciarskich.

W uprawianiu biegów, jak zresztą i we wszelkich innych ćwiczeniach, należy zachować pewną ostrożność, unikać przemęczenia, co jest przyczyną raptownego spadku ciężaru, braku apetytu i bezsenności.

INSTRUKTOR I TRENER.

Wiosłowanie w basenie zimowym już od samego początku, powinno się odbywać pod kierunkiem dobrego instruktora lub trenera.

Instruktor — to dobry znawca wiosłarstwa, który praktycznie i teoretycznie poznał wszelkie tajniki tego sportu, który posiada zdolności pedagogiczne, to jest umiejętność nauczania i który może być kierownikiem młodzieży.

Instruktor pracuje nad przygotowaniem narybku wiosłarskiego, to jest uczy wiosłowania adeptów tego sportu. Najczęściej instruktorami są członkowie towarzystw, którzy swą wiedzę, czas i pracę poświęcają bez żadnego wynagrodzenia w imię pięknej idei sportowej.

W ostatnich latach zaczyna się jednak przejawiać potrzeba instruktorów płatnych, gdyż nie wszystkie towarzystwa w liczbie swoich członków posiadają odpowiednich kandydatów, którzy oprócz wymaganej wiedzy wiosłarskiej i zdolności pedagogicznych, byłiby jednocześnie ludźmi niezależnymi i mogli poświęcać dużo swego czasu i pracy dla dobra towarzystwa.

Już obecnie w całym szeregu towarzystw wioślarskich, pracują instruktorzy płatni, rekrutujący się z pośród dawnych zawodników regatowych.

Różnica między instruktorem amatorem, a instruktorem płatnym jest widoczna. Od instruktora płatnego wymagać można pracy systematycznej i przygotowania wszystkich wioślarzy według jednego uzgodnionego systemu.

Instruktor amator zajmuje się tylko małą grupą wioślarzy swoich faworytów. W towarzystwach większych zachodzi potrzeba posiadania kilku instruktorów amatorów, a rzadko się zdarza, ażeby praca ich była skoordynowana. Najczęściej każdy z nich uczy inaczej.

P. Z. T. W. zamierza zorganizować kurs zawodowych instruktorów wioślarskich dla wioślarzy z przeszłością regatową. Główne cele kursu to — przygotowanie zastępu wykwalifikowanych instruktorów i ujednolajnienie systemu nauczania.

Instruktor, który zajmuje się przygotowaniem osad wioślarskich do regat jest *trenerem*. Trener oprócz kwalifikacyj, wymaganych od instruktora musi znać dokładnie wszelkie sposoby prowadzenia za prawy wioślarskiej. Trenerowi potrzebne są również wiadomości ogólnosportowe i gdyby do kwalifikacyj wyżej omówionych dodać jeszcze dyplom Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego, byłby to ideał trenera.

Niestety, takich trenerów w Polsce jeszcze niema i zapewne w ciągu długich lat pierwszorzędne towa-

rzystwa wioślarskie będą musiały korzystać z pomocy kosztownych trenerów zagranicznych.

W historii pierwszego dziesięciolecia P. Z. T. W. odznaczyło się kilku trenerów amatorów. Jednak ze względu na brak czasu i różne zawodowe zajęcia liczba czynnych trenerów amatorów, posiadających pełne kwalifikacje, jest bardzo ograniczona. Większość naszych domorosłych trenerów nie stoi na wysokości zadania, co najwyżej umieją oni przygotować osadę na czwórce półwycigowej.

Towarzystwa wioślarskie, które mają sportową ambicję, odpowiednie środki materialne oraz liczną młodzież, stanowiącą dobry materiał sportowy, powinny angażować dobrych trenerów zagranicznych. Od trenera zawodowca można wymagać przygotowania całej reprezentacji towarzystwa, a trener amator zadowolnia się zwykle przygotowaniem jednej tylko osady. Współzawodnictwo kilku trenerów amatorów w jednym towarzystwie jest tylko szkodliwe.

Najlepsi trenerzy, ale i najdrożsi to zawodowcy angielscy. Dotychczas w Polsce pracowało dwóch Anglików: Mac-Alpein, specjalista od wiosł krótkich i doskonały trener ósemki olimpijskiej (A. Z. S.) — Wingate. Poza tem w Polsce pracował cały szereg trenerów niemieckich, a praca niektórych z nich była i jest bardzo owocna. Najlepszymi wynikami może się poszczycić niemiecki trener Reinhard z „K. W. z 1904 r. Poznań“.

W określeniu osób, które uczą wiosłowania i prowadzą zaprawę osad wioślarskich, unikam przesta-

rzalej definicji — sternik. W nowoczesnem znaczeniu tego słowa sternik — to sportowiec, stanowiący składową część osady, którego kwalifikacje były już opisane na stronicy 51, i który bynajmniej nie zaprawia osad.

Zupełnie inne znaczenie ma w towarzystwach naszych to samo słowo sternik, odnośnie do starszych wioślarzy, którzy za różne zasługi sportowe otrzymali oficjalną odznakę sternika — srebrne sznurki na czapce wioślarskiej.

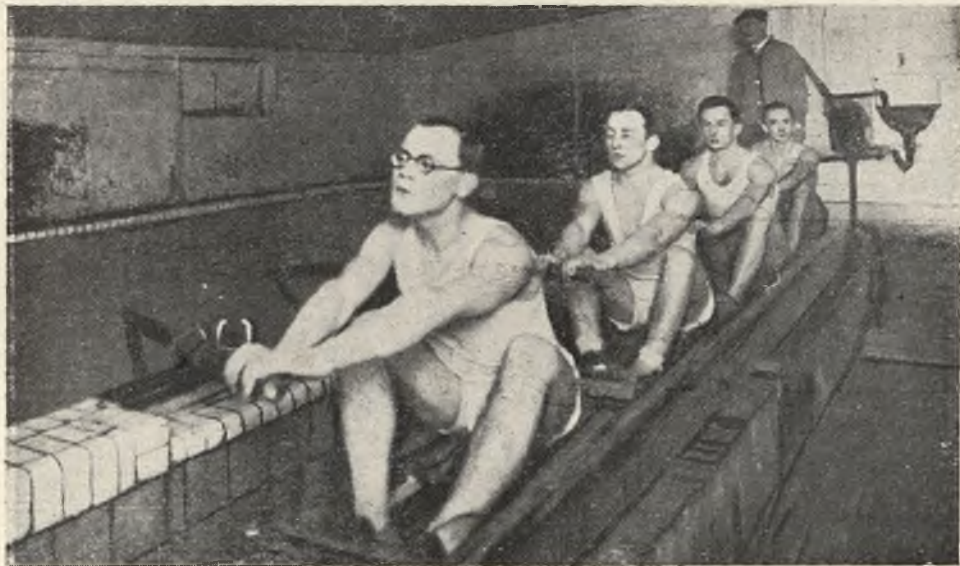
Czasami taki sternik jest dobrym instruktorem lub trenerem, najczęściej jednak są to panowie, którzy nie mają nic wspólnego z przygotowaniem i zaprawą osad regatowych.

Zadania dobrego trenera są bardzo poważne. Już w basenie zimowym powinien się on dobrze zapoznać z posiadanym materiałem sportowym, musi poznać dobre i złe strony każdego wioślarza.

Wczesną wiosną należy zestawiać osady. Czynnikiem rozstrzygającym jest tutaj kierownik sportowy towarzystwa, najczęściej zwany kapitanem, a w niektórych towarzystwach naczelnikiem.

Kapitan, uwzględniając opinię trenera, zestawia osady i opracowuje plan działalności sportowej towarzystwa na cały sezon. Trzeba zgóry ustalić, do jakich biegów osady mają się przygotowywać i w jakim czasie doprowadzić je należy do najwyższej formy sportowej.

Kapitan jest kierownikiem całej działalności sportowej towarzystwa, a za wyniki swej pracy jest odpo-



Rys. 26. Basen zimowy klubu wioślarskiego z 1904 r. Poznań.

wiedzialny przed ogólnem zebraniem członków towarzystwa.

WŁAŚCIWA ZAPRAWA NA WODZIE.

Już w pierwszej połowie kwietnia, zresztą zależy to od warunków atmosferycznych, należy rozpocząć wyjazdy zaprawowe na wodę.

Pożądane są wyjazdy na łodziach cięższego typu, często na szynach skróconych. Na sterze zajmuje miejsce instruktor czy trener, a wyjazdy bez dużego wysiłku i bez dużego tempa mają na celu zgranie osady i bardzo stopniowe rozwijanie w niej innych wartości regatowych.

Po kilku tygodniach takiej zaprawy można już przystąpić do wyjazdów na łodziach regatowych. W tym drugim okresie na sterze siada już kandydat na sternika regatowego (lekki ciężar). Instruktor czy trener powinni się znajdować na motorówce obok osady.

Pożądane są teraz wyjazdy dłuższe 5 — 6 km i powrót. Nie jest jeszcze uzgodnione, na co należy w tym okresie zwracać większą uwagę; na tempo, czy też na długość pociągnięcia. Zwolennicy szybkiego tempa twierdzą, iż osada w ten sposób zaprawiona i mająca krótkie pociągnięcia, może stopniowo je wydłużać w dalszych okresach zaprawy. Inni twierdzą naodwrot, iż lepiej wpierw osadę zaprawić do długiego pociągnięcia, a później zwiększać tempo.

Wiosłowanie w tym okresie nie powinno się odbywać całą siłą. Najbardziej wskazana jest jazda na $\frac{2}{3}$ siły. Od czasu do czasu trener zarządza krótkie przerwy w wiosłowaniu.

Na miesiąc przed regatami, wiosłarz wchodzi już w ostatni okres przygotowań i wtedy są bardzo pożądanе dwukrotne wyjazdy w ciągu dnia.

Stopniowo przechodzi się do jazdy mocniejszej a jednocześnie skraca się zaprawę, aż do właściwego toru regatowego — dwa kilometry.

Najlepiej jest, gdy w tym ostatnim okresie wiosłarze są skoszarowani na przystani. O godzinie 6-tej czy 7-ej rano, po wypiciu jednej szklanki mleka, wiosłarze odbywają ranną zaprawę. Później prysznic, śniadanie i wszyscy udają się do swoich zwykłych zajęć. Przed wieczorem odbywa się druga zaprawa, znowu prysznic, najmniej na godzinę przed snem kolacja, krótki spacer, a o godzinie 10 wieczorem wiosłarze powinni już być w łózkach.

W ostatnich okresie mocnych zapraw nie jest pożądana ani dłuższa nad 5 minut kąpiel w wodzie ani też długie przebywanie na słońcu, jedno i drugie osłabia wiosłarzy.

Należy zwracać uwagę na tryb życia i odżywiania się wiosłarzy. O szkodliwości palenia lub używania alkoholu nie trzeba już nikomu tłumaczyć. Pod tym względem niepotrzebne są jakieś specjalne rygory, gdyż znaczna większość wiosłarzy regatowych stale nie pali i nie pije.



Rys. 27. Bieg dwójek podwójnych w Bydgoszczy w 1928 r.

W odżywianiu wioślarza podczas mocnych zapraw trzeba unikać świeżego pieczywa i jaj gotowanych na twardo, gdyż są to rzeczy ciężkostrawne.

Mięso cielęce z powodu małej wartości odżywczej i mięso wieprzowe z powodu zbyt dużej ilości tłuszczu również nie nadają się dla wioślarza. Najbardziej odpowiednie jest mięso wołowe lub baranie, jarzyny, owoce, kompoty. Jako napoje zalecać trzeba wody owocowe lub gazowe, ewentualnie mleko, herbatę i białą kawę. Gorsze jest kakao, gdyż zamula żołądek.

Kufel lekkiego piwa podczas obiadu nie szkodzi, jednak lepiej jest piwa nie pić.

Wioślarz nigdy nie powinien siadać na łódź prędzej niż w 3 godziny po zjedzeniu obiadu. W przeciwnym razie mocna zaprawa naraża go na wymioty.

Podczas dwóch pierwszych okresów zaprawy można robić jednodniową w tygodniu przerwę w wiosłowaniu. W ostatnim okresie lepiej jest tej przerwy nie robić.

Nie wszystkie osady i nie wszyscy wioślarze mogą zaprawiać się 2 razy dziennie. Jednak do biegów w ciężkiem współzawodnictwie, dwukrotna zaprawa stała się już konieczna.

Przejeżdżanie toru całą siłą, na czas, trzeba stosować kilka razy przed biegiem. Powinno się też specjalnie ćwiczyć w odjazdach.

Ostatnie zaprawy przed regatami, to już tylko mocne odjazdy i niezbyt wyczerpujące przejeżdżanie toru.

Są zwolennicy jednodniowego wypoczynku przed biegiem, uważam, że to nie jest potrzebne. Angielska ósemka w Amsterdamie, mając silny bieg o godzinie 3 popołudniu tegoż dnia jeszcze o 10 rano wyjeżdżała na wodę.

W ostatnim okresie zaprawy, bardzo wskazany jest uspokajający masaż po zaprawie. Powinien być jednak robiony przez dobrego specjalistę, gdy takiego brak, lepiej jest masażu wcale nie robić.

Instruktor czy trener osady stale musi zwracać uwagę na to, czy u wioślarzy nie zaczyna się przejawiać przemęczenie, lub zniechęcenie. Przy najmniejszych objawach tego rodzaju trzeba trochę ulżyć w zaprawie, za wszelką cenę trzeba zawsze podtrzymywać w osadzie nastrój wesoły i pewność siebie.

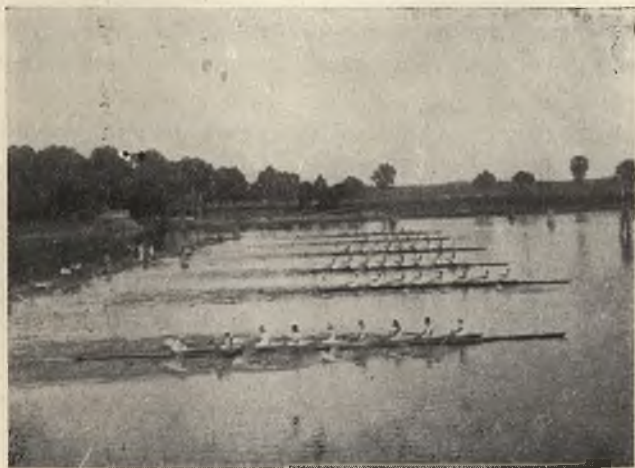
Towarzystwa wioślarskie, które chcą zwyciężać na regatach, muszą umieć wywołać odpowiednie na stroje wśród ogółu swoich członków. Ogólne dodatnie nastroje doskonale oddziałują na zaprawiające się osady.

Tablica szybkości w kilometrach.

Czas przejechania toru (2000 m)	Ilość metrów na 1 sekundę	Szybkość w km na 1 godz.	Czas przejechania toru (2000 m)	Ilość m na 1 sekundę	Szybkość w km na 1 godz.
6,00	5,55	20,000	7,35	4,39	15,804
6,05	5,47	19,692	7,40	4,34	15,642
6,10	5,40	19,440	7,45	4,30	15,480
6,15	5,33	19,188	7,50	4,25	15,300
6,20	5,26	18,936	7,55	4,21	15,156
6,25	5,19	18,684	8,00	4,16	15,000
6,30	5,12	18,432	8,05	4,12	14,832
6,35	5,06	18,216	8,10	4,08	14,688
6,40	5,00	18,000	8,15	4,04	14,544
6,45	4,93	17,798	8,20	4,00	14,400
6,50	4,87	17,532	8,25	3,96	14,256
5,55	4,81	17,316	8,30	3,92	14,012
7,00	4,76	17,136	8 35	3,85	13,968
7,05	4,70	16,920	8,40	3,84	13,824
7,10	4,65	16,740	8,45	3,80	13,680
7,15	4,60	16,560	8,50	3,77	13,572
7,20	4,54	16,344	8,55	3,73	13,428
7,25	4,49	16,164	9,00	3,70	13,320
7,30	4,44	15,984	9,05	3,67	13,212

REGATY.

Towarzystwa wioślarskie, które posiadają osady regatowe, powinny przede wszystkim zaopatrzyć się w odpowiednią ilość egzemplarzy Regulaminu regatowego, który w roku 1930 został ponownie opraco-



Rys. 28. Start ósemek na regatach związkowych.

wany, a nabyć go można w P. Z. T. W. (Foksal 19, Warszawa).

Kierownik sportowy towarzystwa, instruktor, trener, zawodnicy oraz delegat sportowy, muszą dokładnie znać regulamin.

Wyniki regat podkreślają i sumują nakład pracy i wysiłków całego niemal roku.

Wygrywa — najsilniejszy. Tak! ale, aby wygrać bieg, oprócz choćby najlepszego przygotowania, trzeba mieć i szczęście. Losowanie przedbiegów czy torów, lepsza lub gorsza woda, są to czynniki bardzo ważne.

Gdy bieg kończy się na mecie różnicą $\frac{1}{5}$ sekundy, to jest różnicą kilkudziesięciu cm a choćby i 1 m, to osady trzeba uznać za równorzędne. Wygrywa i bezapelacyjne pierwszeństwo uzyskuje osada szczęśliwsza.

Przegrana w takim biegu nie powinna przygnębiać wioślarzy, gdyż sportowa ich wartość jest równorzędna z wartością zwycięzców.

Często osada przegrywająca na regatach, nie jest jeszcze doprowadzona do najwyższej formy, to też prawdziwy i sumienny sportowiec nie zniechęca się przegraną, lecz tembardziej pracuje, aby wreszcie wykazać całą swą wartość.

W historii wioślarstwa znanych jest wiele faktów, że osada nawet po długim szeregu niepowodzeń wybija się później na pierwsze miejsce.

Sumiennosc i praca przy odpowiednich warunkach muszą zawsze doprowadzić do celu.

Porównanie czasów, osiągniętych przez różne osady regatowe jest tylko do pewnego stopnia miarodajne. W żadnym innym sporcie uzyskane czasy nie są tak uzależnione od warunków atmosferycznych, jak w wioślarstwie.

Robiąc porównanie czasów ósemek na mistrzostwach Polski i na mistrzostwach Europy w 1929 r., na tym samym bydgoskim torze widzimy, iż osada „Poznań 04” zrobiła czas znacznie lepszy od mistrza Europy.

Czas mistrza Polski w dniu 4-ym sierpnia 5 m. 39 s., czas trzeciej i ostatniej w tym biegu osady 5 m. 50 s., a na mistrzostwach Europy, dnia 18 sierpnia, osada włoska, zajmując pierwsze miejsce miała jednakowy czas w przedbiegu i w finale 5 m. 54 s.

Czasy podane tutaj odnoszą się do toru bydgoskiego, wynoszącego 1700 m, a na tablicy największych szybkości (str. 93) w celach porównawczych czasy zostały przeliczone do 2000 m.

Osiągane jednak na torach czasy, gdy się uwzględni warunki atmosferyczne, w wielu przypadkach dają bardzo cenne wskazówki.

W dniu regat cała osada w oznaczonym przez kierownika czasie powinna punktualnie być na miejscu, niedopuszczalne są opóźnienia się, gdyż brak w oznaczonym czasie choćby jednego wioślarza bardzo przygnębiająco oddziaływa na resztę osady, a nerwy przed biegiem to rzecz ważna.

Nie jest wskazane, aby wioślarze przed swoim biegiem byli widzami na trybunach. Jeżeli wioślarz startuje w ostatnim biegu, a od początku regat jest już na terenie trybun, dużo chodzi, przejmuje się innymi biegami — wszystko to męczy go i wyczerpuje. Osada przed swoim biegiem powinna w całości umieścić się gdzieś na uboczu, zachowując ciągle dobry humor i pewność siebie.

Przed odjazdem na start, wioślarze sprawdzają swe wiosła, gdyż zdarzyć się może, szczególnie, gdy wiosła są stare i były kilkakrotnie oskórkowywane że wiosło takie może się złamać podczas biegu. Lepiej jest niepewne wiosło odrazu odrzucić. Tak samo trzeba skontrolować w najdrobniejszych szczegółach całą prawie łódź: ster, podnóżki, siodełka, odsadnie i dulki (sprawdzić czy wszystkie śruby dobrze trzymają). Trzeba mieć pewność, iż łódź w biegu nie zostanie uszkodzona.

Zagranicą widziałem doskonałe osady, które przed biegiem gładką powierzchnię obłożyny łodzi smarowały tłuszczem, zwykle robią to Amerykanie, często Niemcy. Tłuszcz ten ma jakoby zmniejszać tarcie wody o ścianki łodzi. Nie wiem, czy może to mieć duże znaczenie, jednak przed biegiem najdrobniejszy czasami szczegół nie powinien być bagatelizowany.

*Największe szybkości osiągnięte na olimpiadzie,
mistrzostwach Polski i na mistrzostwach Europy.*

(1700 m toru bydgoskiego przeliczono do 2000 m)

Rodzaj łodzi.	IX Olimpiada Amsterdam 1928 r.	Mistrz. Polski Bydgoszcz 1929 r.	Mistrzostwa Europy Bydgoszcz, 1929. r.	
			Czas 1-ej osa- dy	Czas osady polskiej
Jedynka	7 m. 01 4/5 s. Mistrz olim- pijski Pearce, Australia.	8 m. 16 2/5 s. W. Długo- szewski O. W. S. K.	7 m. 42 s. L. H. F. Gunt- her „de Am- stel” Amster- dam.	8 m. 15 s. W. Długoszew- ski O. W. S. K.
Dwójk po- dwójna	6 m. 41 2/5 s. Mistrz olim- pijski, Stany Zjednoczone	7 m. 31 1/5 s. „Tryton”. Poznań.	7 m. 17 1/5 s. Société Nauti- que G�n�ve	7 m. 47 2/5 s „Tryton” Po- zna�
Dw�jka	7 m. 42 3/5 s. Mistrz olim- pijski, Szwajcaria	8 m 54 s. T. W. Włoc�- wek (walcow- wer.	8 m. 19 4/5 s. Un. Canot Li- vornesi di Li- vorno	8 m. 35 1/5 s. T. W. Włoc�wek
Dw�jka bez sternika	7 m. 06 2/5 s. Mistrz olim- pijski, Niemcy.	9 m. 05 4/5 s. Pozna� 04. (walcower).	7 m. 50 4/5 s. Soc. Canot. Baldisis di Cremona	7 m. 58 1/5 s. Pozna� 04.
Czw�rka	6 m. 43 3/5 s. ¹⁾ Mistrz Olim- pijski, Włochy.	7 m. 33 1/5 s. Pozna� 04.	7 m. 21 1/3 s. Soc. Canot. Paulino di Isola d'Istria	— — „Tryton”, Po- zna� odpada w przedbiegu.
Czwórka bez sternika	6 m. 29 2/5 s ²⁾ II-a nagr. olimpijska, Stany Zjedno- czone.	— — B- T. W.	6 m. 59 1/5 s. Soc. Canot. Vittorio*da Feltre, di Pia- cenza.	7 m. 18 1/5 s. B. T. W.
�semka	6 m. 02 s. ³⁾ Mistrz olim- pijski, Stany Zjednoczone	6 m. 38 4/5 s. Pozna� 04	6 m 57 2/5 s. Un. Can.* Li- vornesi di Li- vorno.	6 m. 59 2/5 s ⁴⁾ Pozna� 04.

1) Najlepszy czas czwórki polskiej 7 m. 19 3/5 s.

2) Czas osiągnięty w półfinale.

3) Najlepszy czas ósemki polskiej 6 m. 24 3/5 s.

4) Czas osiągnięty w przedbiegu.

Na 5 minut przed oznaczonym w programie czasie osada musi już być na starcie. Opóźnienie grozi osadzie dyskwalifikacją.

Nie będę tu pisać o tem jak powinien być urządzony start, tor i meta. Nie będę również pisać o czynnościach startera, arbitra, sędziów na mecie i delegata sportowego. Wszystkie te sprawy ujmuję w swych paragrafach regulamin regatowy.

„Recepty na wygranie biegu nikt jeszcze nie wynalazł i prawdopodobnie nie wynajdzie“. Pisał w swoim czasie Edward Szreder.

Taktyka, którą należy zastosować w biegu, jest zależna w zupełności od psychicznych i fizycznych cech osady.

Dobrze jest już na starcie uzyskać prowadzenie biegu, gdyż łatwiej jest odpierać ataki przeciwnika niż samemu atakować, ale prowadzenie biegu nie rozstrzyga, często bieg rozgrywa się dopiero przed metą.

Rodzaje regat. Największą próbą sił dla wioślarzy całego świata są Igrzyska Olimpijskie, organizowane co cztery lata przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski.

Osady reprezentacyjne zgłasza P. Z. T. W. w porozumieniu z Polskim Komitetem Olimpijskim.

Długość toru 2000 m.

Biegi trzech eliminacyj, półfinały i finały trwały na olimpiadzie w Amsterdamie 8 dni, a program tych biegów był już omówiony na str. 58.

Co zaś do następnej X-ej olimpiady, która będzie zorganizowana w 1932 r. w Los Angeles, istnieje dążność do zmniejszenia ilości mistrzostw olimpijskich.

Prawdopodobnie odpadną biegi na dwójkach ze sternikiem i na czwórkach ze sternikiem.

Na drugim miejscu co do ogólnej wartości sportowej postawić trzeba *regaty w Henley*. Długość toru 1 m. ang. i 555 jardów (2112 m). Szerokość toru — 30 m. Na całej długości tor jest ogrodzony pływającymi balami. Biegi odbywają się pod bardzo słaby prąd rzeki Tamizy. Startują razem tylko dwie osady.

Regaty trwają 3 lub 4 dni, zależnie od ilości zgłoszonych osad.

Komenda na starcie — angielska. „Are you ready?“ „Row!“.

Najważniejsze biegi regat w Henley:

- 1) bieg ósemek o „Grand Challenge Cup“;
- 2) bieg czwórek bez sternika o nagrodę „Stewards' Challenge Cup“;
- 3) bieg dwójek bez sternika o dwie nagrody: „The Silver Goblets“ i puchar Nickals'a;
- 4) bieg jedynek tak zw. „Diamond Sculls“.

Bieg ósemek o nagrodę „Thames Challenge Cup“ ma już drugorzędne znaczenie. Poza tem odbywają się tam jeszcze inne biegi na ósemkach, czwórkach bez sternika i dwójkach bez sternika.

Mistrzostwa Europy są organizowane przez „Fédération Internationale des Sociétés D'Aviron“ (F. I. S. A.).



Rys 29. Finisz ósemek na regatach w Bydgoszczy

Tor 2000 m. W niektórych przypadkach tor może wynosić 1700 m na wodzie stojącej, komenda francuska — „Messieurs! êtes vous prêts?“ „Partez!“

Członkowie — założyciele F. I. S. A. 1892 r.: 1) Belgja, 2) Francja, 3) Włochy, 4) Szwajcarja.

Członkowie zwyczajni: 5) Holandja (1913 r. Gandawa), 6) Hiszpanja (1920 r. — Maçon), 7) Czechosłowacja (1920 r. Maçon), 8) Węgry (1921 r. Amsterdam), 9) Portugalia (1922 r. Barcelona), 10) Polska (1924 r. Paryż), 11) Jugosławja (1924 r. Paryż).

Członkowie nadzwyczajni: 12) Egipt (1925 r. Praga), 13) Rumunja (1927 r. Como), 14) Danja (1927 r. Como), 15) Argentyna (1928 r. Amsterdam), 16) Stany Zjednoczone Am. Półn. (1929 r. Kongres w Warszawie).

Jak widać z powyższej listy członków Federacji wkrótce zapewne mistrzostwa Europy zamienią się w mistrzostwa świata.

Uderza jednak brak Anglii i Niemiec. Anglja oprócz olimpiady nigdzie nie startuje poza swoim krajem, uważając regaty w Henley za nieoficjalne mistrzostwa świata.

Niemcy nie należą do F. I. S. A. ze względów politycznych.

Na mistrzostwach Europy rozgrywane są następujące nagrody:

- 1) Nagroda Francji w biegu czwórek ze sternikiem.



Rys. 30. Prezydent Rzeczypospolitej prof. I. Mościcki na regatach w Bydgoszczy.

- 2) Nagroda Holandji w biegu dwójek bez sternika.
- 3) Nagroda Belgji w biegu jedynek.
- 4) Nagroda Katalonji w biegu czwórek bez sternika.
- 5) Nagroda Adrjatyku w biegu dwójek ze sternikiem.
- 6) Nagroda Szwajcarji w biegu dwójek podwójnych.
- 7) Nagroda Włoch w biegu ósemek.
- 8) Nagroda b. Prezesa Federacji Glandaz za największą ilość zwycięstw.

Regaty związkowe o mistrzostwo Polski są dostępne tylko dla towarzystw, należących do P. Z. T. W.

Tor — 2000 m (w Bydgoszczy — 1700 m).

Startować może jednocześnie 6 osad.

W przededniu głównych regat odbywają się przedbiegi oraz biegi na czwórkach półwyścigowych:

- 1) nowicjusów (wioślarzy, którzy nie wygrali dotychczas biegu na łodzi wyścigowej);
- 2) dla wioślarzy, którzy nie wygrali biegu na łodzi półwyścigowej;
- 3) dla towarzystw, które w roku poprzedzającym regaty nie wygrały żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych;
- 4) dla młodzieży poniżej lat 18-tu, na skróconym torze;
- 5) dla pań na skróconym torze.

W dniu finałów rozgrywane są następujące biegi:

na jedynkach, bieg nowicjuszków, bieg młodszych
bieg o mistrzostwo Polski i bieg pań na skróconym torze.

na dwójkach podw. — bieg młodszych i bieg
o mistrzostwo Polski;

na dwójkach bez sternika — bieg o mistrzostwo
Polski;

na dwójkach ze sternikiem — bieg o mistrzostwo
Polski;

na czwórkach bez sternika — bieg o mistrzostwo
Polski;

na czwórkach ze sternikiem — bieg nowicjuszków,
bieg młodszych, bieg osad lekkich, bieg o mistrzo
stwo Polski i bieg pań na skróconym torze;

na ósemkach — bieg nowicjuszków, bieg młod
szych i bieg o mistrzostwo Polski (nagroda prezy
denta Rzeczypospolitej).

Regaty międzyklubowe — klasyfikacyjne, do
stępne wyłącznie dla towarzystw związkowych, orga
nizują komitety miejscowe, bądź poszczególne towa
rzystwa.

Programy tych regat wzorują się na programach
regat związkowych.

Regaty propagandowe — częściowo klasyfika
cyjne, dostępne również tylko dla towarzystw związko
wych, organizują jak wyżej komitety miejscowe, bądź
poszczególne towarzystwa. Program tych regat po



Rys. 31. Schrony na łódzie i szatnie w Bydgoszczy

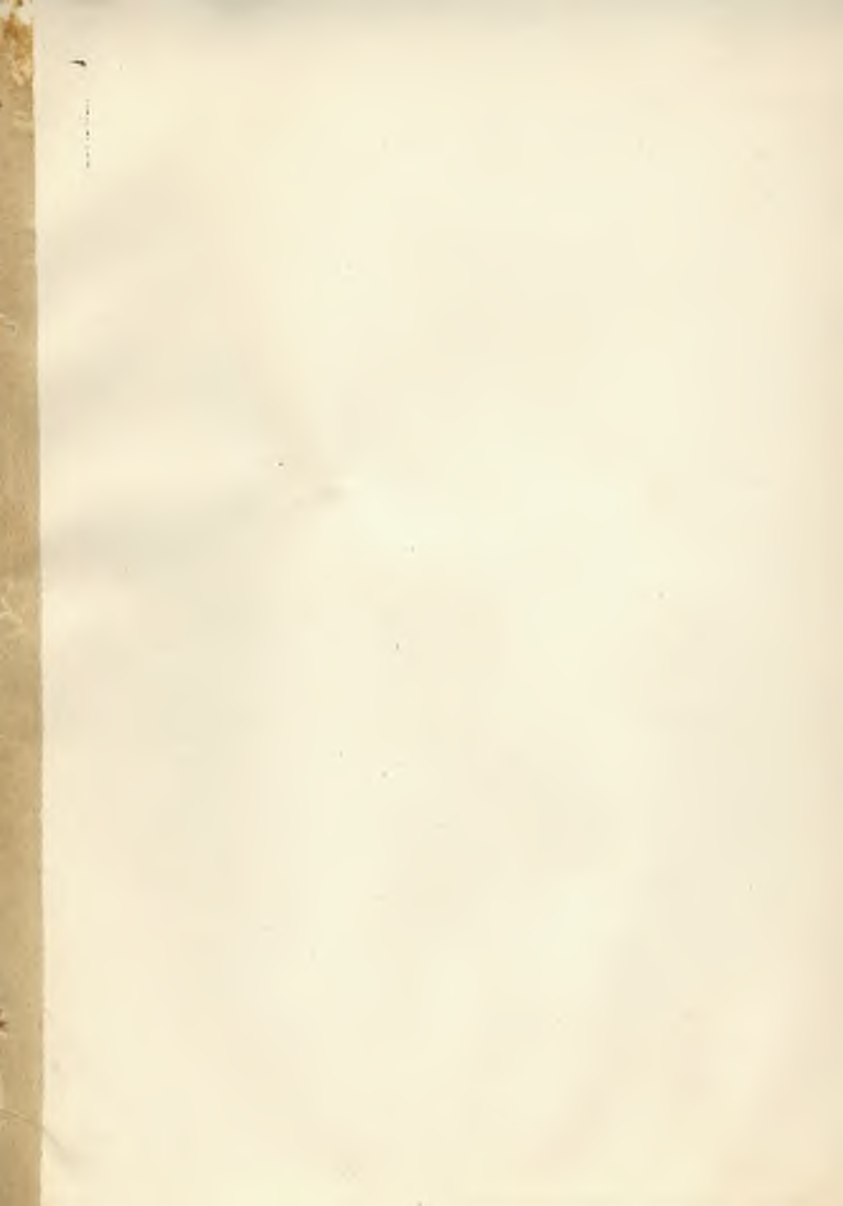
winien zawierać conajmniej 3 biegi klasyfikacyjne. a) na jedynkach, b) na czwórkach i c) na czwórkach półwyścigowych. Poza tem mogą się odbywać biegi nieklasyfikacyjne w wewnętrznych zawodach klubowych lub też na łodziach typu nie związkowego.

Programy wstępne regat międzyklubowych i propagandowych powinny we właściwym czasie być ogłoszone w „Sporcie Wodnym“.

Regaty miejscowe, towarzyskie, wewnętrzne, jako nieklasyfikacyjne, mogą mieć program dowolny.

W celu wyróżnienia najlepszego towarzystwa wiosłarskiego oraz pobudzenia wszystkich towarzystw do intensywnej działalności sportowej P. Z. T. W. wprowadził punktację towarzystw za odniesione zwycięstwa w biegach klasyfikacyjnych. Interesujących się tą sprawą odsyłam do Regulaminu regatowego P. Z. T. W.











Biblioteka Śląska w Katowicach

Id: 0030000538139



I 382045