WIOŚLARSTWO

Włodzimierz Długoszewski

V+ 279385
xx002315348

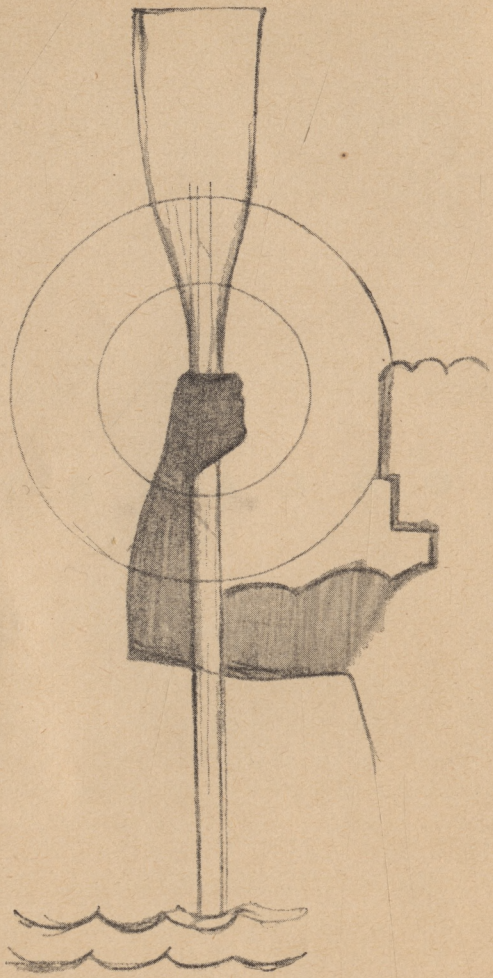
Biblioteka Gł. AWF w Krakowie

1800059831

29

19

WIOŚLARSTWO



WIOŚLARSTWO

WŁODZIMIERZ DŁUGOSZEWSKI



NAKŁADEM
GŁÓWNEJ
KSIĘGARNI
WOJSKOWEJ
W WARSZAWIE
NOWY ŚWIAT 69

OKŁADKA
I OPRACOWANIE
GRAFICZNE
ATELIER
GRAFICZNE
GIRS-BARCZ
WARSZAWA

1 9 3 5



85989

PRAWA
PRZEKŁADU
I PRZEDRUKU
ZASTRZEŻONE

DRUKARNIA
NARODOWA
KRAKÓW

797.123(07)
145 D 15

O D A U T O R A

Gdy przed dwunastu laty rozpoczynałem naukę wiosłowania, polska literatura sportowa wogóle, a wioślarska w szczególności, była nadzwyczaj uboga i jeśli chciało się czegoś o sporcie dowiedzieć, trzeba było korzystać ze źródeł obcych. Od tego czasu wiele się zmieniło, lecz w zakresie wioślarstwa zapisać możemy dwie zaledwie książki. Jak na dwanaście lat to bardzo niewiele.

Mając na uwadze brak ogólnego podręcznika wioślarskiego, przystąpiłem do opracowania tego rodzaju książki. Zdaję sobie sprawę, że jest to pierwsza próba w języku polskim i wiem, że wiele jeszcze w niej poprawić trzeba. Niemniej jednak uważałem za prosty obowiązek podzielić się wiadomościami, nabytemi czyto przez własne doświadczenie, czy przez pracę z zawodowymi trenerami, czy wreszcie na podstawie literatury zagranicznej.

Oddając tę pracę do użytku wioślarzy podkreślam, że jest ona jedynie punktem wyjścia do pracy nad wiosłowaniem, które będąc sportem, jest jednocześnie sztuką i to sztuką dosyć trudną.

Kraków 1935.

DLACZEGO UPRAWIAMY WIOŚLARSTWO?

I

Troska o fizyczne wychowanie społeczeństwa była zupełnie obca starszemu pokoleniu, które jeśli nawet uprawiało ten lub ów rodzaj sportu, to czyniło to z wielu innych względów, bez zrozumienia podstawowych wskazań idei wychowania fizycznego. Dopiero lata ostatnie, w szczególności zaś powojenne, przynoszą nagły zwrot w kierunku wychowania fizycznego.

Warunki życia „dzisiejszego" człowieka są naprawdę nie do pozazdroszczenia. Zamknięty w biurze czy warsztacie przez większą część dnia, niewolnik maszyn i ich pozorny władca, nie ma wprost czasu na to, aby pomyśleć o brakach swego życia. Skutki nie dają na siebie zbyt długo czekać. Potwierdzają to sprawozdania komisyj poborowych, odrzucające tak wielką ilość młodzieży, zwłaszcza pochodzącej z miast. Przeciętny typ dzisiejszego człowieka to osobnik garbiący się, przeważnie zbyt szczupły i niewytrzymały pod względem fizycznym.

Nic też dziwnego, że obecnie wszystkie państwa świata zwracają uwagę na tę degenerację współczesnego pokolenia i usiłują jej przeciwdziałać przez stosowanie obowiązkowego wychowania fizycznego młodzieży szkolnej oraz pracującej zawodowo. Zagadnienie to rozpatruje wielu teoretyków wychowania fizycznego,

którzy spierając się może co do metod i gałęzi sportów jakie młodzież powinna uprawiać, godzą się jednak wszyscy na jedno, iż młodzież ta musi zajmować się sportem.

Zajęcie się wychowaniem fizycznem młodzieży, zwłaszcza szkolnej, jest zadaniem stosunkowo łatwem. Znacznie trudniej nakłonić starsze pokolenie, aby wporę zwróciło uwagę na stan swego zdrowia.

Jedyny ratunek starszego pokolenia stanowi sport. Dostarcza on tylu wrażeń, daje tyle zdrowia i nowych sił, że może być słusznie uważany za wielkiego dobrodzieja ludzkości.

Tymczasem przedstawicieli starszego pokolenia trudno nakłonić do uprawiania sportów. Świetny wyjątek stanowi tutaj wioślarstwo. Naprawdę trudno wyobrazić sobie boksera powyżej pewnego wieku, lekkoatleta po przejściu dwudziestu kilku lat nie ma poco pokazywać się na boisku, piłkarze wcześnie kończą karjerę. Wioślarstwo jednak należy do tych nielicznych sportów, które na zawsze zatrzymują swych zwolenników. Dzięki Bogu coraz częściej widzimy starszych panów, wybierających się na wycieczki wioślarskie, coraz częściej zawodnik, który ukończył karjerę wioślarską, nie stroni

od wiosła, ale uprawia „swój“ sport do późnego wieku.

We Frankfurcie n. Menem urządza się rok rocznie wyścig jedynek dla wioślarzy powyżej lat 60 a nierzadkie są wypadki startu nawet wioślarzy z górą siedmdziesięcioletnich. Słynny wioślarz angielski Blackstaffe wszystkie swoje powodzenia odniósł po trzydziestce, a bogatą w zwycięstwa karjerę zakończył, mając 42 lata zdobyciem mistrzostwa olimpijskiego. Takiemi wynikami nie mogą się poszczycić inne gałęzie sportu.

Na tych przykładach widzimy dosadnie, jak dalece wioślarstwo sprzyja utrzymaniu tężyzny człowieka do późnego wieku. Składa się na to szereg przyczyn. Wioślarz uprawia swój sport w idealnych warunkach zdrowotnych. O ileż obszary wodne, pławiące się w promieniach słońca, wolne od pyłu górują nad hałaśliwą i pełną kurzu atmosferą boisk, torów kolarskich czy samochodowych. Ponadto wioślarz ćwiczy jednocześnie wszelkie grupy mięśni, a co najważniejsze rozwija prawidłowo płuca i serce. Odsetek sportowców, którzy przez uprawianie wioślarstwa nabawili się jakichś schorzeń w rodzaju wady serca jest równy zeru; natomiast znane są przykłady, że jednostki o słabej budowie, zagro-

żone chorobą płuc, nabierały sił, pełni życia, a nawet stawały się dobrymi zawodnikami. Przyczyna tego leży w warunkach wioślarstwa. Podczas gdy w innych sportach zawodnik może walczyć poza granicę swych sił, w wioślarstwie granica ta jest nieprzekraczalna. Wioślarz nie może dać więcej, niż pozwalają mu na to siły fizyczne.

Powyższe uwagi dotyczą każdego, kto uprawia wioślarstwo w jakiejkolwiek jego postaci. A więc zarówno zawodnik, jak i przeciętny turysta czy poprostu spacerowicz korzystają bez ograniczeń z dobrodziejstw sportu wioślarskiego.

Natomiast znacznie wyższe wartości niesie ze sobą trening sportowy i przygotowanie do regat. Wioślarz, który poświęcił się treningowi regatowemu, przyjął na siebie szczególne zobowiązania, które zmuszają go do przestrzegania bardzo sumiennego trybu życia. Nawet po ukończeniu sezonu regatowego, w okresie zimowym, wioślarz musi myśleć o swej formie, musi dbać o to, aby organizm jego nie wyszedł poza ramy ogólnej sprawności.

Poza tem trening wioślarski ma wiele innych wartości szczególnych, jemu tylko właściwych. Żaden bodaj inny sport nie uczy w tak



Mekka światowego wioślarstwa. Tor regatowy w Henley na Tamizie, gdzie odbywają się regaty wioślarskie, uważane przez niektórych znawców za nieoficjalne mistrzostwa świata.

wysokim stopniu pracy zespołowej, jak właśnie wioślarstwo. W osadzie wszyscy muszą pracować jednakowo, wszyscy muszą mieć ustawicznie na oku cel, który towarzyszy ich pracy. Jeśli tylko jeden członek osady wyłamie się z tej zasady, wówczas wysiłek pozostałych idzie na marne. Świadomość konieczności współpracy jest wspaniałą szkołą charakterów.

Ponadto trzeba przypomnieć, iż w osadzie musi kwitnąć życie koleżeńskie. Nie można sobie wyobrazić, aby czterech wioślarzy, tworzących jedną osadę, nie żyło ze sobą w ścisłej i zażyłej przyjaźni. Jest to również niemniej doniosła cecha wioślarstwa, której brak daje się odczuć w innych sportach.

Czy można się więc dziwić, iż wioślarstwo stało się sportem szkolnym i uniwersyteckim w Anglji i Ameryce? Tam doskonale zrozumiano cały zasób wartości, jakie niesie wioślarstwo. Osady szkół średnich Eton i Harrow, osady uniwersyteckie Oxfordu i Cambridge są znakomitym dowodem, że umiejętnie prowadzona szkoła wioślarska staje się szkołą życia społecznego.

Cóż dopiero mówić o wrażeniach, jakie daje wioślarstwo, uprawiane nieco swobodniej, jako turystyka lub rozrywka. Daje nam ono możność odetchnięcia po trudach pracy, stwarza sposob-

ność do ujrzenia niezapomnianych cudów przyrody rzecznej, daje nam przeżycia o dużej rozpiętości.

To też każdy, kto raz został wioślarzem, pozostaje związany z tym sportem na całe życie, a rzucony w okolice „bezwodne" tęskni nawet do wycieczek i treningów na szlakach wodnych. Leży w interesie społeczeństwa, aby sportem wioślarskim i to pojętym właśnie jako trening sportowy zajęła się młodzież szkolna pod okiem wytrawnych nauczycieli. Życie na wodzie nauczy młodzież tego wszystkiego, czego jej nie może dać najlepsza szkoła, zamknięta w czterech ścianach.

Wioślarstwo łączy i brata niebywale. Po latach wielu, gdy spotykają się stare „wygi" wodne, wspomnieniom ich niema końca. Opowiadania te udowadniają raz jeszcze, że wioślarstwo jest tym sportem właśnie, który mimo pewnych cech ujemnych, jest jednak najbliżej ideału sportu. I dlatego właśnie uprawiamy wioślarstwo!

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

SPRZĘT WIOŚLARSKI

II

Każdy wioślarz powinien dobrze znać sprzęt wioślarski. Nie każdy może być oczywiście konstruktorem i majstrem, niemniej nie wyobrażam sobie wioślarza, mającego pretensje do jakiejś klasy, któryby nie orjentował się w materjale, używanym przez siebie.

Czyto będzie turysta, czy wioślarz regatowy, czy też tylko spacerowicz, powinien każdy znać budowę łodzi i umieć zaradzić sobie w tych wypadkach, które zaskoczą go zdala od przystani. Zamożniejsze towarzystwa zabierają na regaty zamiejscowe własnych specjalistów, ale nie każdy klub może sobie na to pozwolić. Podczas wycieczki prawie nigdy nie można znaleźć naprawdę fachowego pracownika i wówczas znacznie praktyczniej samemu naprawić uszkodzenie łodzi, niż ryzykować naprawę u przygodnie spotkanego stolarza czy kowala.

Zanim łódź otrzymała kształt dzisiejszy, przechodziła ona długi rozwój, który szedł w dwóch kierunkach. W jednym od jedynki wgórę celem uzyskania większej szybkości, w drugim zaś przeciwnie od łodzi wielowiosłowej wdół, celem usprawnienia i ułatwienia poruszania się na wodzie przy pomocy jak najmniejszej ilości wioślarzy. Granicę dolną stanowić musiała jedynka, która zawsze uchodziła za naj-

bardziej klasyczny typ łodzi, na niej też odbywały się pierwsze zawody sportowe w dzisiejszem tego słowa znaczeniu (1715 r. Doggets Coat and Badge w Londynie).

Granica górna przez długi czas nie była ustalona. Jeszcze w ubiegłem stuleciu spotykamy dziesięciowiosłówki; usiłowano nawet wprowadzić większe łodzie, ale próby te rychło się skończyły, gdyż na użycie większej ilości wioślarzy nie pozwalała konstrukcja łodzi, która w wypadku użycia np. 16 wioślarzy stawiała konstruktorowi zbyt wielkie trudności do rozwiązania.

W połowie XIX w. ustala się więc typ ośmiowiosłówki, jako łodzi największej. Na tym typie łodzi odbywa się od stu lat z górą słynny wyścig między osadami uniwersytetów Cambridge i Oxford, który stał się wzorem wielu podobnych wyścigów, ten też typ łodzi uchodzi wszędzie za najpoważniejszy rodzaj, a zwycięzca w mistrzostwie olimpijskiem czy Europy na tym typie łodzi uważa się, i słusznie, za głównego zwycięzcę regat.

TYPY ŁODZI

W ciągu szeregu lat prób i zmian ustaliły się następujące typy łodzi: jedynka, dwójka podwójna, dwójka ze sternikiem, dwójka bez ster-

nika, czwórka ze sternikiem, czwórka bez sternika i ósemka.

Jak więc widzimy typy te dadzą się podzielić na dwie grupy. Jedna z nich, liczniejsza, to łodzie, na których wioślarz wiosłuje jednem wiosłem, trzymanem oburącz. Ten typ łodzi otrzymał nawet w słownictwie sportowem niektórych narodów osobne określenie. Mamy więc w Anglji „rowing", w Niemczech zaś „Riemenrudern". W Polsce osobnego słowa na określenie wiosłowania jednem wiosłem nie mamy. Używa się więc określenia szerszego: łodzie na wiosła długie. W słownictwie sportowem utarło się, iż jeśli ktoś mówi np. dwójka, to myśli o dwójce na długie wiosła.

Drugą grupę tworzą łodzie, na których wioślarz wiosłuje dwoma wiosłami, po jednem w każdej ręce. I ten typ ma swoją nazwę: w angielskim języku mamy „sculling", a niemieckim „Skulling". W Polsce używa się określenia: łodzie na wiosła krótkie. Łodzi takich mamy znacznie mniej. Są bowiem używane tylko jedynka i dwójka podwójna. Liczniejszej obsady łodzi nie stosuje się, np. trójek podwójnych używają jedynie wioślarze zawodowi do treningu. Czwórki podwójne trafiają się również w większych klubach jako treningowe dla początkujących je-

dynkarzy. We Francji spotyka się nawet biegi ósemek „construction libre", w których startują ósemki podwójne. Wszystko to jednak nie znajduje zastosowania ani w wioślarstwie oficjalnem, ani też nie wchodzi w programy igrzysk olimpijskich, czy też mistrzostw Europy.

Stosujemy jeszcze jeden podział łodzi, a mianowicie, zależnie od celu do jakiego mają służyć. Z tego punktu widzenia rozróżniamy łodzie: 1) szkolne, 2) turystyczne, 3) półwyścigowe i 4) wyścigowe. Mianownictwo to nie jest jednak ścisłe. Da się jedynie określić co jest łodzią wyścigową, a co nią nie jest. Już bowiem między pojęciem łodzi szkolnej, a turystycznej jest mała różnica, podobnie jak między łodzią turystyczną, a półwyścigową.

Utarł się zwyczaj nazywania łodzi wyścigowej łodzią „rasową". Jest to wyrażenie z gruntu fałszywe, a zaczątku jego należy doszukiwać się w słowie angielskim „raceboat", oznaczającem łódź wyścigową. Z tego później urobiono do dziś używane słowa rasboty, resboty i t. p., aż wreszcie utworzono najnieszczęśliwsze w tym wypadku słowo: łódź rasowa. Tak jakby łódź turystyczna nie mogła być również „rasowa".

Cechą łodzi szkolnych jest to, iż są one szerokie, przez co nie chybocą się na wodzie, poza

tem są wyposażone w siedzenia stałe tak, aby początkujących można na niej szkolić od samych początków wiosłowania. W tym typie łodzi mamy łodzie t. zw. nasadnie i półodsadnie. Łodzie nasadnie są te, na których dulka, czyli t. zw. uchwyt wiosła jest umiejscowiony na burcie. Łodzie półodsadnie, czy ćwierćodsadnie mają dulki „odsadzone" od burty zapomocą prętów żelaznych. Łodzie wyścigowe są oczywiście z zasady odsadnie, podczas gdy turystyczne „rekrutują się" przeważnie z łodzi półodsadnich i nasadnich.

Każda łódź bez względu na jej przeznaczenie musi był dobra, jeżeli ma spełniać swoje zadanie. Dobra nie znaczy koniecznie nowa, nie może jednak oznaczać starego grata, jakie spotyka się w wielu naszych klubach. Odnosi się to szczególnie do łodzi „szkolnych". Utarło się bowiem w większości klubów mniemanie, że na szkolenie początkujących szkoda lepszych łodzi. To też początkujący wiosłują na najgorszych krypach, na których oczywiście można się wszystkiego nauczyć, ale nie dobrego wiosłowania.

Rzecz prosta, że początkujący wioślarz łatwiej psuje materjał niż dobry zawodnik, lecz nie można z tego faktu wyciągać tak fałszywych wniosków. Właśnie początkujący musi otrzymać

do nauki łódź dobrą, t. j. taką, której wszystkie części są w porządku, a więc klepki nie mają dziur, podnóżki i dulki są odpowiednio umocowane i nastawione, wiosła mają przepisowe okucia, wszystkie śruby są poprzykręcane, ster znajduje się na właściwem miejscu. Wtedy dopiero można zacząć naukę z nowicjuszem. Jakże bowiem często widzi się początkującego, który dlatego tylko wiosłuje źle, że łódź nie nadaje się do użytku.

Szczególnie łodzie, przeznaczone do szkolenia początkujących, powinny podlegać dokładnej opiece. Początkujący bowiem, wskutek nieprawidłowego wiosłowania, najłatwiej psuje łódź. Psucie to początkowo nie będzie zbyt znaczne, polegając przedewszystkiem na zdzieraniu skóry przy okuciu wiosła oraz na przekrzywianiu dulki. To też łodzie szkolne powinny być co pewien czas przeglądane, a braki odpowiednio uzupełniane.

Jeżeli chodzi o łodzie szkolne to ostatnio opracowano typ łodzi, który zdobył sobie popularność zarówno w Polsce, jak w innych krajach, przedewszystkiem zaś w Niemczech. Łodzie te (czwórki) posiadają następujące wymiary: długość 10.50 m, szerokość na linji zanurzenia: 0.76 m, szerokość w najszerszem miej-

scu łodzi przy burcie: 1.00 m, głębokość 0.34 m, liczba klepek: 14, najmniejsza waga: 120 kg. Łódź taka ma wszelkie zalety łodzi szkolnej, jest odpowiednio szeroka, aby była niechybotliwa, a budowa jej umożliwia szybkie posuwanie się; także i waga nie przysparza wioślarzowi szczególnych trudności. Siodełka w tym typie łodzi osadzone są w osi, łódź należy zaliczyć do typu łodzi „ćwierćodsadnich", dulki bowiem nie są osadzone na burcie, lecz na małych odsadniach.

Następnym zkolei typem łodzi szkolnej jest typ łodzi półwyścigowej — t. zw. popularnego w Polsce „półbąka". Wymiary tej łodzi (czwórka) są następujące: długość: 11 m, szerokość w linji zanurzenia: 0.65 m, szerokość w najszerszem miejscu łodzi: 0.78 m, głębokość: 0.33 m, ilość klepek: 14, najmniejsza waga: 100 kg (regulamin PZTW.). Łodzie te są dopuszczone do udziału w regatach klasyfikacyjnych.

Na tym typie łodzi może wiosłować osada już biegła w wioślarstwie. Jest to łódź „półodsadnia". Dulki są odsadzone od łodzi zapomocą odsadni, siodełka znajdują się w osi. Zarówno pierwszego jak i drugiego typu łodzi używa się z powodzeniem do turystyki. Zwłaszcza typ czwórki „szkolnej" nadaje się do wycieczek

szczególnie dalszych. Stateczność i pakowność są głównemi zaletami tej łodzi w odniesieniu do turystyki.

Jeśli chodzi o łodzie turystyczne, to istnieje jeszcze typ łodzi nasadniej, w której siodełka nie są osadzone w osi, lecz się mijają. Ten typ łodzi jest jeszcze szerszy od omówionej poprzednio łodzi „szkolnej", a zatem wzrasta jej stateczność i pakowność. Poza tem typ ten wyposażony jest w urządzenia turystyczne, jak schrony na pakunki, wygodniejsze siedzenie dla sternika i t. p. drobiazgi, ułatwiające podróż po szlakach wodnych.

Poza powyższemi typami łodzi, uważanemi za najpopularniejsze, istnieją jeszcze inne typy łodzi klepkowych szkolnych i turystycznych. W swem założeniu łodzie te posiadają odpowiedniki „klasycznego" programu regatowego. Mamy więc jedynki, dwójki, czwórki (omówione wyżej), ósemki. Ponadto są jeszcze sześciowiosłówki, kilkanaście lat temu bardzo w Polsce popularne.

Mało niestety w Polsce używanym typem łodzi jest dwójka klepkowa ze sternikiem (a więc na długie wiosła). Łodzi takiej używają z powodzeniem wszystkie wielkie kluby angielskie i niemieckie do szkolenia zarówno początkujących,

jak i zawodników. Zalety tej łodzi są zupełnie widoczne. Trener lub nauczyciel ma przed sobą zaledwie dwóch wioślarzy, łatwo mu więc spostrzec dokładniej ich błędy. Łódź taka jest odpowiednio szeroka, a więc unika się chwiejności, tak bardzo przeszkadzającej w pracy wioślarza na łodzi wyścigowej, czy nawet półwyścigowej.

Jedynka klepkowa ma doniosłe znaczenie ze względu na trening przyszłego jedynkarza. Także i „as" regatowy powinien na początku sezonu poświęcić kilkanaście wyjazdów na cięższej łodzi, która dopomoże mu do przypomnienia sobie zasad stylu i uchroni od wielu błędów. Początkujący wioślarz zbyt szybko siada na łódź wyścigową, no i oczywiście nigdy nie dochodzi do właściwego stylu.

Ósemka klepkowa ma znaczenie treningowe. Ten typ łodzi jest szczególnie popularny w klubach szkolnych Niemiec, gdzie nawet odbywają się na nim regaty. U nas także nie docenia się możliwości szkolenia początkujących wioślarzy na ósemkach. Na łodzi tej najłatwiej jest o zgranie. To też wielu znawców wioślarstwa światowego (J. A. Pagels) zaleca szkolenie wioślarzy już nieco wprawionych na ósemce, obok oczywiście wyjazdów na dwójkach.

Sześciowiosłówki zarówno „nasadnie" jak

i „półodsadnie“ zwolna wymierają. Typ ten okazał się mniej praktyczny w zakresie turystyki i szkolenia od czwórki, a w zakresie regatowym od ósemki.

Doniedawna były w użyciu łodzie klepkowe wyścigowe. Konstrukcja ich polegała na budowie podobnej do łodzi wyścigowej z tą różnicą, iż były wykonane systemem klepkowym. Większego znaczenia łodzie te nigdy nie miały i były jedynie etapem na drodze rozwojowej od łodzi półwyścigowej do wyścigowej. Dzisiaj ten typ łodzi jest zupełnie usuwany z użycia. Utrzymuje się jeszcze w odniesieniu do jedynki. Tego rodzaju jedynka bywa szczególnie lubiana przez początkujących jedynkarzy, ponadto do dalszych spacerów bywa szczególnie przydatna.

BUDOWA ŁODZI

Omówiwszy w ogólnych zarysach łodzie klepkowe, warto zająć się nieco ich budową. Jak już zaznaczyliśmy, nie można wymagać od wioślarza, aby był specjalistą budowy łodzi, niemniej jednak powinien znać ogólne zasady.

Jako materjał do budowy łodzi klepkowych wybiera się drzewo cedrowe. Jest ono łatwe w obróbce, odporne na działanie wody, a przy-

tem bardzo wytrzymałe. Oczywiście są najrozmaitsze gatunki cedru, od których zastosowania zależy w wielkiej mierze zarówno cena, jak i wartość łodzi. Najtańszy jest cedr afrykański, od którego pięć razy droższy jest dobry cedr z Honduras lub Tabaco. Jeśli łódź ma być dobra, musi być wykonana z pierwszorzędnego materjału.

O ile na klepki wybiera się drzewo cedrowe, czasem zastępowane przez mahoń (twardszy w obróbce, cięższy i mniej wytrzymały), to do wykończenia poszczególnych, wewnętrznych części łodzi, używa się innych gatunków drzewa. Na kil najlepsza jest sosna z Oregonu, na burty używa się olszyny lub dębu.

Drzewo wybrane do budowy łodzi musi być zupełnie równe i nie może mieć sęków. Układa się je w suszarniach, gdzie suszy się przez szereg lat (co najmniej trzy lata). Dopiero wtedy drzewo można poddać obróbce. Rzecz prosta, że tak kosztowne gatunki drzewa wymagają specjalistów. To też zagranicą wytworzył się typ pracownika w zakresie budowy łodzi, który będąc nieprzeciętnym stolarzem, musi równocześnie znać obróbkę specjalnych gatunków drzewa.

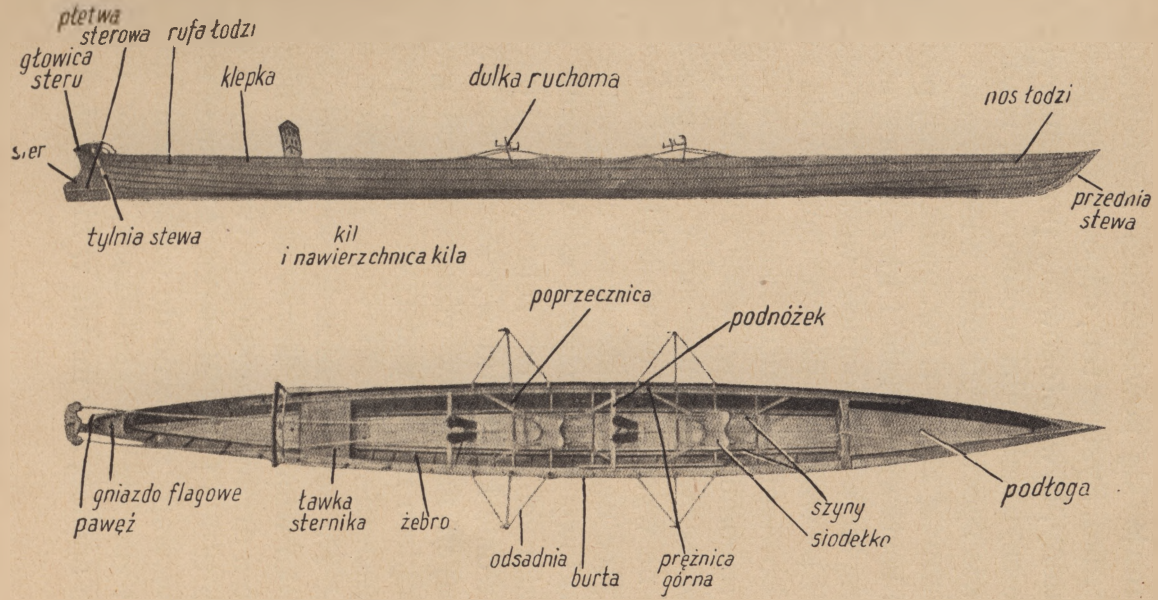
Budowa zasadnicza łodzi klepkowej nie jest

tak łatwa, jakby się to wydawało. Przedewszystkiem, podobnie zresztą jak i łódź wyścigowa, musi być ona dokładnie obliczona przez fachowca. Z obliczeń tych buduje się t. zw. szablony, odpowiadające rysunkom łodzi w przekroju i dopiero na tych szablonach buduje się łódź, rozpoczynając oczywiście od kila, czyli podstawy. Podano wniosek, aby „kil" zastąpić nazwą polską „pacierz" (stępka), ale niewiadomo czy wyprze ona wyraz obcy.

Kil biegnie od dzioba łodzi, gdzie jest podniesiony do góry, aż do steru. Musi on być wyrobiony ze szczególnie dobrego drzewa, odpowiednio mocnego, gdyż na nim opiera się cała łódź. Złamanie kila jest równoznaczne z gruntownem zepsuciem całej łodzi.

Równolegle do kila przybija się klepki, podobnie jak dachówki. Jedna zachodzi na drugą. Klepki muszą być dobrze przygotowane, gładkie i równe, tak aby nie było luk między niemi. Wszelkie uszczelnianie łodzi, poza polakierowaniem, nigdy nie zastąpi dobrze dopasowanych klepek.

Inny system budowy łodzi klepkowych polega na tem, że klepki dopasowuje się ściśle jedna do drugiej bez zachodzenia, a uszczelnia się je od wewnątrz listwami. W ten sposób



Nazwa części składowych łodzi.

otrzymuje się powierzchnię zewnętrzną zupełnie gładką. System ten, odpowiednio jeszcze udoskonalony, bywa stosowany przy budowie szczególnie szybkich łodzi motorowych, rzadziej przy budowie sportowych łodzi wiosłowych.

Z chwilą zbicia t. zw. pudła łodzi, powstałego przez zestawienie kila i klepek, przystępuje się do przybicia wzmocnień wewnętrznych. Same klepki ze względu na ich długość nie utrzymałyby bowiem kształtu łodzi. Wzmacnia się je więc zapomocą t. zw. żeber. Ponadto po przybiciu żeber wbudowuje się t. zw. poprzecznice, idące na wysokości ostatniej klepki przed burtą a mające na celu ostateczne usztywnienie łodzi. Do budowy łodzi używa się wyłącznie gwoździ miedzianych, nigdy żelaznych. Podraża to wprawdzie koszt budowy, lecz unika się niebezpiecznych następstw rdzewiejących gwoździ.

Dopiero na tej podstawie przystępuje się do wykończenia łodzi, a więc przybicia szyn lub siodeł. Na poprzecznicach spoczywają szyny pod siodełko wioślarza. Szyny te muszą być sporządzone z drzewa szczególnie twardego i odpornego na tarcie kółek siodełka. Aby łódź mogła być zastosowana zarówno do wiosłowania na stałych jak i ruchomych siodełkach, szyny buduje się w ten sposób, aby można w nie założyć stałe sio-

dełko. Różnica między siodełkiem stałem a ruchomem polega na tem, iż ruchome jest wyposażone w kółka, podczas gdy stałe zamiast osi z kółkami posiada długie deseczki, które wkłada się w szyny, unikając suwania się siodła.

Ostatnio wprowadzono, zwłaszcza w łodziach wyścigowych, taki sposób przybicia szyn, że podnoszą się one do góry w kierunku od podnóżka do dzioba łodzi. Zalety tego sposobu budowy szyn są znaczne. Przedewszystkiem unika się t. zw. uciekania wioślarza z siodełkiem, czyli zmusza się go do bardziej celowej pracy nogami. Ponadto powrót siodła do pozycji gotowej do zabrania wody jest łatwiejszy i nie wymaga od wioślarza przyciągania się nogami.

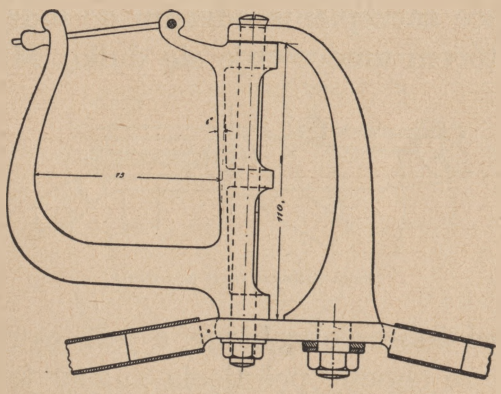
Ruchome siodełko ma dwie osie z czterema kółkami. Niektóre fabryki wprowadziły siodła wyposażone w pięć kółek, przyczem piąte jest umocowane na przodzie siodła, podobnego do siodła od roweru. W tym wypadku oczywiście przybija się trzy szyny a nie dwie. Ten typ siodła nie znalazł jednak szerszego zastosowania. Kółka są albo mosiężne, albo też kauczukowe. Aby siodełko nie wypadało z łodzi przy tak częstem jej obracaniu, wbudowuje się przy siodle specjalne uchwyty, które wchodząc pod szyny, i suwając się pod niemi, utrzymują

siodła zawsze w łodzi. Należy jednak uważać, aby uchwyty te były odpowiednio dopasowane, tak, aby nie ocierały szyny, co powoduje konieczność niepotrzebnego zwiększenia pracy wioślarza do pokonywania tego oporu.

Nogi wioślarza opierają się o podnóżek. Najważniejszą rzeczą przy budowie podnóżka jest, aby miał on odpowiedni kąt nachylenia. Zbyt rozwarty kąt utrudnia pracę wioślarzowi, podobnie jak i zbyt ostry. Ponadto podnóżek musi być wygodny. Zbyt szerokie rozstawienie podstawy do obu stóp, niewygodna forma, za wysoko lub za nisko umocowane rzemienie na podnóżku do utrzymania stóp powodują, iż wioślarz szybko się męczy i pracuje niecelowo. Najlepszem rozwiązaniem jest przybicie szerokich pasów sznurowanych pośrodku, podobnych do bucików.

Podnóżek musi być odpowiednio nastawiony na długość. Wioślarz nie może mieć podnóżka ani zbyt daleko, ani zbyt blisko. Ponieważ trudno przystosować łódź do wymogów jednego tylko wioślarza lub jednej tylko osady, przeto używa się systemu t. zw. przestawianego podnóżka. Nie jest on więc na stałe przybity do łodzi, lecz ma konstrukcję, składającą się z prętów metalowych lub śrub, umożliwiającą prze-

stawianie go zależnie od potrzeby. Nie należy zapominać o tem, że podnóżek na stałe wbudowany w łódź jest zawsze pewniejszy i mocniejszy od podnóżka przestawianego. To też dla osad mistrzowskich, szczególnie zaś dla jedynka-

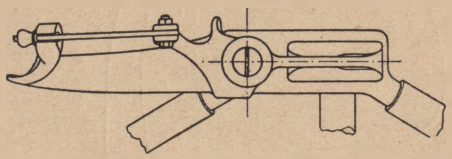


Dulka ruchoma (rzut pionowy).

rzy, podnóżki wbudowywa się na stałe, stosownie do podanych wymiarów. Chcąc dostać łódź ze stałym podnóżkiem należy podać wymiary danego wioślarza, szczególnie długość nóg oraz przedudzia.

Niemniej ważną częścią łodzi przy typach odsadnich są odsadnie, czyli t. zw. ramiona (outtriger, Ausleger). Ramiona te muszą być odpowiednio obliczone. Jeżeli łódź jest budowana

dla ciężkich wioślarzy, a więc szersza, ramiona muszą być krótsze, odwrotnie zaś w wypadku, gdy łódź będzie węższa. Ramiona buduje się z rurek stalowych, t. zw. mannesmanowskich, odpornych na zgięcia i pęknięcia. Szczególnie niebezpieczne i łatwo łamliwe punkty odsadni są: miejsce zaczepienia odsadni do łodzi i miejsce, w którem umocowuje się dulkę. Miejsca te



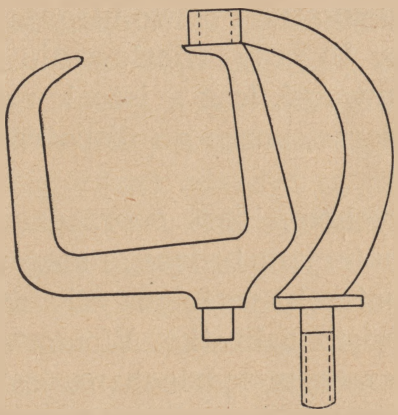
Dulka ruchoma (rzut poziomy).

muszą być dobrze obrobione, a jeśli zauważy się najmniejsze choćby pęknięcia należy je natychmiast naprawić przez spawanie.

Ramiona, służące do przełożenia siły wioślarza na wiosła, muszą być odpowiednio mocne. Wykonanie ich z łatwo łamliwego żelaza, a także z materjału zbyt łatwo poddającego się powoduje, iż po krótkim czasie ramiona zginają się, a ich wymiary zmieniają się niekorzystnie dla pracującego wioślarza.

Uzupełnieniem całości odsadni jest dulka czyli t. zw. uchwyt. Mamy dwa zasadnicze typy dulek. Jedna to jest t. zw. dulka stała, przy-

czem wiosło musi być dostosowane do niej zapomocą kołnierza. Dulka stała jest to czworokątna rama, wyłożona wewnątrz drzewem. Wiosło owalne nie przylega ściśle do dulki, lecz chodzi w niej luźno. Wskutek tego otrzymuje się miarowy stukot wioseł o dulki, który, według nie-



Dulka ruchoma, używana w łodziach turystycznych.

których teoretyków, nie jest bez znaczenia przy wyuczeniu osady równomiernego stałego tempa.

W zasadzie jednak dulka stała jest trudniejsza do jazdy, a w razie złego obrócenia wiosła, zatopienia go, czy czegoś podobnego łatwo o wyłamanie dulki z całem ramieniem. Dulka stała zabezpieczona jest od góry sznurem, który również w razie niestarannego utrzymywania łodzi

łatwo pęka, powodując czasem w wyścigu całkowitą utratę możliwości zwycięstwa.

Lepszą i praktyczniejsza w zastosowaniu jest dulka ruchoma, wynaleziona w Ameryce, a w Polsce niewiadomo dlaczego nazywana francuską. Wadą tego typu dulek jest to, że w odniesieniu do wioseł długich są w niektórych wypadkach zbyt delikatne i łatwo ulegają zgięciu. Nie przeszkadza to przy wiosłowaniu i często nie daje się zauważyć, lecz w istocie rzeczy szkodzi pracy wioślarza, ucząc go niepotrzebnego naginania ręki.

Dulka ruchoma jest sporządzona w postaci odlewu z materjału będącego stopem kilku metali. Dla potrzeb wyścigowych dulka jest od góry zamknięta zakrętką. W nowszych typach łodzi, zwłaszcza w łodziach na krótkie wiosła, stosuje się dulki do przestawiania. Jeśli więc dulka przez zużycie zmieni kąt nastawienia, można go poprawić przez przesunięcie podstawki. Urządzenie to przy łodzi o wiosłach długich jest mniej celowe, tam bowiem większa siła, przy zastosowaniu obu rąk wioślarza i większej dźwigni, zbyt łatwo niszczy taką dulkę.

Nakoniec ster. Poza jedynką i dwójką podwójną znajduje się on w każdej łodzi, nawet w tych, które noszą nazwę „bez sternika". Obli-

czenie i odpowiednie umocowanie steru też nie jest rzeczą zbyt łatwą, szczególnie przy łodziach dłuższych, a więc przedewszystkiem wyścigowych. Uwadze sterników należy polecić szczególnie sznury, prowadzące od steru do siedzenia sternika, które często przerywają się, powodując katastrofę.

Nie bez znaczenia dla pędu łodzi jest siedzenie sternika. W zasadzie im bliżej kila łodzi ono leży, tem jest lepiej, gdyż wówczas punkt ciężkości łodzi leży niżej i ma ona większą stateczność. Może się jednak zdarzyć wypadek, iż mały sternik, siedzący zbyt nisko, nie widzi przedpola i może spowodować wypadek.

Przy łodziach bez sternika ster jest doprowadzony do podnóżka jednego z wioślarzy. Zasadą jest, iż wówczas „sternikiem" jest wioślarz wiosłujący na dziobie łodzi. Ale zasada ta nie jest bez wyjątków. Często sterem kieruje szlakowy. W olimpijskiej czwórce angielskiej np. sterował wioślarz, wiosłujący na nr. 2. I tutaj ważne jest częste badanie stanu linek sterowych oraz beznagannego działania koniecznych w takich wypadkach przenośni, jak wreszcie podnóżka, zapomocą którego dany wioślarz kieruje sterem. Wszystko to musi działać sprawnie bez zacięć i zgrzytów.

ŁODZIE WYŚCIGOWE

Przechodząc do łodzi wyścigowych należy zaznaczyć, iż o ile chodzi o wykończenie wewnętrzne łodzi to do typów wyścigowych odnosi się wszystko to, co powiedzieliśmy w odniesieniu do łodzi klepkowych. Różnica tkwi jedynie w materjale i sposobie fabrykacji pudła łodzi. Łódź wyścigową buduje się z dwóch płatów forniru, który upina się na kilu i żebrach tak, iż tworzy zupełnie gładką powierzchnię, stawiającą mniejszy znacznie opór, niż łódź klepkowa. Ponadto kil łodzi, wychodzący przy łodzi klepkowej nazewnątrz, przy wyścigowej jest całkowicie schowany wewnątrz. Dokładność wykonania trudniejsza może do osiągnięcia przy łodzi wyścigowej jest jednak w tym wypadku konieczna. Do otrzymanego w ten sposób pudła łodzi przybija się burty z drzewa cedrowego, dziób zaś łodzi i jej tył pokrywa się nieprzemakalnem płótnem. Główną bowiem cechą łodzi wyścigowej jest jak największe jej zwężenie. Aby jednak mimo tego zwężenia mogła ona unieść wiosłujących wioślarzy, musi być odpowiednio dłuższa. Otrzymuje się więc w ten sposób miejsca nieobsadzone przez wioślarzy, które nie



Budowa łodzi.
Wnętrze jednej z fabryk łodzi. Na pierwszym planie składanie czwórki fornirowej.

mogą pozostać odkryte ze względu na niebezpieczeństwo zalania wodą i zatopienia łodzi.

Przejście od łodzi turystycznej a raczej półwyścigowej do wyścigowej stanowią łodzie wyścigowe klepkowe, budowane w typach podobnych do typów wyścigowych. Posiadają one jedynie znaczenie przy szkoleniu wioślarzy w warunkach zbliżonych do łodzi wyścigowych, bez narażenia ich na chybotliwość i mniejszą stateczność łodzi. Przy osadach początkujących wchodzi oczywiście w rachubę oszczędność na materjale, mniej łatwym do zniszczenia niż

łódź wyścigowa. Typy te wychodzą coraz bardziej z użycia, wypychane przez łodzie wyścigowe.

Jeśli chodzi o postać ogólną łodzi wyścigowej to rozwój szedł rozmaitemi drogami. Początkowo była to łódź nadmiernie wąska, wskutek czego szła bardzo nisko w wodzie i opór jej był dość znaczny. Potem przeszło się do postaci odpowiadającej naogół kształtowi ryby, gdzie największa szerokość znajdowała się mniej więcej w okolicy „trójki“ w czwórce. Próbowano również budowy łodzi nieco szerszej, któraby raczej ślizgała się po powierzchni wody. Typ ten utrzymał się z małemi zmianami. Okazało się bowiem na podstawie badań naukowych, iż zależnie od kształtu łodzi można uzyskać powiększenie lub zmniejszenie jej szybkości.

Przed niedawnym czasem przeprowadzono takie badanie w Hamburgu przez „Hamburgische Schiffbau Versuchanstalt“, przyczem pod uwagę wzięto dwie czwórki. Łódź „A“ miała wymiary: długość: 11.70 m, szerokość: 0.538 m, zanurzenie: 0.128 m, wyporność: 413 kg. Łódź „B“ długość: 13.43 m, szerokość: 0.476 m, zanurzenie: 0.128 m, wyporność: 413 kg. Jak więc widzimy najistotniejsza różnica między temi łodziami (czwórki) polegała na szerokości i długości. Po przeprowa-

dzeniu badań okazało się, iż łódź „B“ (wyrób firmy F. Pirsch, Berlin) przebywa 2.000 m w czasie 420 sekund, podczas kiedy łódź „A“ uzyskała w tym samym czasie przestrzeń zaledwie 1.965 metrów. Większa szerokość łodzi „A“ natrafia na większy opór wody, który był powodem uzyskiwania mniejszej szybkości.

Rozwoju w zakresie budowy łodzi nie można uważać za skończony. Poszczególne wytwórnie, nie wyłączając polskich, prowadzą badania i próby, których celem jest uzyskanie jak najsprawniejszej łodzi wyścigowej. Czyniono również próby z łodziami budowanemi z „duraluminjum“, lecz próby te niebawem zarzucono ze względu na materjał nie nadający się do pracy w wodzie.

Jeśli chodzi o wyrób łodzi, przez długi czas wytwórnie angielskie uchodziły za najlepsze. Do dziś dnia cieszą się one największem poważaniem, jakkolwiek należy zaznaczyć, iż inne kraje szybko wyrównały dzielące je różnice, a pracując w innych warunkach, zdołały tak dalece obniżyć cenę łodzi, iż zwycięsko rywalizują z fabrykami angielskiemi. Odnosi się to szczególnie do fabryk niemieckich, które również i w Polsce znajdują wielu nabywców. Bezstronnie stwierdzić mogę, iż różnica między łodziami niemiec-

kiemi i angielskiemi jest nieistotna, a nawet w niektórych wypadkach łodzie niemieckie są lepsze od angielskich.

Wytwórnie polskie szybkim krokiem zdążają za zagranicą i dziś, korzystając z wielkich obostrzeń celnych, wypierają zwolna przywóz zagraniczny. Nie należy wątpić, iż po wyszkoleniu odpowiednich kadr specjalistów, rywalizacja ta zakończy się zupełnem zwycięstwem wytwórni polskich.

WIOSŁA

Nawet najlepsza łódź i doskonały trening oraz kondycja wioślarza nie pomogą do zwycięstwa, jeśli wiosła są słabe, giętkie i kruche. Zbudowanie dobrego wiosła jest bodaj jeszcze trudniejsze od zbudowania niezłej łodzi. Także i tutaj dokładność jest warunkiem koniecznym.

Drzewo przeznaczone do budowy wioseł musi być idealnie proste, równe, bez sęków, odpowiednio wysuszone i dobrane. Najlepsze wiosła są sporządzane ze świerka kanadyjskiego lub sosny. Są to gatunki najlżejsze, a zarazem najsztywniejsze. Wśród wielu gatunków świerka kanadyjskiego najlepszy jest z nad jeziora Michigan, szczególnie podatny i łatwy w obróbce.

Drzewo to dziś jest bardzo poszukiwane, lecz coraz rzadsze, gdyż wysokie jego walory zwróciły nań uwagę fabrykantów samolotów, którzy pewne części budują z tego właśnie gatunku. Niezłe również są świerki szwedzki i fiński.

Ostatnio, ze względu na koszt drzew przywożonych z za morza oraz trudności ich nabycia, próbuje się budować wiosła z drzew krajowych, przyczem wielką pomoc stanowi zastosowanie budowy wiosła t. zw. klejonego, co ułatwia dobranie odpowiedniego drzewa. W ten sposób drzewo nawet nieco gorszej jakości daje się skleić w sztywne i wytrzymałe wiosło przy odpowiedniej lekkości.

Łyżkowata forma „pióra“ wiosła została ustalona już przed stu laty i od tego czasu wykazuje bardzo małe odchylenia. Postać dzisiejsza ustaliła się mniej więcej już w r. 1840, podobnie jak i wymiary wiosła. Tajemnicą tej zachowawczości jest przedewszystkiem granica możliwości ludzkich i zasobu sił wiosłującego wioślarza.

Początkowo budowano wiosła z jednego kawałka drzewa. Budowa takiego wiosła była rzeczą bardzo trudną. Trudności te nastręczał przedewszystkiem wybór drzewa. Znalezienie kawałka drzewa, długiego około 4 m, bez pęk-

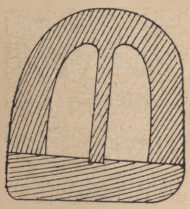
nięć, sęków i skrzywień nie należało do zbyt łatwych. Następnie i w obróbce takiego kawałka łatwo było popełnić mały nawet błąd, który potem zmuszał do wyrzucania znacznej ilości materjału drzewnego. Specjalistami w budowie wioseł byli w owych czasach, a nawet są nimi do dziś dnia, Anglicy.

Wiosło pełne, budowane z jednego kawałka drzewa, jest ciężkie i mało odporne na zużycie. Po pewnym czasie traci sztywność, co obniża jego wartość bardzo znacznie. Wadę zbytniego ciężaru starano się usunąć w ten sposób, że wzdłuż wiosła na bocznych (a nie spodnich) krawędziach, żłobiono długie rowki, szerokości 1.5 do 2 cm. Wiosła te znalazły wielu zwolenników, przeważnie w Anglji, gdzie do dziś dnia są jeszcze w użyciu.

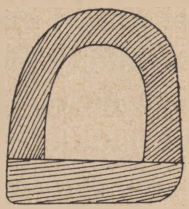
Niemcy już w r. 1885 zastanawiali się nad sposobem budowania wiosła klejonego z kawałków i dr. Rettig zbudował takie wiosło, które jednak szybko poszło w zapomnienie. Gdy jednak próby Anglików z wiosłami żłobionemi (kelowanemi) nie przyniosły pożądanych wyników, Niemcy powrócili do tego pomysłu w r. 1907. Od tego czasu wiosło drążone, klejone z kilku kawałków, wyparło zwycięsko inne gatunki

wioseł i dziś, jeżeli chodzi o wioślarstwo regatowe, znajduje wyłączne zastosowanie.

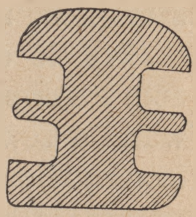
Klejenie wioseł z kawałków było początkowo dość trudne, gdyż nie znano spoidła — kleju,



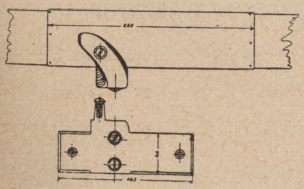
Wiosło drążone z wzmocnieniem poprzecznem (przekrój pionowy).



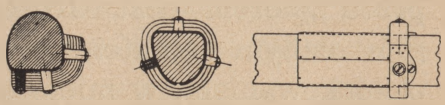
Wiosło drążone bez wzmocnienia.



Wiosło z wyżłobieniami bocznemi, t. zw. kelowane.



Sposób okucia wiosła do dulki stałej.



Sposób okucia wiosła do dulki ruchomej.

któryby nie rozpuszczał się w wodzie. Niebawem jednak trudność tę usunięto przez wynalezienie takiego kleju, co walnie przyczyniło się do rozpowszechnienia wiosła drążonego.

Dobre wiosło musi mieć dwie zalety: musi być l e k k i e, gdyż każdy zbytni kilogram, wie-

ziony przez 2 km trasy regatowej, może spowodować utratę zwycięstwa; przy swej lekkości wiosło musi być jednak s z t y w n e. Dwie te zalety jednoczy w sobie właśnie wiosło drążone. Jest lekkie, a przytem sztywne, zachowując sztywność znacznie dłużej niż wiosło pełne.

Wiosło drążone buduje się w dwojaki sposób. Pierwszy polega na tem, iż dwa długie kawałki drzewa, odpowiadające symetrycznym połowom wiosła skleja się w całość, wydrążywszy uprzednio kawałki te wewnątrz. Wydrążenie to odpowiada zewnętrznemu kształtowi wiosła. Ten sposób budowy wiosła ma swoją wadę, a mianowicie wiosło w przejściu w t. zw. szyjkę przed „piórem“ jest bardzo kruche i słabe. Drugim słabym punktem wiosła była część pod oskórkowaniem, w miejscu, gdzie wiosło wchodzi w dulkę. Chcąc temu zapobiec, dawano wzmocnienie wewnętrzne w postaci listwy, idącej wzdłuż całego wiosła, tak iż powstawały dwie komory odrębne w wiośle.

Chcąc usunąć wszelkie wady tak budowanego wiosła drążonego, próbowano budować wiosła klejone z odrębnych deseczek, przyczem przekrój wewnętrzny przedstawiał się jako kwadrat. Sposób ten zapewnia też większą lekkość.

Waga pełnego wiosła wynosi około 5 kg. Wio-

sło drążone waży znacznie mniej, zależnie od konstrukcji. Części składowe wiosła drążonego klejonego obrabia się maszynowo, co daje wielką oszczędność czasu.

Postać najważniejszej części wiosła, t. j. pióra, utrwaliła się dość wcześnie i nie wykazywała przez długi czas większych odchyleń. W r. 1885 Amerykanin Davis przeprowadził próby z piórem, doczepianem do trzonu wiosła pod pewnym kątem, a więc pióro to nie było naturalnem przedłużeniem trzonu. Chodziło mianowicie o to, że dotychczasowem wiosłem pracowało się dość trudno. Część piórka nie wchodziła do wody, a jeśli wchodziło całe pióro to zanurzała się także część trzonu, co oczywiście utrudniało pracę.

Pióro wynalezione przez Davisa zanurza się w wodzie tyle tylko, ile wymaga konieczność i posuwa się tuż pod powierzchnią wody, równolegle do zwierciadła rzeki czy jeziora.

Próby Davisa, zarzucone przezeń dość szybko, ponowiono po wojnie w Niemczech. W r. 1920 Graszyński wynalazł w Berlinie wiosło, t. zw. Germania, oparte również na teoretycznem obliczeniu. W wiośle tem największy opór wody wypada na środek pióra. Pióro to składało się z dwóch równych części: dolnej i górnej oraz również symetrycznych części zewnętrznej i we-

wnętrznej. Próby te nie powiodły się i zarzucono je dość prędko.

Próby Davisa ponowił jeszcze w r. 1916 znany teoretyk niemiecki dr. Rettig, a w r. 1920 berlińska firma Praetzel wypuściła pierwsze wiosła według nowego wynalazku. Według tego systemu pióro wiosła posuwało się równolegle do zwierciadła wody, natomiast zrezygnowano z przekładania punktu największego oporu. Zdjęto jednak dolną zewnętrzną część pióra i rozdzielono jej powierzchnię między dolną wewnętrzną część i górną zewnętrzną, tak iż pióro od końca do szyjki znajdowało się pod wodą. Także i ten typ wioseł szybko przewinął się przez kluby wioślarskie i równie szybko poszedł w zapomnienie.

Ostatnio Praetzel a także Dossunet wypuścili nowe wiosła, polegające na tem, iż górna część pióra jest silnie wygięta a usunięto wypukłość wiosła w środku pióra. Wiosła te są znacznie trudniejsze do opanowania. Nie miały one również większego szczęścia od wynalazków poprzednich i podzieliły szybko ich los.

Niemałej troskliwości przy budowie wymagają pozostałe części wiosła. Wioślarz zamawiający wiosło w wytwórni musi sobie zdawać sprawę komu ono będzie służyło. Jeśli ma ono iść

do t. zw. ogólnego użytku do wyjazdów spacerowych, turystycznych i t. p., to oczywiście zamówi średni wymiar wiosła, taki aby odpowiadał silnemu wioślarzowi, a także nie stawiał zbyt trudnych wymagań słabszemu. Inaczej się ma sprawa, jeśli wiosło ma służyć osadzie regatowej. Tutaj obliczenia muszą być dokonane zgodne z siłami osady. Osada silniejsza fizycznie będzie miała wiosła dłuższe, o dłuższej dźwigni zewnętrznej i szerszych piórach, przeciwnie zaś osada słabsza. W wielu osadach zagranicznych stosuje się węższe pióro dla szlakowego, którego rola polega głównie na nadawaniu równego, długiego tempa.

Zależnie od podanych obliczeń ustanawia się miejsce t. zw. okucia wiosła, które polega na nałożeniu kołnierza. Jeśli wiosło ma służyć do dulki stałej, t. zw. angielskiej, wówczas będzie ono miało kołnierz półkolisty, jeśli zaś ma służyć do dulki ruchomej, t. zw. amerykańskiej lub francuskiej, wówczas kołnierz będzie się składał bądź z pierścienia metalowego, odpowiedniej szerokości, tak aby wiosło nie wypadało z dulki, albo też z długiego rzemienia, okręconego dookoła wiosła, tak iż utworzy się pierścień skórzany, przykręcony w kilku miejscach śrubami mosiężnemi (nigdy żelaznemi). W miejscu oku-

cia szczególnie ważne jest obliczenie powierzchni wiosła pod skórą celem ochrony drzewa przed zbyt szybkiem wytarciem. Miejsce to musi być proste i dopasowane do powierzchni dulki, tak aby wiosło nie wyskakiwało z wody przedwcześnie, a także aby nie tonęło. Niektóre wytwórnie zapobiegają temu przez podłożenie kawałka twardej grubej blachy, przymocowanej wraz z kołnierzem lub pierścieniem do drzewa.

Koniec pióra jest okuty blachą, aby uniknąć rozszczepienia poszczególnych części. Grubość rękojeści musi dostosować do swych rąk wioślarz. Zbyt cienkie rękojeści nie są dobre, gdyż łatwo ślizgają się wewnątrz dłoni. Zbyt grube powodują szybkie zmęczenie stawu nadgarstkowego. W tym wypadku wioślarz musi sobie sam poradzić. Trener musi jednak baczyć, aby to „dopasowanie" grubości rękojeści było odpowiednie i nie niszczyło wiosła.

Z chwilą wybudowania łodzi oraz wiosła nie kończy się jeszcze praca wytwórcy. Drzewo bowiem jest stosunkowo mało odporne na działanie wody i zachodzi niebezpieczeństwo, iż przez dłuższe używanie uległoby zgniciu, o ile powierzchnia jego nie byłaby odpowiednio chroniona. Konserwacji tej dokonywa się przez gruntowne wyczyszczenie powierzchni i dopro-

wadzenie jej do stanu idealnej wprost równości a następnie przez pociągnięcie warstwą lakieru. Lakier ten musi być odpowiednio sporządzony, aby nie ulegał niszczącemu działaniu wody. Tutaj należy zaznaczyć, iż najlepsze nawet gatunki lakieru, używanego często do lakierowania powozów, wagonów i t. p. nie nadają się do konserwacji łodzi oraz wioseł. Lakiery specjalne wyrabia się dzisiaj w Polsce, najlepsze jednak gatunki znajdujemy zagranicą — przedewszystkiem w Anglji, Holandji i Niemczech.

Łakier używany do konserwacji łodzi i wioseł jest barwy ciemnożółtej, przezroczysty i posiada specyficzny zapach, po którym rozpoznaje się już przy powierzchownem badaniu jego wartość. Powierzchnia łodzi lub wiosła po przeciągnięciu lakierem nieco ciemnieje, jeżeli jednak lakierowanie jest odpowiednio przeprowadzone, nabiera gładkiego poloru.

Części metalowe łodzi, a więc przedewszystkiem okucia, ramiona i t. p. lakieruje się lakierem innego rodzaju, przeważnie kolorowym, zależnie od barw klubowych. Dulki pozostawia się nielakierowane, gdyż są one już w czasie wyrobu zabezpieczone przed ujemnemi wpływami atmosferycznemi.

KONSERWACJA ŁODZI I WIOSEŁ

O długiej używalności sprzętu wioślarskiego, zarówno łodzi jak i wioseł, rozstrzyga umiejętna ich konserwacja i właściwe obchodzenie się. Najlepsza nawet łódź, zakupiona za wielką sumę pieniędzy w słynnej fabryce zagranicznej, nie będzie zbyt długo służyła swemu celowi, jeżeli jej posiadacze nie będą o nią dbali.

Podobnie i wygranie wyścigu na łodzi zniszczonej i niekonserwowanej będzie należało do cudów, na co lepiej nie liczyć. Przedewszystkiem więc należy stosować daleko posuniętą kontrolę łodzi i wioseł. W niektórych klubach wprowadzono w tym celu osobnych gospodarzy „technicznych", których zadaniem jest troska o sprzęt wioślarski. Rzecz prosta, że nie chodzi w tym wypadku o to, aby taki gospodarz sam naprawiał łodzie. Zadaniem jego jest stałe przeglądanie wykazów uszkodzeń i staranie się o jak najszybsze ich usunięcie.

Często zdarza się, iż małe uszkodzenie nie zostanie zauważone i łódź jest w dalszym ciągu używana aż do czasu, w którym uszkodzenie powiększy się do rozmiarów poważnej szkody, a łódź na długie tygodnie idzie do magazynu,

a niekiedy wogóle okazuje się niezdatna do użytku.

Konieczne więc jest, aby każdy sternik oraz wioślarz, wyjeżdżający na łodzi, baczył na nią pilnie i po powrocie zapisał odrazu w osobnej, do tego celu przeznaczonej, księdze zauważone uszkodzenia oraz niedociągnięcia. Wówczas gospodarzowi będzie łatwiej zbadać łódź i oddać ją natychmiast do naprawy.

Kształcenie fachowców w zakresie budowy łodzi nie jest u nas rzeczą docenianą. Nie każdy stolarz wie o co chodzi przy budowie i naprawie łodzi. Najlepiej byłoby, gdyby pracownik taki sam wiosłował i wiedział o co chodzi przy pociągnięciu wiosłem. Będzie mu wtedy łatwiej naprawić uszkodzenie czy też nastawienie łodzi. Niestety pracownicy zajęci w klubach wioślarskich w większości rekrutują się ze zdolnych nawet stolarzy, nie mających jednak zbyt wielkiego pojęcia o tem, do czego dany przedmiot ma służyć. Inaczej nieco jest w Anglji, gdzie sam fabrykant jest doskonałym wioślarzem, a często sam kusi się o zdobycie tytułu mistrza świata (Ted Phelps).

Przy pomocy gospodarza technicznego, będącego dobrym wioślarzem, każdy stolarz w cią-

gu pewnego czasu potrafi się odpowiednio wyszkolić.

Jak zaznaczyliśmy głównem wymaganiem, o ile chodzi o przedłużenie „życia“ łodzi, jest troskliwe obchodzenie się z nią. Dotyczy to nietylko łodzi wyścigowych, w większości wypadków używanych przez najlepszych wioślarzy, lecz bodaj w większym stopniu odnosi się do łodzi szkolnych i turystycznych, które bardzo często są obrazem nieszczęśliwie prowadzonej gospodarki w klubie. Każdy może sobie zdać sprawę, iż w tym wypadku chodzi nietylko o zapewnienie sobie jak największej przyjemności z wiosłowania na łodzi dobrej, lecz także o zachowanie cennego materjału, jakim jest łódź i przynależne do niej wiosła, dla jak największej ilości wioślarzy, którzy przyjdą po nas.

Pamiętam, jak wielkie zdziwienie budziła moja łódź po czterech latach używania w porównaniu z łodziami innych wioślarzy, którzy nie doceniali codziennego, może nawet nieco żmudnego i uciążliwego czyszczenia i opiekowania się łodzią. Miała ona wygląd na pewno lepszy od niejednej łodzi, używanej przez cztery miesiące.

Z chwilą, kiedy zdecydowaliśmy się na wyjazd łodzią, już zaczyna się obowiązek opieki

nad nią. Należy więc sprawdzić, czy jest ona w porządku. Jeśli zauważymy, iż coś nie jest tak, jak być powinno, należy zrezygnować z wyjazdu na tej łodzi i oddać ją gospodarzowi technicznemu do przejrzenia i naprawy.

Gdy łódź okazuje się zdatna do wyjazdu, rozpoczynamy wyjazd od wyniesienia wioseł. Wynoszenie uprzednie łodzi jest niewłaściwe, gdyż wówczas łódź pozostaje przy pomoście bez opieki i często naraża się ją na uszkodzenie przez przybijające łodzie lub też przez falę, wywołaną przejazdami parowców. Ponadto niemałą rolę odgrywa również fakt zajęcia pomostu przez niepotrzebnie długi czas, co utrudnia wyjazd innym osadom. Wiosła należy wynosić z zachowaniem pewnej ostrożności. Często widzi się wioślarza jak niesie cztery wiosła w dwu rękach. Oczywiście, jeśli jest to wioślarz doświadczony i zgrabny to może nawet nie uszkodzić wioseł, ale łatwo zauważyć można, iż w takim wypadku łatwo o upuszczenie jednego wiosła, potrącenie piórem o mur lub parkan czy pomost i złamanie pióra, co czasem równa się zniszczeniu całego wiosła. Ostrożność nigdy nie zawadzi! W pewnych klubach wprowadzono całkiem słuszną zasadę, iż wioślarz może naraz wynosić tylko jedno długie wiosło lub też dwa krótkie.

Wiosła wynosi się w ten sposób, iż pióro jest skierowane ku przodowi. W ten sposób wioślarz może łatwiej uchronić wiosło przed złamaniem pióra, widzi bowiem co ma przed sobą. Może wydawać się to pewną przesadą, ale taka przesada chroni często klub przed dotkliwemi stratami w materjale.

Wyniesione wiosła układa się na pomoście na uboczu, tak aby nie przeszkadzały łodziom przy przybijaniu czy odbijaniu i aby nikt nie nastąpił nogą na pióro, które będąc najcieńszą częścią wiosła łatwo może ulec złamaniu.

Po wyniesieniu wioseł osada przystępuje do wyniesienia łodzi. Jeśli jest to łódź turystyczna, wówczas rozmieszcza się wioślarzy w połowie na dziobie łodzi, w połowie na sterze. Trzeba zwrócić uwagę, aby obok siebie nieśli łódź wioślarze mniej więcej jednego wzrostu, aby ciężar był równo rozmieszczony i nie obciążał zbytnio jednego wioślarza. Zestawienie nierównych wzrostem wioślarzy jest często powodem zsunięcia się jej na pomost i poważnego uszkodzenia. Są to może szczegóły zupełnie oczywiste, tem niemniej są one doniosłego znaczenia. Jeśli jest to łódź turystyczna najlepiej nieść ją kilem zwróconym ku dołowi (tak, jak będzie spoczywała na wodzie), znoszenie jej za burty osła-

bia sztywność łodzi i paczy nastawienie ramion. Łodzie lżejsze, półwyścigowe mogą być niesione przez silniejsze osady podobnie jak łodzie wyścigowe na ramionach za burty. Wówczas unika się ryzykownego zsuwania łodzi po pomoście i kładzie się ją odrazu na wodzie we właściwej pozycji. Jeśli jednak mamy osadę słabszą fizycznie lepiej nie ryzykować takiego sposobu, lecz znieść ją kilem, zwróconym ku dołowi i zsunąć po pomoście. W tym wypadku sternik musi zwrócić uwagę, aby łódź nie suwała się klepkami, lecz wyłącznie kilem, który będąc okuty mniej jest wrażliwy na tarcie od niechronionej klepki. Przy wynoszeniu łodzi należy zwracać baczną uwagę na otoczenie, szczególnie w hali, gdzie często brak miejsca nie pozwala na swobodne poruszanie wynoszoną łodzią. Łatwo można bowiem ramieniem wygnieść dziurę w innych łodziach, skrzywić odsadnię lub nawet wybić szybę.

Po wyniesieniu łodzi należy ją odrazu postawić na wodzie. Kładzenie jej na ziemi, piasku jest bardzo ryzykowne. Wśród piasku może się znajdować kamień, który wygniecie nam dziurę w delikatniejszej łodzi, a w najlepszym wypadku zarysuje lakier, poza tem piasek łatwo może

się dostać do dulek, i niszczyć potem oskórkowanie wiosła i t. d.

Gdy łódź leży już na wodzie, zakładamy wiosła. Jeśli to jest łódź o stałych dulkach angielskich, wówczas najpierw zakłada wiosła strona zewnętrzna — od wody, reszta wioślarzy utrzymuje równowagę łodzi. Jeśli dulki są ruchome, amerykańskie, wówczas zakładanie wioseł jest mniej utrudnione. Po ich założeniu kontroluje się nastawienie podnóżków i t. p., przyczem równocześnie trzeba pamiętać o tem, aby wiosła nie opierały się wypukłą częścią pióra o pomost. Wówczas bowiem prędko ściera się lakier z pióra, które, wystawione na działanie wody, szybciej podlega zniszczeniu.

Wsiadanie do łodzi wymaga również dużej dozy ostrożności. Jeśli wyjeżdżamy na łodzi wyścigowej z wprawną osadą, wówczas najlepiej jeśli cała osada siada odrazu na łódź i trzymając wiosła w jednej ręce, drugą opierając się lekko o burty odpycha się jedną nogą od pomostu, drugą zaś nogę trzyma na skrzyżowaniu poprzecznic lub na wbudowanych w tym celu deseczkach, znajdujących się na poprzecznicach. Wsiadanie „z kila", a więc w ten sposób, iż wioślarz trzyma jedną nogę na kilu, a drugą się odpycha, jest ogromnie ryzykowne. Obecnie naj-

częściej wioślarze używają obuwia z gumowemi podeszwami. Nic łatwiejszego w takim wypadku jak ześlizgnięcie się nogi z kila i... dziura gotowa.

Dawniej wkładano do łodzi wyścigowych podłogi, mające na celu ułatwienie wioślarzom wsiadania, ale sposób ten zarzucono, gdyż przez to łódź stawała się cięższa o kilka kilogramów.

Troska o łódź nie ustaje w chwili odbicia od pomostu. W tym wypadku odnosi się to nietylko do sternika, którego zadaniem jest baczenie, by nie najechać na kamienie czy inną przeszkodę, lecz również do osady, która wiosłując nieuważnie, może narazić łódź na szkodę.

Lądowanie poza pomostem wymaga szczególnej uwagi. Łodzią wyścigową lepiej nie lądować. Jest to ważne zarówno ze względu na bezpieczeństwo łodzi, którą łatwo uszkodzić o wystające z wody kamienie, lecz także ze względu na zdrowie zawodników, którzy bezpośrednio po wielkim wysiłku, jakim zawsze jest trening na łodzi wyścigowej, wysiadają na ląd i często muszą wchodzić do wody, by uchronić łódź przed wypadkiem. Łatwo jest wówczas nietylko o zaziębienie, ale także o inne schorzenia jak reumatyzm i t .d. Sprawa nie jest jeszcze odpowiednio doceniana, lecz w skutkach jest bardzo doniosła.

Jeśli jedziemy łodzią półwyścigową lub turystyczną, wówczas najlepiej jest, jeśli „nosek“ ma ze sobą bosak i zaczepiwszy nim o brzeg, przyciąga łódź i trzyma ją dopóki sternik lub inny członek osady nie wysiądzie i nie umocuje jej odpowiednio.

Ta sama ostrożność dotyczy odbicia od brzegu bez pomostu. Po powrocie do przystani wysiadanie odbywa się podobnie jak odbijanie. Sternik musi tak dobić do pomostu, aby nie uszkodzić łodzi. W celu zapobieżenia uszkodzeniom niektóre kluby wykładają brzegi pomostu bądźto korkiem, bądź też staremi oponami samochodowemi, co chroni łódź od otarcia. Jednak nawet tak zabezpieczony pomost, stanowi zawsze niebezpieczeństwo dla łodzi jeśli sternik dobija zbyt energicznie i zbyt późno wydaje polecenie wstrzymania wiosłowania.

Po przybiciu najlepiej jest, jeśli najprzód wysiada „nosek“ oraz sternik, poczem dopiero reszta osady. Z łodzi wyścigowej również należy tak wysiadać, jak się do niej wsiadało, a więc nogą oprzeć się na deseczce lub skrzyżowaniach usztywniających łódź, a dopiero wówczas przenieść drugą nogę na pomost. Po opuszczeniu łodzi osada najpierw wynosi łódź. Przemawiają za tem rozmaite względy, wyłożone częściowo

przy ustępie o odjeździe. Przedewszystkiem więc osada wynosząca najpierw wiosła naraża łódź na wypadek, gdyż jeden wioślarz lub sternik nie może jej sam upilnować w razie fali lub dobijania innej, rozpędzonej łodzi. Poza tem pomost w takim wypadku jest długo zajęty niepotrzebnie, a łódź stojąca przy pomoście przeszkadza innym osadom przy przybijaniu lub odbijaniu.

Po wyniesieniu łodzi z wody układa się ją na podstawkach, t. zw. kobyłkach, poczem wnosi się wiosła, podobnie jak się je znosiło na pomost i cały sprzęt poddaje się czyszczeniu. Tematowi temu poświęca się w naszych klubach zbyt mało uwagi. Jakże często osada wnosi łódź odrazu do hali i zostawia ją tam na podstawkach, nie starając się nawet spojrzeć, czy wszystko jest w porządku. W ten sposób szlam z rzeki osiada na lakierze i powoduje niszczenie powierzchni łodzi. Piasek dostaje się łatwo do dulek i szyn, powodując psucie się tych ważnych części łodzi.

A więc bez względu na to, czy powracamy z dalekiej i męczącej wycieczki, czy też z treningu czy bodaj spaceru, pierwszą myślą po powrocie powinno być pozostawienie łodzi w takim stanie, w jakim chcielibyśmy ją zastać. Podłogi, ster, flaga i t. p. powinny być powyjmowane, a łódź musi być wymyta silnym strumieniem

wody, tak aby wszelkie niepotrzebne śmieci zostały z jej wnętrza usunięte. Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na troskliwe usunięcie piasku. Następnie łódź wyciera się szmatami. Najlepsze usługi oddają przytem gąbki do zbierania wody, do wycierania zaś do sucha irchy. Z zewnątrz również zmywamy dokładnie łódź, czyścimy ją gąbkami a następnie irchą. Podobnie postępuje się z wiosłami, przyczem należy usunąć zbędny smar z oskórkowania, gdyż pozostawienie go niszczy doszczętnie skórę.

Wadą naszych wioślarzy, nawet tych, którzy pilnie czyszczą łódź, jest pozostawianie resztek smaru na dulkach. Pomijając to, iż dulka taka ohydnie wygląda w hali, trzeba pamiętać o tem, że na resztkach smaru osiada kurz i pył, miesza się z nim, a następnie wciera się w skórę, powodując przedwczesne jej zdzieranie i zmianę nastawienia wiosła do poziomu wody. Zgadzam się z tem, iż czyszczenie dulek jest szczególnie niemiłe, lecz przy dobrej woli można i ten problem dobrze rozwiązać. Najlepiej zmywa się dulki naftą, poczem już łatwo usunąć resztki smaru zapomocą starych szmat, które zawsze powinny znajdować się w hali w osobnym koszyku.

Dopiero wtedy, gdy łódź wyczyszczona znaj-

duje się na swem miejscu, wiosła spoczywają na stalugach — może wioślarz pomyśleć o sobie. Być może, iż czyszczenie łodzi jest najmniej przyjemną rzeczą z całego wyjazdu, co przeraża wielu zwolenników wioślarstwa. Jest to jednak konieczność, jeżeli chcemy mieć jaką taką przyjemność z wiosłowania. Niema chyba nic przykrzejszego, jak gdy po wyjeździe okazuje się, iż łódź jest brudna, dulki pogięte, piasek chrobocze w szynach, a nogi wysuwają się z podnóżków, z których pozdejmowano rzemienie.

Gdy podczas jazdy zdarzy się wypadek, wówczas nie można tego ukrywać przed władzami klubu. Często zdarza się, iż wioślarz lub sternik, chcąc uniknąć odpowiedzialności, zataja uszkodzenie łodzi, kładzie ją na miejsce i znika. Szkoda okazuje się dopiero przy następnym wyjeździe, lecz wówczas niema co szukać winnego, bo się i tak nie znajdzie. Postępowanie tego rodzaju zasługuje na potępienie. Jeśli nawet danego członka klubu nie stać na zapłatę odszkodowania, nie powinien w interesie klubu, kolegów i swoim własnym zatajać uszkodzeń łodzi. W razie wypadku, jeśli to jest wyjazd spacerowy lub krótki trening, a rozbicie nie jest zbyt znaczne, należy natychmiast powrócić do pomostu i odrazu przystąpić do obliczenia szko-

dy. Jeśli wypadek zajdzie podczas dalszej wycieczki musimy sami tymczasowo załatać dziurę, po powrocie zaś odrazu wpisać uszkodzenie do odpowiedniej księgi a łódź powierzyć opiece gospodarza technicznego.

Uszkodzenie łodzi wyścigowej podczas jazdy wymaga natychmiastowego jej opuszczenia przez osadę. Fornir bowiem, naciskany w miejscu pęknięcia z dwóch stron, może pękać dalej i doprowadzić do tego, iż łódź okaże się nie do naprawienia. Mniejsze pęknięcia poza przystanią, np. na wyjazdach regatowych, skleja się zapomocą t. zw. leukoplastu. Plaster ten przykleja się od zewnątrz i pociąga się lekko lakierem. Naturalnie tego rodzaju zabieg ma znaczenie tymczasowe i powinien być zastąpiony przez dokładną naprawę. Jeśli pęknięcie forniru jest nieznaczne, można je skleić czyto zapomocą kleju fabrycznego, t. zw. certusu, albo też zapomocą kleju domowego wyrobu, składającego się z wapna, sera i białka z jaja kurzego. Tak sporządzony klej jest w wysokim stopniu odporny na działanie wody. Sklejone miejsce ściąga się dookoła łodzi sznurkiem, aby skleiło się dokładnie, a po wyschnięciu, które następuje bardzo szybko, pociąga się lakierem.

Pęknięcia większe oczywiście nie dadzą się

zakleić wymienionemi sposobami. W tym wypadku konieczne jest dokładne oczyszczenie brzegów pęknięcia, pociągnięcie ich lakierem, a następnie nałożenie małej łatki z drzewa cedrowego (np. z pudełek z cygar). Gwoździe używane do łat muszą być miedziane, nigdy zaś żelazne.

Pęknięcia w łodziach klepkowych nie dadzą się w zasadzie nigdy dobrze skleić i należy je odrazu załatać odpowiedniemi łatami. Jeśli pęknięcie jest dłuższe, wówczas nie wystarcza załatanie. Trzeba poprostu wyjąć całą pękniętą klepkę na odpowiedniej przestrzeni, a na jej miejsce wstawić nową. Tego rodzaju naprawę należy wykonywać bardzo ostrożnie, gdyż użycie złego gatunku drzewa, niewłaściwe przybicie nowej klepki, łatwo może spowodować zepsucie całej łodzi.

Bardzo częste, choć trudniejsze nieraz do zauważenia są uszkodzenia ramion. Odnosi się to szczególnie do łapek przytwierdzających ramię do korpusu łodzi. Uderzenie ramieniem podczas wynoszenia bardzo często powoduje pęknięcie żebra w łodzi oraz nadłamanie tej łapki. W wyniku wioślarz wiosłuje potem źle, a łódź ulega dalszemu zniszczeniu aż do pęknięcia całego boku i ramienia włącznie.

Uszkodzone ramię należy odrazu odkręcić i poddać naprawie przez spawanie. Wszelkiego rodzaju lutowanie nie jest tutaj odpowiednim zabiegiem. Ramię musi być oddane do specjalisty do spojenia. Żebro zaś powinno zostać wyjęte i zastąpione nowem. Wzmacnianie żebra przez okucia i t. p. nie wystarcza; żebro w ten sposób naprawiane jest chwiejne, nie trzyma odpowiednio ramienia i psuje styl wiosłującego wioślarza.

Lekceważone bywają uszkodzenia wioseł, szczególnie jeśli idzie o pióro. Jakżeż często widzi się osady, zwłaszcza początkujących i spacerowiczów, wyposażone w kopyście, nic nie mające wspólnego z wiosłem. Stało się to tylko dlatego, że nie umiano w odpowiednim czasie uszanować wiosła. Jeśli więc pióro wiosła zostało nieco nadłamane trzeba uszkodzone miejsce albo wzmocnić blachą, albo też odjąć całą część pióra, dokleić na jego miejsce nową i okuć całość blachą. Drugiem „czułem“ miejscem wiosła jest miejsce okucia i oskórkowania. Gdy po przyjeździe wiosło postawi się piórem do góry i pozwala mu się w ten sposób stać przez długi czas, to woda z pióra spływa za skórę, tam się zatrzymuje i powoduje gnicie drzewa. Szkoda ta jest trudna początkowo do zauważenia, gdyż

miejsce to okryte jest skórą. Tragedja rozgrywa się dopiero podczas wyjazdu, gdy silniejsze uderzenie powoduje złamanie wiosła. Nie znaczy to wcale, że wioślarz był tak silny, lecz tylko to, iż wiosło było nieumiejętnie konserwowane. Po przyjeździe wiosło powinno być ustawione piórem nadół, lub, co lepiej, odrazu wytarte i położone na miejscu. Wszelkie zadrapania lakieru na wiośle, szczególnie w szyjce i na piórze muszą być odrazu oczyszczone szorstkim papierem a następnie pociągnięte nową warstwą lakieru.

Z powyższego bardzo pobieżnego przeglądu codziennych prac wioślarza łatwo wydać się może, iż wiosłowanie w takich warunkach nie należy do zbytnich przyjemności. Ale w gruncie rzeczy nie jest to wszystko tak tragiczne, a jeśli się weźmie pod uwagę, iż wzamian za troskliwe obchodzenie się z łodzią, otrzyma się możność posługiwania się dobrym sprzętem, to wówczas łatwo się będzie pogodzić z koniecznością baczenia na stan łodzi. Każdy dobry wioślarz zresztą chodzi koło niej z prawdziwą przyjemnością. To co dla laika wydaje się rzeczą straszną, dla niego jest logicznem postępowaniem rozumnego człowieka, starającego się o powiększenie korzyści własnej, kolegów i klubu.

Raz na rok co najmniej należy poddać każdą

łódź gruntownemu remontowi. Rozpoczyna się od przeglądu uszkodzeń według księgi wyjazdów, następnie oddaje się łódź stolarzowi z wykazem uszkodzeń i koniecznych naprawek.

W S K A Z Ó W K I

CO DO OBCHODZENIA SIĘ Z WIOSŁEM

1) Staraj się, aby wiosło całe było pokryte dokładnie lakierem.

2) Usterki w oskórkowaniu usuwaj zawczasu, nim uszkodzenie dojdzie do drzewa.

3) Nie używaj nigdy gwoździ lub śrub żelaznych tam, gdzie konieczne są gwoździe i śruby mosiężne.

4) Po przyjeździe wyczyść dokładnie wiosło i postaw je na miejscu, piórem do góry.

5) Gdy zauważysz, że wiosło źle „stoi" w dulce, zbadaj najpierw dulkę zanim przystąpisz do nadbijania „ataku" wiosła.

6) Do smarowania skóry na wiośle używaj tylko smarów wolnych od soli.

7) Gdy uszkodzisz wiosło, zanieś je odrazu do naprawy. Nie wolno wiosłować wiosłem uszkodzonem, gdyż to prowadzi do zupełnego jego zniszczenia.

REMONT ŁODZI

Celowa konserwacja łodzi nie ogranicza się wyłącznie do troskliwego obchodzenia się z materjałem wioślarskim. Bądź co bądź jest to tylko sprzęt drewniany, który przy najoględniejszem użyciu zużywa się i wymaga uzupełnienia i naprawek. Małe naprawki powinno się uskuteczniać jak najszybciej, raz jednak w roku, najlepiej przed sezonem, należy dokonać ogólnego remontu łodzi.

Gospodarz techniczny przy pomocy młodszych członków klubu powinien dokładnie obejrzeć łódź za łodzią, wyznaczyć kolejność naprawek oraz sposób ich wykonania i powierzyć pracę odpowiedzialnemu majstrowi.

Pierwszym punktem remontu będzie powierzchnia zewnętrzna łodzi. Podczas sezonu nieraz najechało się na mieliznę, przeciągnięcie przez piasek zdarło lakier, tam znowu kamień zarysował klepkę i t. d. Cała powierzchnia musi zatem wrócić do pierwotnego stanu idealnej, rzec można, równości. W tym celu przeciera się łódź t. zw. papierem ściernym i wygładza się, tak aby zniknęły wszystkie nierówności. Co pewien czas można zarządzić całkowite zdrapanie warstwy lakieru. Do tego celu używa się płynu chemicz-

nego, który rozpuszcza lakier i potem zdejmuje się powierzchnię zupełnie gładko. W braku takiego płynu całą łódź odrapuje się t. zw. cykliną aż do drzewa. Praca ta musi być dokonana bardzo gruntownie a delikatnie, aby przez drapanie nie uszkodzić drzewa.

Po usunięciu brudnego lakieru całą łódź przeciąga się szmatą, zanurzoną w benzynie lub terpentynie. Następnie raz jeszcze przeciera się papierem ściernym, lecz już delikatniejszym. Cała powierzchnia łodzi musi mieć doskonale gładką linję. Zkolei wciera się w drzewo mieszaninę oleju lnianego i terpentynowego (po połowie), którą po godzinnem schnięciu ściera się szmatami do sucha.

W ten sposób oczyszczoną powierzchnię łodzi zostawia się do wysuszenia na przeciąg 24 godzin. Po wyschnięciu lakieruje się łódź specjalnym lakierem, odpornym na działanie wody. Przy wyborze należy być bardzo ostrożnym i nie dać się skusić taniością lakieru, który później pod wpływem wody bieleje i odpada. Lakier do łodzi posiada właściwy sobie zapach, jest barwy brunatnej, czystej i jest przezroczysty. Schnie bardzo szybko, jeżeli jest cienko i równo rozprowadzony. Po wyschnięciu pierwszej warstwy znowu szlifuje się powierzch-

nię łodzi papierem ściernym bardzo delikatnym oraz filcem a następnie pociąga się drugą warstwą lakieru. Ponownie wysuszoną powierzchnię łodzi poddaje się jeszcze raz szlifowaniu, myciu wodą i t. p. a następnie pociąga się ją warstwą najlepszego, delikatnego lakieru do łodzi. Lakierem tym można jeszcze raz pociągnąć łódź, aby otrzymać zupełnie już gładką powierzchnię. Po każdem lakierowaniu trzeba łódź oszlifować filcem.

Gładka powierzchnia łodzi zależy od warunków, w jakich dokonywa się jej remontu. Trzeba więc uważać, aby lakierowanie odbywało się w zamkniętej hali, pozbawionej dostępu kurzu i pyłu, który osiadając na lakierze tworzy chropowatą powierzchnię, oczywiście nie pozostającą bez wpływu na szybkość łodzi. Trzeba również zwrócić dokładnie uwagę na pędzel, do lakierowania. Nie może on być stary i wydarty, z resztkami starego lakieru. Pędzel należy przechowywać w oleju lnianym (nie terpentynowym) a przed użyciem dokładnie oczyścić i przepoić lakierem.

Po polakierowaniu powierzchni łodzi bada się jej stan wewnętrzny, i w razie potrzeby lakieruje się także wnętrze, poprzeczki i t. d. Należy również zwrócić uwagę na części meta-

lowe, które często są poobijane i w miejscach pozbawionych powłoki lakieru rdzewieją. Najlepiej jest zarówno ramiona jak i inne części metalowe ponownie pociągnąć warstwą lakieru o barwach klubowych.

Po dokonaniu tych naprawek przychodzi kolej na ustawienie łodzi. Ramiona, podnóżki, siodła i t. d. wszystko musi znaleźć się na właściwem miejscu. Czynności tej należy dokonać szczególnie troskliwie, gdyż czasem mały błąd niedoceniony przy remoncie bywa w skutkach bardzo niemiły i psuje całą łódź. Należy również sprawdzić działanie linek sterowych, opatrzyć siedzenie sternika, przy łodziach wyścigowych troskliwie zakleić dziury w płótnie.

Trzeba pamiętać o tem, iż łódź wyścigowa psuje się łatwo przez zbyt częste zdejmowanie płótna. Wogóle dobre naciągnięcie nowego płótna jest zadaniem bardzo trudnem. To też w czasie jazdy i wnoszenia łodzi trzeba szczególnie baczyć na płótna. Jeśli pęknięcia w płótnie są nieznaczne, lepiej jest je skleić zapomocą płótna i lakieru, niż zdejmować i nakładać nowe.

Podobnemu remontowi należy poddać wszystkie wiosła. W ostatnich czasach na całym świecie przyjął się zwyczaj malowania ramion oraz piórek barwami klubowemi. Zwyczaj ten

jest bardzo korzystny, jeśli idzie o regaty, gdyż wówczas zdaleka poznaje się klub, do którego łódź należy. Kolory oraz sposób malowania piórek powinien być zatwierdzony przez Związek Towarzystw Wioślarskich, aby uniknąć powtarzania się tych samych kolorów i sposobów malowania u kilku klubów.

Po sezonie łódź należy oczyścić oraz porządnie ustawić na podpórkach w hali. Gdy łódź leży kilka miesięcy „bezczynnie" w hali na skrzywionych podpórkach, wówczas łatwo jest o wypaczenie łodzi, które później bardzo trudno usunąć. Ponadto na okres zimowy należy odkręcić wszystkie śruby łączące ramiona z łodzią, a cały korpus przykryć płachtami. Narażanie łodzi na zbyt częste i znaczne różnice temperatury w nieogrzanej hali jest bardzo niebezpieczne, z drugiej zaś strony trudno wymagać opalenia drewnianych najczęściej hal. W każdym razie trzeba się postarać, aby wszelkie otwory były jak najszczelniej zamknięte, aby w ten sposób uchronić łodzie od zbyt gwałtownych wahań temperatury.

PRZEWÓZ ŁODZI NA REGATY

Bardzo poważnem zagadnieniem jest przewóz łodzi. Gdy łódź opuszcza wytwórnię, wówczas zostaje ona troskliwie odesłana przez dostawcę, któremu oczywiście zależy, aby łódź doszła w odpowiednim stanie na miejsce przeznaczenia. Jeśli jednak klub wysyła łódź, np. na regaty, wówczas sytuacja się zmienia. W takim wypadku przedewszystkiem zawodnicy są powołani do tego, aby łódź odpowiednio zapakować, dostawić na dworzec i umieścić w wagonie. Być może, że niejednemu ta czynność wyda się ogromnie niemiła i uciążliwa, a jednak prawdziwy zawodnik nie powierzy opieki nad łodzią obcym ludziom, którym w gruncie rzeczy dużo mniej zależy na jej całości niż zawodnikowi, i którzy nie doceniają doniosłości najmniejszego nawet uszkodzenia łodzi.

Jeśli miejsce regat znajduje się na tej samej rzece, przy której leży klub, wówczas łatwo jest przewieźć łodzie drogą wodną, przy mniejszych odległościach nawet płynąc na nich. Doniedawna nawet kluby warszawskie przewoziły drogą wodną łodzie do Bydgoszczy zapomocą wielkiej barki. Sposób ten ma swoje zalety. Przedewszystkiem więc łodzie chronione są od

wypadków na kolei, gdzie tak łatwo o uderzenia, iskrę z lokomotywy i tym podobne drobiazgi, które mogą zupełnie zniszczyć sprzęt.

Gdy droga wodna jest niemożliwa, wówczas używamy transportu lądowego. Kluby, np. belgijskie, przewożą swoje łodzie na mistrzostwa Europy przy pomocy specjalnie urządzonego autobusu, na którym mieści się siedm łodzi. Sposób ten jest bardzo praktyczny, lecz tylko wówczas, gdy wiemy, że stan dróg umożliwi nam dogodny przejazd na miejsce przeznaczenia. Z tego względu ten rodzaj przewozu w Polsce jest czasem wprost wyłączony.

Pozostaje zatem jedynie przewóz koleją. Doniesienie łodzi na dworzec, jeśli idzie o łódź wyścigową, najlepiej powierzyć wioślarzom. Żaden samochód ani wóz nie zapewnia tak dobrze bezpieczeństwa łodzi, jak właśnie zaniesienie jej na ramionach. Być może, że jest to trochę uciążliwe, ale zato pewne.

Jeśli łódź jest składana (np. jedynka wyścigowa) i mieści się w pace długości najwyżej 5 m, wówczas może być nadana jako t. zw. drobnica, a nawet może być wysłana pociągiem osobowym lub pośpiesznym.

Jeśli łodzi nie można zmieścić w pace długości 5 m, wówczas wymaga ona wozu otwartego.

Na platformie ustawia się wówczas niskie podstawki, przybija się je do podłogi gwoździami i na nich umieszcza się łódź, przymocowaną pasami płóciennemi lub rzemieniami do podstawek. Dobrze jest drutami przymocować łodzie za ramiona do podłogi, tak aby je uchronić od suwania się w tę i ową stronę. Łodzie oczywiście spoczywają kilem do góry, oparte burtami o podstawki. Pod pasy dobrze jest podkładać filce lub szmaty, tak by uniknąć otarcia lakieru. Jeśli wysyłamy kilka łodzi tym samym wagonem, wówczas należy troskliwie je umocować, aby jedna drugiej w czasie transportu nie uszkodziła. Wszystkie umocnienia muszą być szczególnie silne, gdyż uderzenia, jakie trafiają się przy pociągach towarowych, bardzo często mogą zniszczyć doszczętnie łódź.

Przy wysyłce wagonem otwartym trzeba pamiętać jeszcze o działaniu wpływów atmosferycznych. Przedewszystkiem więc słońca i deszczu. Łódź zlana deszczem a następnie wydana na pastwę promieni słonecznych pęka, i to nietylko na powierzchni lakieru, ale także pod nim pękają płaty forniru. Należy więc okryć łodzie płachtami lub zbudować mocne daszki ochronne. Ze względu na cenny materjał, jakim jest łódź wyścigowa, opłacą się niewielkie ko-

szty troskliwego opakowania jej do wysyłki na miejsce regat.

Należy również rozważyć znaczenie odpowiedniego umieszczenia łodzi na regatach. Jakże często się widzi, że osada pozostawia łodzie na „łasce boskiej". Łodzie więc, jeśli nie ma osobnych schronów, muszą być tak schowane, by nie leżały na słońcu. Muszą być porządnie okryte i ustawione na podpórkach. Nie można ich kłaść w ten sposób, aby ramionami tonęły w piasku lub wilgotnej ziemi.

Tem trudniej jest zaopiekować się łodzią po regatach, zwłaszcza jeśli nie udało się nam wygrać. A jednak porządny wioślarz nie odejdzie od łodzi dopóki nie upewni się, że została ona porządnie ustawiona i przygotowana do wysyłki powrotnej i tak samo po powrocie do klubu sam zajmie się jej wyjęciem i złożeniem do ponownego użytku. Właśnie bodaj po tym stosunku wioślarza do sprzętu poznaje się czy ktoś odnosi się do sportu wioślarskiego poważnie, czy też uważa go tylko za chwilową rozrywkę, nie przywiązując do niej większego znaczenia.

TABELA WYMIARÓW ŁODZI SPORTOWYCH

Łodzie na długie wiosła.

A) Wyścigowe.

typ łodzi:	długość:	ciężar:
dwójka bez sternika	9 — 11 m	23— 30 kg
dwójka ze sternikiem	10 — 12 m	30— 36 kg
czwórka bez sternika	12 — 13 m	48— 55 kg
czwórka ze sternikiem	13 — 14 m	52— 65 kg
ósemka	18 — 21 m	100—115 kg

B) Półwyścigowe.

typ łodzi:	długość:	ciężar:
dwójka	6.5—8.5 m	60— 70 kg
czwórka	9 — 11 m	100—125 kg
szóstka	13 — 15 m	160—175 kg
ósemka	16 — 18 m	215—235 kg

Łodzie na krótkie wiosła.

A) Wyścigowe.

typ łodzi:	długość:	ciężar:
jedynka	6.5— 9 m	10— 17 kg
dwójka podwójna	9 — 11 m	23— 30 kg

B) Półwyścigowe.

jedynka	5.5— 7 m	45— 60 kg
dwójka podwójna	6.5—8.5 m	60— 70 kg
czwórka podwójna	9 — 11 m	110—125 kg
ósemka podwójna	16 — 18 m	215—215 kg

Wiosła długie.

długość:	dźwignia wewnętrzna:	ciężar:
3.65—3.75 m	1.12—1.14 m	3—4 kg

Wiosła krótkie.

długość:	dźwignia wewnętrzna:	ciężar:
2.95—3.00 m	0.83—0.86 m	1.75—2 kg

PRZECHOWYWANIE ŁODZI

Przechodząc zkolei do zagadnienia przechowywania łodzi i wioseł nie mogę pominąć zdania jednego z trenerów zagranicznych, pracującego w Polsce. Trener ten wypowiedział znamienne słowa: sport kwitnie w lepiankach. Mam wrażenie, że jest to zdanie zupełnie słuszne. Gdy przystań wioślarska zbudowana jest przedewszystkiem w tym celu, aby służyć wiosłowaniu i nie ma zbytkownych urządzeń, służących rozmaitym rozrywkom, wówczas członek klubu chętniej pracuje wiosłem, a uwaga jego nie jest rozpraszana przez czynniki uboczne.

Zdanie to powinni sobie zapamiętać wszyscy, którzy przystępują do budowy przystani. Wspaniałe korty tenisowe, pływalnie, kręgielnie i t. d. są może nawet czynnikami ściągającemi nowych członków na przystań, ale w gruncie rzeczy od-

ciągają tych właśnie członków od podstawowego celu, to znaczy od wiosłowania.

Ramy niniejszej książki nie pozwalają mi na wyczerpujące rozważania budowy przystani, basenów i t. p. Ci którzy zajmują się budową przystani znajdą wystarczające wskazówki w książce p. t. *Budowa terenów sportowych,* w dziale: *Przystanie i baseny wioślarskie,* pióra *inż. Alfreda Lotha.*

Na tem miejscu chciałbym jedynie podkreślić konieczność bacznej opieki nad taborem, co zresztą już poruszyłem w poprzednich rozdziałach. Oczywiście na zagadnienie należytego pomieszczenia łodzi nie ma wpływu poszczególny członek klubu, tem niemniej osoby, powołane do tego celu, powinny w interesie klubu poświęcić tej sprawie nieco więcej czasu.

Jeśli chodzi o pomieszczenie łodzi w klubie, który ma ich mało, to w takim wypadku rozwiązanie jest łatwiejsze. Szczupła ilość łodzi i obawa utraty jednej z tych nielicznych jednostek „bojowych“ są wystarczającemi powodami, aby się niemi odpowiednio opiekować. Gdy jednak klub rozporządza dziesiątkami łodzi, a ponadto własnemi warsztatami do budowy nowych, wówczas nauczenie członków szanowania taboru jest nieco trudniejsze. Ale na-

wet i w takich wypadkach dużo można zrobić przez to, że każda łódź otrzyma w hali swoje wyłączne miejsce, a czynniki powołane do kontroli będą bacznie pilnowały porządku.

Hasło: każda rzecz na swojem miejscu, powinno panować w hali. Nietylko łodzie, ale i wiosła, stery, flagi, siodełka oraz inne części składowe powinny mieć wyznaczone stoiska.

Łodzie powinny być poukładane według rodzajów. Pomieszczenie ciężkiej łodzi turystycznej obok wyścigowej nie zawsze jest celowe. Lepiej więc jest przeznaczyć osobną część hali na łodzie wyścigowe i te, które służą treningowi sportowemu, a pozostałą część poświęcić na szkolne, turystyczne i t. d.

Najlepiej dla konserwacji łodzi jest, jeśli w hali spoczywa ona kilem do góry. Nie zachodzi wówczas obawa, że resztki wody będą przyczyniały się do gnicia jej. Ponadto do łodzi, obróconej kilem do góry, trudniejszy dostęp ma kurz i pył. Nawet łodzie turystyczne powinny spoczywać kilem do góry. Łodzie cięższe, z wyścigowych czwórki i ósemki, opierają się na burtach, łodzie mniejsze, jak jedynki i dwójki wyścigowe, muszą się opierać na podstawkach, najlepiej sporządzonych z wyciętego półkolisto drzewa oraz pasa sznurkowego.

Najlepsze podpórki na łodzie są żelazne, wbudowane w podłogę i złączone ściśle ze ścianami lub oparte o słupy żelazne. Wszelkie urządzenia drewniane są niebezpieczne dla łodzi, gdyż łatwo ulegają naciągnięciu, opadnięciu a następnie powodują paczenie się łodzi. Ostatnio wynaleziono podpórki żelazne z wysuwanemi na kółkach ramionami, które są jeszcze bezpieczniejsze dla całości łodzi, gdyż w chwili przerwy w wyjazdach spoczywa ona blisko ściany i nie jest narażona na uderzenia innemi łodziami, gdy zaś zachodzi konieczność wyjazdu, wówczas ramię żelazne wysuwa się na środek hali i łódź wygodnie można zdjąć z podstawek.

Łodzie krótsze mogą spoczywać na dwóch podstawkach, dłuższe na trzech i więcej. W tym jednak ostatnim wypadku najważniejsze jest ustawienie dwóch skrajnych podstawek, według których reguluje się pozostałe.

Dla poszczególnych typów łodzi konieczne są podpórki w następujących odstępach:

dla jedynek 2 podstawki w odległości 3.0 m,

dla dwójki wyścigowej 2 podstawki w odległości 3.5 m,

dla czwórki wyścigowej 3 podstawki w odległości po 3.5 m,

dla czwórki klepkowej 3 podstawki w odle-

głości po 3.75 m, dla ósemki wyścigowej 4 podstawki w odległości po 3.75 m.

Zagadnienie umieszczenia wioseł w hali jest także bardzo ważne. Trzeba je tak umieścić, by spoczywały w miejscu łatwo dostępnem, bezpiecznem zarówno dla samych wioseł, jak i otoczenia, t. j. łodzi. Wiosła kładziemy albo na podstawkach poziomo, albo też wieszamy w pozycji stojącej. Położenie wiosła poziomo ma swoje ujemne strony. Przedewszystkiem zachodzi możliwość wygięcia się wiosła, zwłaszcza gorszego gatunku. Poza tem trudniej jest także wyjmować wiosła z takich półek, no i zabierają one znacznie więcej miejsca w hali.

Dużo lepsze jest umieszczenie wioseł w pozycji wiszącej. Tutaj znowu trudność polega na tem, iż niektóre z naszych przystani nie mają wysokości (ok. 4 m) koniecznej, aby wiosło spokojnie zawiesić i wyjąć. Trudności tej można zapobiec przez wykopanie odpowiedniego zagłębienia w podłodze hali. Wiosła powinny wisieć piórami do góry. Przy takiem umieszczeniu wioseł niesłychanie ważne jest wycieranie pióra po przyjeździe. Gdy bowiem pióro powiesimy niewytarte, wówczas woda spływa za oskórkowanie i powoduje gnicie drzewa, w następstwie zaś przedwczesne złamanie wiosła.

Każda łódź powinna mieć swój komplet wioseł, ustawiony w stale wyznaczonem miejscu. Niema nic gorszego jak nieporządek w dziedzinie wioseł, gdy każdy zabiera sobie do łodzi wiosło, jakie mu się podoba. W takim wypadku materjał niszczeje znacznie prędzej i dużo trudniej go skontrolować.

Podobnie jak wiosła tak stery oraz flagi od łodzi turystycznych powinny mieć swoje stałe miejsce w hali. Jak już podkreślałem, sternik i osada może dopiero wówczas zająć się swoją toaletą po przyjeździe, gdy łódź, wiosła, ster i flaga znajdują się na swoich miejscach. Młodych członków klubu trzeba szczególnie kształcić w poszanowaniu flagi klubowej, która jest pewnym, ogólnie uznanym symbolem. Porzucanie więc flagi po kątach, używanie jej do wycierania dulek i t. p. świadczy o małem wyrobieniu ideowem danego osobnika.

Komisja sportowa Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich w r. 1934 ustaliła nazwy poszczególnych części składowych łodzi jak następuje.

Kil — okucie kila (kileisen).

Nawierzchnica kila — listwa, znajdująca się na kilu wewnątrz łodzi.

Przednia i tylnia stewa — nazwy przyjęte

w żeglarstwie, oznaczają zakrzywione do góry części kila u przodu i tyłu łodzi.

Wiązadło kila — łączy stewę z kilem.

Pawęż — rodzaj tarczy przy tylnej stewie w łodziach turystycznych i półwyścigowych.

Klepka. Klepka kilowa — pierwsza przy kilu. Zakładka klepki.

Burta.

Wręga. Próg podłogowy.

Gródź denna.

Żebro.

Prężnica górna — listwy boczne, przechodzące wzdłuż łodzi.

Listwa burtowa.

Poprzecznice — listwy, na których umocowane są szyny.

Szyny — po których suwa się siodło.

Podpórka poprzecznicy.

Krzyżaki — wiązania krzyżowe.

Odsadnia — żebro odsadnie.

Gniazdo flagowe.

Kolanko poziome wtyle łodzi.

Wiązanie nosa.

Ławka sternika i schówek.

Podnóżek, poprzeczka podnóżka, podeszwy, napiętki podnóżka.

Haki boczne podnóżka, hak dolny podnóżka, gniazdka zaczepowe, zasuwka podnóżka.

Podłoga, listwa podłogowa.

Ster — głowica steru, płetwa sterowa. Okucie steru, bolec sterowy, kółko cumowe.

Drzewce, siodełko, ławka.

Odsadnia, dulka ruchoma (dulka stała, myszki — otwory przepływowe).

Wiosło: rękojeść, doręczna, szyjka. Oskórkowanie, pierścień. Trzon wiosła, pióro, okucie pióra. Nos łodzi (Bug), rufa (Heck). Lewa strona od sternika: steuerbord — prawa strona: backbord.

III

NAUKA WIOSŁOWANIA

III

Pozyskanie nowych członków i to w większej ilości jest ambicją każdego klubu wioślarskiego. W tym celu organizuje się niejednokrotnie działalność propagandową, która jednak w wielu wypadkach jest pozbawiona tego rzutu oka w przyszłość, który jedynie może zapewnić powodzenie naszej pracy. Nie wystarczy bowiem ściągnąć do klubu setki nowych członków, lecz równocześnie trzeba pomyśleć o tem, iż ci nowi członkowie będą chcieli wiosłować, że ktoś będzie musiał ich szkolić i uczyć. Tak więc zobowiązania są obustronne i klub, domagając się odpowiedniego ustosunkowania do zagadnień od członków, musi także pamiętać o zobowiązaniach ze swej strony.

Jak wszędzie, tak i w klubie wioślarskim przeważnie rozstrzyga o wszystkiem pierwsze wrażenie. Nowy członek, który przychodzi na przystań i zastaje na niej, miast spodziewanego porządku i organizacji, bezhołowie i brak jasno ujętej kolejności prac, zniechęca się łatwo i opuszcza klub, by do niego już nigdy nie powrócić.

To też nowy członek musi być w klubie poddany bacznej opiece. Tak jak w społeczeństwie młody człowiek przez szereg lat nie ma wszystkich praw, dopóki nie zapozna się z najważniejszemi działami pracy społeczeństwa, czyli do-

póki nie stanie się pełnoletni, tak samo i w klubie wioślarskim, początkujący musi przejść pewien okres próbny, po którym dopiero otrzymuje tytuł właściwego wioślarza. Okres ten jest o tyle dłuższy w wioślarstwie niż w innym sporcie, iż opanowanie wszelkich tajników sztuki wiosłowania wymaga dość znacznego okresu czasu.

Sprawę przyjmowania nowych członków rozmaicie rozwiązują nasze kluby wioślarskie. W jednych wystarcza proste zgłoszenie się i opłacenie wkładki, u innych są wymagane podpisy polecające i obowiązuje balotaż i t. d. W każdym razie nowy członek, wchodzący w klub, staje się niejako członkiem wielkiej rodziny sportowej. Więzy koleżeńskie w wioślarstwie czyto przez wspólny trening, czy przez dłuższe wycieczki są ściślejsze niż w innej gałęzi sportu, to też nad nowym członkiem warto i trzeba popracować, aby wychować go na pełnowartościowego członka-obywatela klubu.

Nie można bowiem zgodzić się ze stanowiskiem, chętnie widzianem przez niektórych, iż klub to jest poprostu wypożyczalnia łodzi. „Płacę wkładki tylko wtedy, gdy korzystam z taboru, klub obchodzi mnie o tyle, że mam gdzie przyjść i pogrzać się na słońcu“ i t. d. Takie sta-



Wzorowy basen wioślarski.
Basen dwustronny, obliczony na całą ósemkę. Konstrukcja basenu pozwala na użycie wioseł o pełnych piórach.

nowisko jest może wygodniejsze dla wielu, ale nie jest stanowiskiem godnem odpowiednio wychowanego członka społeczeństwa.

Oczywiście nowy członek, który przeważnie przychodzi do klubu jedynie w tym celu, aby wiosłować, nie zdaje sobie sprawy z tych zagadnień, które łączą się w ścisłą całość w klubie wioślarskim. Trzeba go zatem odpowiednio nastawić. Dbający więc o swoją przyszłość klub

postara się o to, aby nowowstępującym członkiem zajęto się odpowiednio na przystani.

Nie jest rzeczą celową świeżo przyjętego członka sadzać na łódź i gwałtem uczyć go odrazu wiosłowania na łodzi półodsadniej i t. d. Nawet nie będzie właściwe, jeśli z miejsca posadzimy go na aparacie i będziemy uczyli wiosłować. Bardziej celowe będzie poświęcenie jednego, a nawet i więcej wieczorów na przygotowanie ochotnika do pracy w klubie. Trzeba zatem urządzić „przechadzkę" po klubie. Objaśnić o typach łodzi, pokazać wiosło, zapoznać z podstawowemi wyrażeniami technicznemi, pokazać lokal klubowy, wyjaśnić znaczenie odznak i zwyczajów klubowych. W ten sposób wprowadzony członek klubu będzie miał łatwiejsze zadanie w przyszłości a także później łatwiej pojmie wskazania natury technicznej, będąc powiadomiony o rzeczach podstawowych.

Dopiero po wprowadzeniu nowego członka w życie klubu zaczniemy naukę wiosłowania. Nie będzie nic straconego, jeśli nowicjusz spędzi kilka dni na przystani nie wiosłując. Być może, iż będzie mu się to wydawało krzywdą, ale w rzeczywistości krzywdą nie będzie.

Wiosłowanie składa się, jak to ktoś cierpliwy obliczył, z 75 poszczególnych ruchów, jest



Basen wioślarski na wolnem powietrzu.

więc niesłychanie złożone. Jeśli więc ktoś zbyt pochopnie zabiera się do wiosłowania może zbyt prędko także nabrać takich wad, że się ich nigdy nie pozbędzie, mimo troskliwego później treningu i szkoły. Nie bez znaczenia jest również możliwość gruntownego zrażenia się do tak zawiłego sportu, jeśli nie podejdzie się do niego w sposób rzeczowy i metodyczny.

Przed rozpoczęciem właściwej nauki wiosłowania trzeba zwrócić jeszcze baczną uwagę na sprawę sprzętu, który mamy oddać do rozporządzenia wioślarzowi. Trzeba pamiętać o tem,

że początkujący nie jest rutynowanym wioślarzem i nie zna się na niczem. Nie pozna się więc na tem, czy dany sprzęt jest dobry i właściwy do wskazanego celu. Będzie się zatem starał wiosłować tem, co dostanie do ręki. Jeśli trafi na złe wiosło, na zniszczoną łódź, to także i poziom jego szkoły wioślarskiej będzie niski, a korzyści płynące z tego rodzaju wiosłowania wątpliwe.

Dobry wioślarz pojedzie nawet na złej łodzi, będzie wiosłował zepsutem wiosłem, ale nowicjusz sztuki tej nie dokaże. Nie orjentując się w czem tkwi błąd, łatwo zniechęci się do wiosłowania, uważając, że „nie nadaje się“ do tego sportu, a następnie zniechęci do siebie instruktora, który nie zwracając uwagi na sprzęt, pomyśli również, że ma do czynienia z człowiekiem nieodpowiednim do takiego sportu jak wioślarstwo.

Zagadnienie właściwego sprzętu dla początkujących jest zagadnieniem zasadniczem, nie da się go więc rozwiązać przez oddanie „na pastwę“ ludzi początkujących starych, zniszczonych łodzi, tylko dlatego, iż dla nich „szkoda“ lepszych. Jest rzeczą jasną, iż nowicjusz, jako nieumiejący się obchodzić z wiosłem i łodzią prędzej popsuje daną rzecz, ale jest to już sprawa instruktora i wykładowcy, aby go z miej-

sca nauczył odpowiedniego obchodzenia się ze sprzętem, tak by klub nie ponosił zbyt wielkiej szkody.

Tak więc łódź i wiosła muszą być odpowiednio do siebie dopasowane, aby początkującemu nie sprawiały zbyt wiele trudności. Najlepiej jest, jeśli nauczyciel przed rozpoczęciem nauki sam zbada stan sprzętu, gdyż wówczas będzie wiedział, czego może od ucznia wymagać, a co leży poza jego możliwościami.

INSTRUKTOR

Jak z powyższych uwag wynika instruktor musi mieć szczególne kwalifikacje. Tam, gdzie klub może utrzymać zawodowego nauczyciela zagadnienie to jest wyczerpująco rozwiązane. Ale nawet i w tym wypadku, jeśli w jednym okresie napływa liczniejsza grupa nowicjuszy, wówczas sam trener zawodowy pracy tej nie podoła i musi otrzymać pomoc w postaci instruktorów klubowych.

Cechą podstawową instruktora będzie przedewszystkiem wyczerpujące znawstwo przedmiotu. Instruktor musi być wtajemniczony we wszystkie tajniki sztuki wiosłowania, aby nowicjusz nie potrafił go zaskoczyć „wynalezieniem“ jakiegoś, pozornie nowego, zagadnienia.

Zagranicą, w celu wykształcenia odpowiednich kadr instruktorów-amatorów urządza się kursy instruktorskie. Poza tem pierwszorzędną szkołą instruktorską jest trening regatowy pod okiem dobrego trenera. Najlepsi trenerzy rekrutują się z pośród byłych zawodników, którzy osiągnęli lepsze wyniki na regatach. Nawet najlepsza szkoła instruktorów bez odpowiedniej praktyki regatowej nie wytworzy typu doskonałego trenera, jak to sądzą niektórzy. Bez praktyki regatowej niema naprawdę wartościowego trenera ani instruktora.

Poza znawstwem przedmiotu wchodzą w grę jeszcze zdolności wychowawcze. Trening sportowy nie jest niczem innem jak nauką z jednej strony, z drugiej zaś działalnością wychowawczą, która ma na celu z początkującego wioślarza zrobić wioślarza pierwszej klasy.

Nie można więc sobie wyobrazić, aby instruktor był pozbawiony zalet i cech wychowawcy. Nawet człowiek wiele wiedzący, jeśli nie potrafi przekazać swych wiadomości uczniom, nie spełni swego zadania. Poza tem instruktor musi mieć także podstawowe wiadomości z zakresu pedagogji, nie mówiąc już o takich rzeczach jak metodyka i systematyka samego sportu.



Pływający „aparat“ do nauki wiosłowania.
Szeroka krypa Uniwersytetu Harward (Stany Zjednoczone), umożliwiająca naukę dwudziestu wioślarzom naraz.

Jak więc widzimy zagadnienie instruktorów nie jest znowu tak łatwe, jakby się mogło wydawać. Od instruktora zależą nietylko pierwsze kroki wioślarza, ale także cała jego przyszłość, gdyż jeśli początkujący nauczy się źle wiosłować, to oduczanie go w przyszłości będzie zadaniem znacznie trudniejszem, niż uczenie go od podstaw. Instruktor powinien przytem umieć zjednać sobie zaufanie uczni.

Instruktorem może być więc jedynie jednostka wysoko stojąca pod względem moralnym i umysłowym. Poza tem instruktor musi zawsze

brać czynny udział w życiu sportowem. Nie można sobie wyobrazić na stanowisku instruktora człowieka, który przed laty zapoznał się z wioślarstwem i na tem zakończył zdobywanie wiadomości sportowych. Wioślarstwo jest sportem, który rozwija się ustawicznie i nawet w tak wysoko stojących pod względem sportowym krajach, jak Ameryka lub Anglja, robi wielkie postępy. Jeśli więc instruktor nie będzie się orjentował w nowych zdobyczach sportu wioślarskiego, może się zdarzyć, że przedmiot wykładany przez niego będzie pozbawiony istotnych wartości, nie będzie się zgadzał z nowoczesnem ujęciem zagadnienia, a przez to nie będzie spełniał swego zadania.

We własnym więc interesie, jak w interesie klubu i początkujących, instruktor powinien stale uzupełniać swą wiedzę przez czytanie nowych wydawnictw w zakresie wioślarstwa oraz prasy fachowej. Pod tym względem zagranica stoi niestety znacznie wyżej od nas. Nie należy jednak wątpić, że ta sprawa ulegnie niebawem zmianie na lepsze.

Instruktor musi ustawicznie pamiętać o tem, że ma do czynienia z początkującym, a więc człowiekiem, który prawdopodobnie wioślarstwo zna tylko z opowiadania. Tak jak wykształcenie „klubowe“ rozpoczęliśmy od przechadzki po klubie, tak samo naukę wiosłowania rozpoczniemy od objaśnienia rzeczy podstawowych.

Niedobrze jest, gdy początkujący siada odrazu w pierwszym dniu na łódź. Stawia go to w położenie nadzwyczaj trudne, gdyż denerwuje go obawa przed ośmieszeniem się przed kolegami. Zdarzają się osoby, które będą opowiadać, że za pierwszym wyjazdem przebyły ponad 20 km na łodzi, lecz trzeba się zgodzić z tem, iż tego rodzaju talenty są dość rzadkie. W większości wypadków nauczenie się wiosłowania, jako zespołu trudnych ruchów, przychodzi wioślarzom początkującym dość trudno i dużo czasu upływa, zanim początkujący nauczy się jako tako chodzić koło łodzi i sprzętu.

Uczenie się sportu zapomocą książki jest niecelowe. Gdyby ktoś jedynie i wyłącznie na podstawie książek chciał się nauczyć wiosłowania, to wcześniej czy później dojdzie do przekonania, że jest to niemożliwe. Na podstawie książki moż-

na uzupełnić teoretyczne wiadomości i wyjaśnić ten lub ów szczegół, lecz nauczyć się wiosłować prawidłowo można jedynie pod okiem wytrwałego i świadomego celów nauki instruktora.

Nauka w naszych klubach w większości wypadków nie jest prowadzona metodycznie od podstaw. Często zależy to poprostu od zbiegu okoliczności. Jeśli dany kandydat zamierza zająć się sportem regatowym, wówczas jeszcze sprawa przedstawia się nieźle, gdyż cel ostateczny — regaty — wymaga odpowiedniego, podstawowego przygotowania. Jeśli jednak do klubu zapisuje się starszy pan, to wówczas pozostawia się go zwykle własnemu losowi i sprytowi. A niesłusznie.

Wiosłowanie stawia duże wymagania tym grupom mięśni, które zwykle nie są czynne. Przedewszystkiem chodzi tu o mięśnie brzucha. Byłoby dobrze, gdyby z początkującymi można było przeprowadzać wstępne ćwiczenia gimnastyczne, wykazujące celowość i sposób pracy mięśni brzucha.

Wioślarstwo jest sportem o ruchach bardzo złożonych. Jeśli więc początkującemu każemy naraz ruchy te wykonywać, wówczas jest rzeczą oczywistą, iż zgubi się w nawale tych nowych dla niego ruchów, i większość z nich będzie wy-

konywał fałszywie. Rozpoczniemy więc naukę od zasady, iż te ruchy, które dotyczą bardziej szczegółowych partyj wiosłowania, odłożymy na później, a pierwsze kroki pokażemy naszemu uczniowi w ogólnych zarysach.

Musimy więc pokazać, iż wiosłowanie jest uwarunkowane od należytego uzgodnienia ruchów. Bez tego uzgodnienia, niema dobrego wiosłowania. Ponieważ zaś podstawą wiosłowania jest tułów wioślarza i ruchy wykonywane przez wiosłującego, przeto trzeba naukę rozpocząć od nauczenia nowicjusza opanowania własnego ciała. Wielkie usługi oddaje w tym kierunku mały stołeczek i rękojeść wiosła. Odpada więc skomplikowany ruch wiosłem, odpada podjazd siodełkiem oraz chwianie się łodzi.

Tego rodzaju „aparat" wioślarski jest bardzo tani, a może oddać wielkie usługi. Na takim przyrządzie pokażemy uczniowi wszelkie ruchy, odnoszące się do wiosłowania, niejako w uproszczeniu. Uczeń, mający za zadanie wykonywanie tylko pewnych prostych ruchów, łatwiej pojmie to, czego się odeń wymaga no i odpowiednie grupy mięśni przez ćwiczenie nabiorą pewnego minimum sprawności.

Ćwiczenia wstępne wymagają oczywiście wielkiej cierpliwości zarówno ze strony instruk-

tora jak ucznia. Uczeń musi być ponadto punktualny. Nie można sobie wyobrazić, aby można było kogoś nauczyć wiosłowania wbrew jego woli. Ta pierwsza próba cierpliwości wioślarza wykaże nam odrazu czy będziemy mieli z niego pociechę czy nie. Nie można się bawić przytem w tajemniczość. Uczeń, otrzymujący polecenie wykonania jakiegoś ruchu, musi także otrzymać wyjaśnienie do czego ruch ten służy. Tym sposobem nauka pójdzie znacznie szybciej.

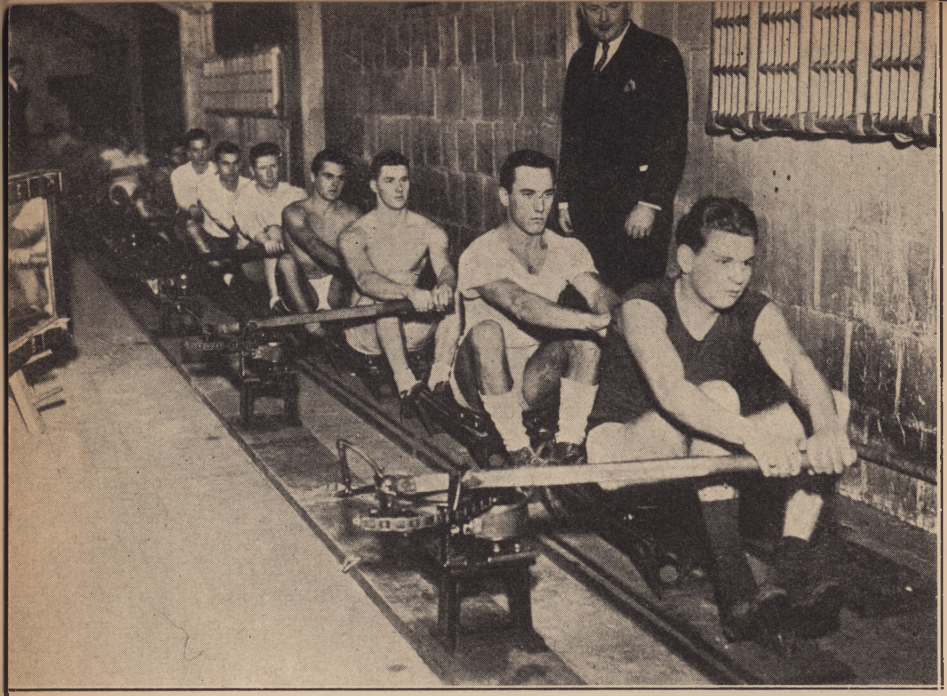
W początkach nauki chodzi o usunięcie pewnej części ruchów, które dopiero potem kolejno bierzemy pod uwagę. W tym celu pierwsze kroki uczeń powinien stawiać na powyżej opisanym „aparacie“ wraz z rękojeścią wiosła.

Przy tej sposobności chcielibyśmy omówić doniosłość aparatów i basenów wioślarskich. Bez względu na ich rodzaj i postać, aparaty oddają sportowi wioślarskiemu wielkie usługi. Nauka wiosłowania na łodzi nigdy nie będzie mogła być tak przeprowadzona, jak właśnie nauka na przyrządzie. W tym bowiem ostatnim wypadku instruktor ma ucznia blisko przed sobą i może mu odrazu pokazać na czem rzecz polega. Uczenie na łodzi jest dużo trudniejsze, zarówno dla uczącego, jak i ucznia. Instruktor musi także zważać na sterowanie, no i, rzecz prosta,

nie może odrazu pójść do początkującego i wyłożyć mu o co chodzi, gdyż na to nie pozwala wąskość łodzi.

Oprócz wspomnianego wyżej aparatu, na który składa się mały, niski stołeczek, odpowiadający mniej więcej siodełku oraz rękojeść wiosła, mamy wiele innych sposobów „suchego" treningu wioślarskiego. Można samemu w hali wymyślić przyrząd, polegający na umocowaniu do dźwigni wiosła większego ciężaru, który będzie spełniał rolę oporu, stawianego przez wodę. W ostatnich czasach wynaleziono maszyny, w których opór wody naśladują urządzenia sprężynowe.

Wszystkie te przyrządy (porównaj odpowiednie ryciny) mają tę wadę, iż nie uczą wioślarza obycia się z wodą. Oddają więc wielkie usługi w pierwszych lekcjach, gdzie właśnie zależy nam na tem, aby uczeń nie miał zbyt wiele trudności do pokonania. Później jednak, gdy uczeń już pojmie pierwsze zasady, przyrządy te muszą być zastąpione przez coś innego, a w najgorszym wypadku przez łódź. Wchodzą tu więc w rachubę baseny wioślarskie. Basen wioślarski jest ostatnim stopniem nauki przed pójściem na łódź. Mamy już na nim całe urządzenie łodzi z siodełkiem, dulkami, wiosłem i wodą. Odpada



Trening na maszynach sprężynowych.
Studenci Uniwersytetu Pennsylwanja trenują na aparatach sprężynowych. Zboku ustawiono lustra, w których zawodnicy mogą obserwować swoje błędy.

więc jedynie posuwanie się naprzód i co ważniejsze dla początkującego, odpada czynnik chwiejności łodzi, który u nowicjuszy, zwłaszcza nieumiejących pływać, hamuje rozwój umiejętności wiosłowania.

Basen powinien być tak zbudowany, aby instruktor mógł dojść do każdego ucznia i poprawić ruchy na miejscu. Woda w basenie musi krążyć, aby stworzyć wioślarzom złudzenie przebywania na rzece.

Przeprowadzając ćwiczenia na przyrządzie

oraz w basenie trzeba od początku zwracać uwagę na poprawność ruchów. Nie można łudzić się, że te braki usunie się później.

Pozostawałoby jeszcze zagadnienie: kiedy rozpocząć naukę wiosłowania. Oczywiście byłoby rzeczą pożądaną, aby nowicjusze chcieli zgłaszać się do klubów w miesiącach zimowych. Wówczas ten najnudniejszy okres pracy, jakim mimo wszystko jest nauka na aparatach, przypadłaby na zimę, a więc czas, kiedy i tak nie można wiosłować. Doświadczenie jednak uczy nas, iż największy napływ ludzi do klubów przypada na miesiące maj i czerwiec. Słońce i pogoda ciągną wtedy nietylko nowicjusza ale także i instruktora na wodę. Tej pokusie trzeba się jednak stanowczo oprzeć i nie wyrzekać się nauki na aparatach. Dopóki uczeń nie wykaże odpowiednich postępów na przyrządzie, nie powinien dla własnego dobra siadać na łódź. Cierpliwość wyda tutaj na pewno pożądane owoce.

WIOSŁOWANIE NA STAŁEM SIODEŁKU

Nauka wiosłowania nie jest dziś sprawą tak prostą jak przed laty choćby dziesięciu. Dzisiaj w wioślarstwie światowem nurtuje wiele prądów dość ostro ścierających się, nie brak między niemi i takich, które twierdzą, iż ponieważ wio-

ślarz będzie przez całe życie wiosłował na siodełku t. zw. ruchomem, przeto uczenie go wiosłowania na siodełku stałem jest niecelową i niepotrzebną stratą czasu.

Według mojego doświadczenia prowadzenie początkującego wioślarza na siodełko ruchome wydaje wyniki mało pożądane. Skutkiem takiej metody jest później szereg błędów jak błędna praca nóg i krzyża.

W tym kierunku Anglicy są nadzwyczaj konserwatywni. W Anglji początkujący musi przejść szkołę wiosłowania na siodełku stałem i szkoła ta trwa znacznie dłużej, niż gdziekolwiek indziej, trwa nawet nieraz aż do pierwszych regat, które właśnie odbywają się na łodziach o stałych siodełkach.

Wszyscy chyba zgodzą się z tem, iż uzgodnienie ruchu siodełka z całym zespołem ruchów wioślarskich jest sprawą dla początkującego trudniejszą. To też wydaje mi się słuszne, iż to, co najtrudniejsze, dopiero wówczas występuje na widownię, kiedy początkujący opanował już jako tako mniej trudną technikę posługiwania się wiosłem.

Wiosłowanie na stałem siodełku wpływa niezmiernie dodatnio na ustalenie pracy krzyżów i nóg i z tego względu jest godne zalecenia. Wio-

słowanie na stałem siodełku uczy wioślarza właściwego sposobu przekładania siły krzyżów, rąk i nóg na wiosło w celu popchnięcia łodzi naprzód. Tym sposobem wioślarz musi dobrze nacisnąć na podnóżek nogami, musi pracę nóg związać z kręgosłupem, gdyż inaczej nie wykona przepisanego ruchu.

Jeśli zastosujemy odrazu siodełko ruchome, wówczas wioślarzowi będzie się zdawało, że wykonał wskazany ruch, gdyż siodełko cofnie się do tyłu, wiosło wskutek tego zmieni swój kąt nastawienia i cała praca będzie nosiła pozory wykonanej.

CEL WIOSŁOWANIA

Głównym i zasadniczym celem wiosłowania jest pchnięcie łodzi naprzód. Cel ten jest podstawowy i pod tym względem nic się nie zmieniło od chwili, gdy pierwszy człowiek używał pnia drzewa do podróży po rzekach i stawach. Celem dalszym jest ten sposób wiosłowania, któryby zapewniał jednostce należyty rozwój ciała, służąc zarazem kształceniu ducha i przyjemności.

Ucząc wiosłowania musimy więc mieć te dwa cele na oku. Aby pchnąć łódź naprzód trzeba nietylko właściwie ruszać wiosłem, ale także

unikać wszelkich ruchów, mogących zahamować pęd łodzi. Trzeba ponadto przyjąć taki sposób wiosłowania, któryby służąc posuwaniu się łodzi naprzód, nie stawiał równocześnie zbyt wysokich wymagań organizmowi ludzkiemu. Granica sił ludzkich będzie zawsze tą nieprzekraczalną linją, o którą rozbije się wiele prób t. zw. stylu wiosłowania.

WIOSŁOWANIE

Rozpoczynając naukę wiosłowania uwzględnimy cztery zasadnicze ruchy składowe, według których będziemy prowadzili naukę. Punkty te są następujące: a) postawa zasadnicza, b) wyłożenie do przodu, zaatakowanie wody, c) pociągnięcie w wodzie, d) zakończenie ciągu.

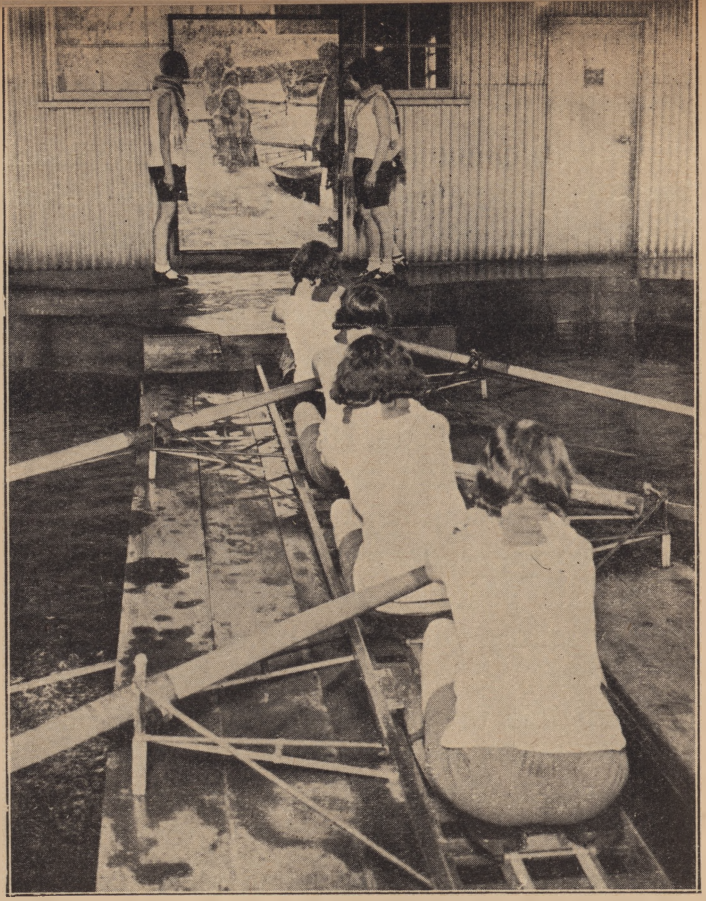
a) Postawa zasadnicza.

Postawa zasadnicza nie jest oczywiście tym składnikiem wiosłowania, który wymaga jakiejś szczególnej opieki i troski. Postawie tej dlatego poświęcamy tyle uwagi, iż jest ona punktem wyjściowym wszystkich dalszych ruchów. Ponadto w postawie tej najłatwiej wytłumaczyć uczniowi rozmaite punkty przygotowania do dokonania pociągnięcia wiosłem.

Wioślarz, siadający na siodełko w łodzi czy basenie, przyjmuje postawę zupełnie swobodną. Wszelkie naprężenia mięśni są niewskazane. Postawa swobodna nie znaczy niedbała, mięśnie bowiem muszą zachowywać pewną sprężystość i gotowość do pracy. Nie będzie więc celowa postawa zgarbiona, ręce ugięte ku dołowi, głowa pochylona do przodu. Należy więc dążyć do tego, aby uczeń odrazu nauczył się siadać na łódź z mocnem postanowieniem, iż będzie wiosłował, a nie straszył ludzi swym wyglądem.

Nogi w postawie zasadniczej, bez względu na to, czy mamy wiosłować na siodełku ruchomem czy stałem, są wyprostowane. Ważne jest tutaj odpowiednie uregulowanie odległości podnóżka. Podnóżek nie może być ani za daleko, ani za blisko. Nie powinien też być ustawiony zbyt skośnie.

Jeśli każemy wioślarzowi pracować ze zgiętemi nogami, to wówczas prędko nogi się zmęczą, nie mogąc się ani razu wyprostować swobodnie. Jeśli podnóżek będzie za daleko, wówczas wioślarzowi brakować będzie podstawy w ostatniem stadjum uderzenia i zostanie ono wykonane fałszywie. Wreszcie jeśli podnóżek będzie za skośnie ustawiony, to albo uniemożliwi wogóle celową, uzgodnioną pracę nóg, albo też



Basen wioślarski z lustrem.
Nowy pomysł angielski. W basenie naprzeciw wiosłujących umieszczono lustro, które pozwala wioślarzom na obserwowanie błędów.

zmusi wioślarza do pracowania palcami nóg, co oczywiście nie jest właściwe.

Podnóżek należy tak daleko ustawiać, aby wioślarz mógł zupełnie swobodnie wyprostować nogi, lecz aby czuł lekko dotknięcie tylnych kółek siodełka o zapory na końcach szyn. Wyrabia

to pewność zakończenia. Jeżeli podnóżek nie jest za daleko ustawiony, wówczas wioślarz może dokonać pociągnięcia bez użycia rzemieni przepasujących stopy. Zmusi go to wprawdzie początkowo do wytężonej pracy mięśniami brzucha, lecz z biegiem czasu oduczy go fałszywego pracowania nogami w czasie pochylania się do przodu. Stopa musi przez cały czas wiosłowania opierać się całą powierzchnią o podnóżek. Tak częste odrywanie przez wioślarzy pięty powoduje przesunięcie linji pracy nogi, która wówczas jest wyraźnie załamana i wskutek tego praca nóg nie jest tak wydatna jak przy właściwem ustawieniu stopy. Dla początkującego jest to ruch dość trudny do wyuczenia, gdyż niewygimnastykowana stopa ma skłonność do odrywania pięty, niemniej jednak ćwiczenie zawsze może wadę tę usunąć. Dobrem lekarstwem jest stosowanie ochraniaczy na nogę w postaci bucików, przymocowanych do podnóżka. Chroni to stopę przed odrywaniem pięty, lecz z drugiej strony rozleniwia wioślarza.

Przypięcia paskami nie należy lekceważyć. Dobre są ćwiczenia w wiosłowaniu bez pasków, lecz jeśli chodzi o ostry trening lub regaty, nogi muszą być mocno umocowane przy podnóżku, lecz nie tak, aby umocnienie to powodowało ta-

mowanie krążenia krwi. Ćwiczenia w wiosłowaniu bez użycia rzemieni na podnóżku mają dobrą stronę, jeśli idzie o wyćwiczenie mięśni brzucha; można je z powodzeniem stosować, jednak tylko dla treningu. Wioślarz musi sobie zdać sprawę, że podnosić się z postawy wychylonej do tyłu może jedynie zapomocą mięśni brzucha. Nadużywanie do tego celu stopy jest błędem.

Nie bez znaczenia jest sam „siad" na siodełku wioślarskiem. Rzeczy tej nie można lekceważyć, gdyż może stać się przyczyną niemiłych skutków w rodzaju odparzelin i t. d. Zbudowanie dobrego siodła jest także dużą sztuką i od tego zależy w dużym stopniu przyjemność, jaką wioślarz odnosi z wiosłowania. Siedzenie przez dłuższy czas na niewygodnem siodle, które ociera skórę, jest oczywiście katorgą.

Sam „siad" na siodle powinien być zupełnie swobodny. Nie należy przysuwać się za blisko przedniego brzegu siodełka, nie można też cofać się zbyt daleko do tyłu. Należy siedzieć zupełnie prosto na środku siodełka.

Zkolei przechodzimy do omówienia czynności rąk. Początkujący zawsze będzie miał skłonność do nadużywania rąk; wogóle będzie usiłował całe uderzenie wykonać wyłącznie za ich pomocą. Trzeba mu więc to z miejsca wytłumaczyć. Ręce

mogą wprawdzie wykonać jedno lub dwa uderzenia, mogą je nawet wykonać silnie, ale ilość ich będzie zawsze ograniczona. Ręce przy prawidłowem pociągnięciu służą przedewszystkiem jako środek przeniesienia uzgodnionej siły pleców, nóg i reszty ciała na wiosło.

Aby więc mogły wykonać pracę właściwie — muszą odpowiednio trzymać wiosło. Jest rzeczą dość sporną, jak należy trzymać wiosło. Dla mnie głównym celem jest, aby je trzymać mocno, ale nie kurczowo i aby dłoń w czasie pociągnięcia tworzyła jedną linję prostą z przedramieniem. Ręka przegięta w przegubie wcześniej lub później doprowadzi do niebezpiecznych schorzeń torebki stawowej i ścięgien. Są wioślarze, którzy dłonie trzymają tuż obok siebie, są tacy, którzy uważają, iż trzeba trzymać w odstępie jednej dłoni, lecz wszystko to nie są rzeczy istotne. Tak samo nie jest rzeczą istotną czy trzeba wiosło trzymać nachwytem czy uchwytem i t. d. Sprawy te może swobodnie regulować sam wioślarz, trzymając się ogólnych wytycznych, a mianowicie, iż obie ręce w czasie przeciągania przez wodę muszą być w przegubie proste, oraz, że obie ręce mają wykonywać pracę równomiernie. A więc nie może być mowy o t. zw. podziale pracy, pole-

gającym na tem, że jedna ręka „ciągnie", a druga obraca wiosło, jak to się czasem słyszy. Wioślarstwo, jeśli ma wyrabiać wioślarza wszechstronnie, wymaga także obustronnej pracy.

Jeśli wioślarz przyzwyczai się do wiosłowania na jednej stronie, należy go czem prędzej przesadzić na drugą stronę. Wioślarz, nie dający sobie rady z wiosłem tak prawem jak i lewem, nie może mieć pretensji do tytułu wioślarza, gdyż jest tylko jego połową.

Konieczność obustronnej pracy ciała odnosi się w równej mierze do rąk, jak i do nóg. Zdarza się często, iż wioślarz pracuje wydatniej jedną nogą niż drugą. Jest to błąd bardzo ważny i może nawet spowodować po dłuższym okresie stosowania, jeśli idzie o młodszych wioślarzy, niebezpieczne skrzywienia.

Aby wioślarz się nie przechylał, trzeba zwracać odpowiednią uwagę na sprzęt. Trudno wymagać od wioślarza postawy całkowicie prostej, jeśli rękojeść wiosła wychodzi znacznie poza łódź i wioślarz, chcąc chwycić wiosło musi się przechylać. To też dopasowanie wiosła do odpowiednich wymiarów odsadni jest rzeczą pierwszej potrzeby. Wiosło musi mieć odpowiednie nastawienie do powierzchni wody, gdyż w przeciw-

nym razie będzie powodowało wykrzywianie rąk w przegubach.

Całą postawę musi cechować swoboda i sprężystość. Przewiosłowanie nawet paru kilometrów jest dla człowieka dzisiejszego, zwłaszcza pracującego umysłowo, zadaniem bardzo trudnem, przynajmniej z początku i pracy tej może dokonać tylko wtedy, jeśli będzie wiosłował swobodnie. Postać musi być sprężysta, gdyż posuwanie się po wodzie każdej chwili może nas zmusić do szybkiego skoku do wody.

Garbienie się wioślarzy przy wiośle jest wadą dość często spotykaną. W większości wypadków jest to skutek długotrwałego siedzenia przy biurku. Rzecz prosta, że z błędem tym można walczyć przez odpowiednie ćwiczenia, ale trener musi zawsze odróżnić garb, pochodzący poniekąd od pracy zawodowej, który da się usunąć tylko przez zabiegi i leczenie, od garbu, który wynika jedynie z lenistwa i braku odpowiedniej sprężystości całego organizmu.

Początkujący wioślarze mają często skłonność do fałszywego ustawiania głowy. Z miejsca trzeba wskazać, iż naturalność postawy odnosi się również i do głowy. Nie może ona kiwać się nierytmicznie, musi pracować łącznie z tułowiem i tworzyć z nim bez przerwy zamkniętą linję.

b) Wyłożenie do przodu.

Z postawy zasadniczej rozpoczynamy pochylanie się ku przodowi. Pochylanie się to jest powodowane ruchem całego układu mięśniowego. Powinno odbywać się ono równie swobodnie, jak wszelkie ruchy na łodzi, lecz przytem sprężyście. W czasie pochylania się stopy opierają się całą swoją powierzchnią o podnóżek. Początkowo wioślarz będzie miał skłonność do odrywania pięty, lecz wadę tę trzeba wykorzeniać od samego początku. Przy pochylaniu się kolana muszą się zlekka rozsunąć, aby umożliwić odpowiednie przesunięcie brzucha i piersi.

Ręce wyprostowane wyprzedzają cały tułów, lekko lecz stanowczo trzymając wiosło. Musi ono oskórkowaniem opierać się silnie o dulkę. U początkujących wioślarzy można dość często zauważyć wyciąganie wiosła z dulki, co powoduje potem niewłaściwe pociągnięcie. Wiosło wyciągnięte z dulki już nie opiera się tak dobrze o dulkę i później topi się lub wyskakuje z wody.

Pochylając się do przodu wioślarz nie może się garbić. Oczywiście dobrze jest, jeśli wioślarz wyłoży się bardzo daleko do przodu, lecz jeśli wyłożenie to ma nastąpić kosztem naturalnej po-



Wyłożenie do przodu.
Osada Oxfordu (1930) w chwili chwytu wody. Uwagę zwracają wyprostowane plecy wszystkich wioślarzy, mimo bardzo dalekiego wychylania się. Wioślarze wiosłujący na nr. 7 i 8 mają nieco ugięte ręce. Wszystkie pióra obrócone i gotowe do chwytu wody.

stawy, wówczas nie będzie się opłacało. Później, gdy nadejdzie chwila chwytu wody, wówczas wyprostowanie kręgosłupa zajmie więcej czasu i energji, niż wart jest większy zasięg wiosła. Wychylenie więc do przodu będzie kończyło się wraz z granicą naturalnych możliwości wiośla-

rza. Nie można się przytem garbić — nie można także pochylać głowy do przodu.

Początkowo wioślarz będzie wychylał się do przodu dość niewiele i jego zasięg wiosłem będzie szczupły. Lecz nie można się tem przejmować, gdyż w miarę czasu zasięg ten przez wygimnastykowanie pleców zwiększy się i stanie się sprężystszy.

W chwili, gdy wioślarz wychylił się jak najdalej do przodu, ręce wysunął wraz z wiosłem daleko przed siebie, nadeszła chwila t. zw. zaatakowania wody. Ręce szybkim, lecz nie gwałtownym ruchem wgórę powodują zatopienie pióra wiosła. Oczywiście pióro to znajduje się w pozycji prostopadłej do zwierciadła wody. Początkujący wioślarz może wogóle pierwsze uderzenia wykonywać bez obracania pióra, dopóki nie opanuje wyczerpująco uchwytu rękojeści i techniki zatapiania wiosła.

Początkujący będzie zawsze miał ochotę przygniatać rękojeść wiosła do podnóżka, wskutek czego pióro wiosła zostanie zadarte ku górze i chwila zaatakowania wody zastanie wioślarza nieprzygotowanym. To też od pierwszej chwili trzeba go uczyć prowadzenia rękojeści wiosła po jednej linji i oduczać prowadzenia tejże rękojeści po krzywej.

Po zatopieniu wiosła, a więc w ułamku sekundy, skoro tylko podświadomość nasza stwierdzi, iż wiosło jest w wodzie — atakujemy wodę. Atak musi być błyskawiczny. Przez długi czas pokutowało w Polsce t. zw. badanie wody. Badanie to polegało na miękkiem założeniu wiosła do wody i dopiero, gdy już upłynął spory kawał czasu, „rwało“ się krzyżami.

Mojem zdaniem teorja ta jest z gruntu fałszywa. Trzeba sobie zdać sprawę z tego, że w czasie wiosłowania najwydatniej pracuje wioślarz w chwili, gdy warunki są najpomyślniejsze zarówno dla pracy mięśniowej, jak i dla pracy wiosła w wodzie. Niestety dwa te punkty nie pokrywają się.

Ciało znajduje się wówczas w postawie najdogodniejszej do wykonania pracy, gdy jest wychylone ku przodowi. Wówczas mięśnie wszystkie są napięte i przygotowane do pracy; po otrzymaniu nakazu mięśnie te wykonywają pracę szybko i energicznie. Tymczasem wiosło wówczas znajduje się w pozycji najdogodniejszej, gdy jest mniej więcej prostopadłe do osi łodzi. Zadaniem więc wioślarza jest, aby dwa te punkty zbliżyć do siebie. Można tego dokonać przez zaatakowanie wody z miejsca, szybko i energicznie; jednocześnie wiosło jak najszyb-

ciej powinno dostać się w ową najdogodniejszą do pracy pozycję.

Szybkość pracy wiosła w wodzie ma skłonność do zmniejszania się pod koniec. A więc jeśli początek ciągu wykonamy „miękko", wówczas będzie nam bardzo trudno tempo pracy przyśpieszyć w środku pociągnięcia. Przeważnie przyśpieszenie to wypadnie za późno — już wtedy, gdy wiosło minie linję prostopadłą do osi łodzi.

Z powyższych przyczyn wynika, iż zaatakowanie wody musi być wykonane ostro. Zresztą, obserwując najlepsze osady świata, zawsze można stwierdzić, iż zanurzenia wiosła dokonywają one chwytem błyskawicznym wprost, a także cały przeciąg przez wodę ma tendencję do jak najszybszego przesunięcia się przez masę wód. Cała teorja uderzenia angielskiego opiera się na tej zasadzie, iż pióro pracuje błyskawicznie w wodzie. Chodzi poprostu o utworzenie tak wielkiego oporu na piórze wiosła, aby pióro zatrzymało się w miejscu, a łódź wzamian za to posunęła się naprzód. Tak olbrzymi opór da się otrzymać na piórze wiosła tylko wtedy, jeśli atak jest wykonany błyskawicznie.

Oczywiście w takim wypadku musi nastąpić daleko posunięte uzgodnienie pracy wszystkich mięśni. Nie mogą naprzód pociągnąć ręce, potem

krzyże a na końcu nogi, gdyż wówczas uderzenie będzie słabe. Uzgodnienie w tym wypadku musi wytworzyć ruch pełny, dokonany z bioder, przy silnem oparciu nóg o podnóżek; ręce są wyprostowane a tułów działa jak wahadło zegara, silnie wahając się ku tyłowi.

Nogi w chwili ataku naciskają na podnóżek tak silnie, jakgdyby wioślarz chciał stanąć na podnóżku. Kości siedzeniowe tylko lekko dotykają siodełka, unosząc się raczej nad siodełkiem, nie tracąc jednak z niem styczności. Przy zaatakowaniu wody należy wykorzystać wagę tułowia przez należyty rozmach. Siła naciskająca na wiosło nie może ulec zmniejszeniu. Mamy tutaj pewne podobieństwo do podnoszenia ciężaru. Jeśli chcemy podnieść wielki ciężar do góry, podnosimy go wyprostowanemi rękoma silnym podrzutem wgórę. Natomiast będzie nam znacznie trudniej dokonać podniesienia ciężaru przy pomocy zgiętych rąk i wolnym ruchem.

Ruch wahadłowy tułowia jest szczególnie ważny. Wyuczyć go prawidłowo można tylko na stałem siodełku. Później wioślarz, przy zastosowaniu siodełka ruchomego, będzie miał znaczne trudności w wykonaniu tego „rzutu“ tułowia do tyłu, jeśli nie nauczy się go zawczasu na stałem siodełku. Później wada ta wychodzi w tak po-



Zacięty bój o wieniec olimpijski.
Polska osada Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego prowadzi w Amsterdamie w biegu czwórek o mistrzostwo olimpijskie przed Belgją. Zwraca uwagę w osadzie polskiej dobra praca krzyżów, u Belgów zaś małe wychylenie do przodu.

spolitej postaci „uciekania“ z siodłem, co nie jest niczem innem, jak źle zastosowaną pracą nóg w nieodpowiedniej chwili.

Wioślarz początkujący będzie miał skłonność do przesadzania, jeśli oczywiście nie jest leń. Wychylenie przesadzone do tyłu na stałe jest nie do pomyślenia. Pozwolimy jednak początkującemu wychylać się do tyłu tak daleko, jak tylko będzie mógł, gdyż przez ćwiczenie sam wreszcie dojdzie do właściwej granicy.

W chwili ataku bardzo ważna jest praca rąk. Początkujący, zbytnio ufający w siłę rąk, będzie zawsze starał się przejąć cały ciężar pracy na ręce i zacznie je kurczyć zbyt wcześnie. Nie wolno na to pozwolić. Trener musi tak długo pracować, dopóki uczeń nie nauczy się atakować wody rękoma wyprostowanemi. Kurczenie rąk następuje znacznie później, mianowicie wtedy, gdy tułów przeszedł już linję prostopadłą do poziomu łodzi.

W tym punkcie uderzenia początkujący wioślarz będzie przejawiał następujące błędy co do pracy nóg: 1) nie całe stopy będą oparte o podnóżek, 2) nogi nie będą równocześnie pracowały z tułowiem, 3) tułów nie będzie wykonywał ruchu wahadłowego do tyłu, zdając całą pracę na nogi.

Znaczenie tych błędów jest jasne. O konieczności opierania całej stopy o podnóżek mówiliśmy już powyżej. Początkującemu wioślarzowi będzie to trudno wykonać, niemniej jednak trener musi tego wymagać i ćwiczyć ten ruch tak długo, dopóki uczeń nie pojmie o co chodzi.

Rozdźwięk między pracą nóg a pracą tułowia także łatwo rzuca się w oczy. Stosunkowo mniej groźny jest błąd, gdy naprzód wahnięcie wykona korpus, a dopiero później dokonają

pracy nogi. Ruch ten jest tak nienaturalny w założeniu, iż początkujący szybko sam się tej wady oduczy. Groźniejsze jest, gdy uczeń zechce naprzód użyć całej siły nóg, a potem dopiero będzie chciał wykonać ruch wahadłowy tułowia. Błąd ten jest niemożliwy na siodełku stałem, na którem uczeń chcąc dokonać posunięcia wiosłem, musi wahnąć się do tyłu, lecz na siodełku ruchomem błąd ten spotyka się bardzo często. Jest on dowodem, iż w pierwszych ćwiczeniach nie kładziono odpowiedniego nacisku na dokładne wykonywanie ruchów.

Oczywiście uzgodnienie pracy nóg z wahnięciem tułowia jest bardzo trudne. U wielu osad, tych zwłaszcza, których trenerzy zwracają uwagę przedewszystkiem na silną i błyskawiczną pracę nóg, zawsze będziemy obserwowali chwilę, gdy siodełko będzie robiło wrażenie „uciekania", czyli, że nogi nie będą pracowały pozornie równocześnie z krzyżami, lecz będzie to tylko złudzenie, które ustąpi, gdy wpatrzymy się dobrze w pracę wiosła w wodzie.

Początkujący kończy wychylenie do tyłu zbyt wcześnie. Gdy dojdzie do tej chwili, że ciało wyprostowało się z pozycji wychylonej do przodu, wówczas ma już miejsce na doprowadzenie rąk z rękojeścią wiosła i sądzi, że dalsze wychylanie

się jest niepotrzebne. Błąd ten usuniemy, podkreślając konieczność pracy z wyprostowanemi rękoma. Trzeba ustawicznie pamiętać o tem, że ręce przy wiosłowaniu służą przedewszystkiem do przenoszenia siły całego tułowia na wiosło.

W każdym razie ruchy, których uczymy początkującego, muszą być dokonywane z odpowiednią dozą rozmachu i energji. Jeśli ucznia na pierwszych lekcjach nie nauczymy umiejętności atakowania wody, to do końca będzie on pod tym względem chromał. Lepiej jest, jeśli początkujący narazie zbyt ostro atakuje wodę, niż ślamazarnie.

Pewną trudność sprawia początkującemu wioślarzowi odpowiednie prowadzenie rękojeści wiosła. Mianowicie nie ma on wyczucia, kiedy wiosło znajduje się w odpowiedniem położeniu w odniesieniu do powierzchni wody. Ręce więc będą nadmiernie lub niedostatecznie naciskały na rękojeść. Jeśli nadmiernie — wówczas pióro zostanie zadarte do góry, jeśli niedostatecznie — wówczas pióro będzie się ślizgało po powierzchni wody. W rzeczywistości pióro, podobnie jak rękojeść, przez cały czas pochylania się do przodu powinny iść po linji równej z tem zastrzeżeniem, że w ostatniem stadjum, a więc tuż przed zato-

pieniem pióra, ręce podniosą się nieco do góry, wskutek czego pióro znajdzie się w wodzie.

Tutaj będziemy mieli probierz materjału, oddanego początkującemu do użytku. Jeśli wiosło, ramię i dulka znajdują się w porządku, wówczas po paru ruchach wioślarz dojdzie do przekonania, na czem polega błąd i oduczy się zatapiania pióra. Grozi mu to wówczas, gdy będzie chciał zaatakować wodę zbyt gwałtownie. Trzeba więc uczniowi wyjaśnić, że ostro i silnie nie znaczy gwałtownie, a przesada w tym względzie wpływa ujemnie na równowagę łodzi, która wówczas będzie miała skłonność do chylenia się na bok.

c) Przeciąg przez wodę.

Przeciąg przez wodę stanowi podstawę wiosłowania. Od właściwego dokonania tej części ruchu wioślarskiego zależy szybkość posuwania się naprzód. Aby jednak pociągnięcie w wodzie miało należyty wygląd i przebieg, wszystkie ruchy przed niem i po niem muszą być dokonane w myśl przepisów i zasad, gdyż stanowią ze sobą nierozłączną całość.

Z pewnością każdemu wioślarzowi nasunęła się na myśl uwaga, że najszybciej popychamy łódź naprzód wówczas, gdy oprzemy wiosło o stały przedmiot. Tak jest przy odbijaniu od

pomostu, tak jest na płytkiej wodzie, gdy przypadkiem zaczepimy piórem o kamień czy piasek. Dojdziemy więc łatwo do przekonania, iż chcąc pchnąć łódź jak najszybciej do przodu będziemy się starali otrzymać pod piórem jak największy opór, aby upodobnić go do stałego ciała. Linja, którą wykonywa pióro wiosła pod wodą, powinna zbliżać się do wymiarów punktu. Rzecz prosta, iż jest to niemożliwością. Nie trzeba jednak teorji tej rozumieć fałszywie, t. zn. w ten sposób, iż najlepiej jest, jeżeli poprostu zamoczymy pióro i zaraz je wyjmiemy.

Wszystkie teoretyczne rozważania niewiele pomogą przy nauce wiosłowania. Chodzi o to, aby wiosło przepchać przez wodę tak energicznie jak tylko można i nie zwalniać nacisku na nie w czasie pociągnięcia. Jeśli wiosłu nadamy należyty rozmach tuż po zatopieniu, wówczas łatwo nam będzie szybko dociągnąć do końca, gdyż znajdzie się ono w należytym rozmachu.

Jak już zaznaczyliśmy, uczeń będzie miał zawsze ochotę dokonać przeciągu przez wodę zapomocą rąk. Nie zna on jeszcze reguł wiosłowania i zawsze będzie mu się zdawało, że dobry wioślarz używa do wiosłowania rąk. Początkujący nigdy nie docenia siły nóg i krzyżów i trzeba go dopiero o tem przekonać.



Odrzut. Osada Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego (Jabrzemski, Lisicki, Olszewski i Okniński) po odrzucie wiosła.

Po wykonaniu ataku głowa i tułów nadal pozostają wyprostowane, tworząc jedną linję prostą. Ręce nadal trzymają przed tułowiem rękojeść wiosła, natomiast nogi silnie naciskają na podnóżek, a siła nóg, powiększona przez siłę krzyżów i lędźwi przenosi tułów, a wraz z nim i całe ciało ku tyłowi, wskutek czego wiosło posuwa się w wodzie w kierunku przeciwnym.

Z chwilą, gdy wiosło minęło linję prostopadłą do osi łodzi, a ciało linję prostopadłą do powierzchni wody, wówczas zaczyna się powoli zakończenie ciągu. I znowu nie może to być ruch oderwany, polegający na szarpnięciu, ale część składowa całości pociągnięcia. W chwili tej ręce powoli zaczynają się uginać w łokciach i przez to zbliżać rękojeść wiosła do piersi. Tułów oczywiście nie stoi w miejscu, lecz wychyla się dalej ku tyłowi, nogi w dalszym ciągu bez najmniejszej przerwy naciskają podnóżek. Ruch ten jest szczególnie trudny do wyuczenia, gdyż uczeń

zawsze będzie zbytnio ufał w siłę rąk i będzie mu się zdawało, że naciskanie nogami na podnóżek do samego końca jest zbyteczne. Wcześniej czy później dojdzie on sam do przekonania, że same ręce nie wystarczają do pokonania oporu wody. Chodzi jednak o to, aby tymczasem nie nauczył się niepotrzebnych a fałszywych ruchów.

Wadliwe użycie rąk, a więc przedwczesne ich kurczenie, ma niemały wpływ na pracę piórka w wodzie, a mianowicie piórko idzie wówczas albo zbyt głęboko, albo też zbyt płytko i wyskakuje przedwcześnie z wody. Musimy więc wpajać w ucznia konieczność lekkiego trzymania wiosła, która powoduje, iż ręce do właściwej chwili spełniają rolę jedynie łączników między tułowiem a rękojeścią wiosła.

Przedwczesne kończenie pracy nóg objawia się tem, iż wioślarz przestaje się wychylać ku tyłowi, a cały tułów zaczyna przyjmować pozycję zgarbioną, nawet pochyloną ku przodowi. Następstwem tej wady jest szereg dalszych błędów. Przedewszystkiem więc ręce, które nie mają się gdzie pomieścić, muszą wyginać się nazewnątrz, powodując nieprawidłowe podnoszenie rękojeści, a przez to topienie piórka wiosła. Klatka piersiowa zaczyna się naginać ku przodowi, gdyż mięśnie pleców zostają zwolnione

i nie napinają jej już prawidłowo. Lekarstwem na to jest zwiększenie oporu w wodzie. W Anglji np. nowicjuszowi dają tak ciężką łódź do poruszenia, iż nie potrafi jej ruszyć z miejsca inaczej, jak przez uzgodnienie ruchów.

W każdym razie należy w początkującego wpoić przekonanie, iż praca nóg jest podstawą należytego wiosłowania. Tak jak nie potrafiłby on nietylko podnieść, ale i utrzymać ciężaru bez pomocy nóg, tak samo nie potrafi dobrze wiosłować bez podpory nóg.

Wiosło musi być energicznie przesunięte przez wodę. Ta energja może właśnie ulec zmniejszeniu, jeśli całość silnika poruszającego wiosło, w danym wypadku ciało ludzkie, pozbawimy najważniejszej części, mianowicie siły nóg.

Jeśli więc zbyt wcześnie pozbawimy tułów podpory nóg, wówczas praca, jaka mu przypadnie w udziale, będzie ponad jego siły. Nastąpi więc garbienie się tułowia. Ponadto nie wolno zapominać o tem, że ręce mają do pokonania jeszcze jedną pracę, a mianowicie wyjęcie wiosła z wody i przygotowanie go do następnego uderzenia.

Oczywiście nie można wpadać w przesadę przeciwną, a mianowicie w kierunku zbytniej

sztywności. Dobry wioślarz będzie zawsze wiosłował swobodnie i przy największym wysiłku będzie robił wrażenie, jakgdyby pracy swej dokonywał bez użycia siły.

Równowaga ciała opiera się w czasie ciągu przedewszystkiem na podnóżku. On jest tą podstawą od początku do końca ciągu. Ponadto mamy jeszcze dwa punkty podparcia: siodełko i dulkę. Na siodle nie można siedzieć martwo. Styczność kości siedzeniowych z siodełkiem, jakkolwiek pewna, nie może być oparta na ciężarze tułowia, lecz musi być regulowana przez przenoszenie siły nóg na kościec.

Wreszcie dulka stanowi też punkt podparcia, który prowadzi tułów po linji prostej do tyłu, nie pozwalając na wychylanie się na boki. Niejednokrotnie zauważymy, iż wioślarz wykonywa pracę tułowia nie po linji prostej, że jego ciało wychyla się na boki. Wada ta może być skutkiem wad w sprzęcie, albo jest wynikiem złej pracy wioślarza.

Pochylenie się wioślarza na boki w czasie przeciągu przez wodę może być spowodowane złą doręczną wiosła, a więc za krótką, albo za długą. Może także być skutkiem skrzywienia dulki i t. d. Te punkty musi więc instruktor sam zbadać i usunąć, zanim zwróci uwagę ucznia na błąd.

Pochylenie się może jednak być skutkiem nierównomiernego użycia całego tułowia. Wioślarz, zwłaszcza przyzwyczajony do wiosłowania na jednej stronie łodzi, zawsze będzie miał skłonność do korzystania z usług jednej nogi w większym stopniu, niż drugiej. Silniejszy nacisk jednej nogi spowoduje natychmiast krzywienie się kręgosłupa. Na błąd ten należy natychmiast zwrócić uwagę, gdyż przez stałe powtarzanie go można doprowadzić do schorzeń kręgosłupa, zwłaszcza u młodzieży. Najlepszem lekarstwem jest przesadzenie wioślarza na przeciwną stronę łodzi.

d) Zakończenie ciągu.

Z chwilą gdy ciało przejdzie linję prostopadłą do poziomu wody, najważniejsza część pociągnięcia została wykonana. Teoretycznie biorąc dalsza praca wiosła nie przedstawia już dla popchnięcia łodzi naprzód większego znaczenia. Możnaby więc na tem miejscu pociągnięcie zakończyć i przystąpić do następnego. W grę wchodzą jednak inne czynniki, które skłaniają nas do dalszego wykonywania pociągnięcia. Czynnikami temi są przedewszystkiem względy na konieczność zastosowania takich ruchów, któreby nie hamowały pędu łodzi. Nagłe i pozbawione



Zakończenie pociągnięcia.
Wzorowa pozycja osady berlińskiego Klubu „Hella“ (1926), która zdobyła pierwsze miejsce w biegu czwórek bez sternika i ze sternikiem na regatach w Berlinie. Na Nr. 2 i 3 mistrzowie olimpijscy Müller i Moeschter.

płynności zakończenie ciągu dzieliłoby pociągnięcia na szarpane części, wpływające wysoce niekorzystnie na szybkość łodzi.

Zakończenie ciągu jest szczególnie ważne, już nie w tym celu, aby pchnąć łódź naprzód, lecz by nie powstrzymywać jej pędu. Jest to zarazem najtrudniejsza część pociągnięcia. Wiele silnych fizycznie osad przegrywa biegi właśnie dlatego, że nie umie wykorzystać pędu łodzi, hamując go w najważniejszej chwili.

W chwili, gdy tułów przejdzie linję prostopadłą do łodzi — nie kończy się pociągnięcie. Wychylanie się do tyłu trwa dalej, nogi w dalszym ciągu opierają się o podnóżek. Ręce zaczynają lekko uginać się w łokciach, przyciągając wiosło do piersi. Ruchy te muszą być powiązane w jedną całość. Ręce tak długo przyciągają wiosło, dopóki nie dotkną piersi. Punkt, w którym ręce mają dotknąć piersi, zależy od wielu okoliczności, jak np. wzrost wioślarza, umieszczenie siodła,

wysokość dulki nad siodłem i t. d. W każdym razie punkt ten wypadnie w okolicy końca dolnego t. zw. mostka. Dotknięcie musi być oczywiście lekkie.

Wioślarz może tu zrobić dwa błędy. Albo ręce pójdą za nisko i wówczas wiosło wyskoczy przedwcześnie z wody, albo też ręce pójdą za wysoko i wówczas pióro nie zostanie na czas wyjęte, zatopi się i będzie powodem wielu nieprzyjemnych następstw, aż do t. zw. raka włącznie. Od samego więc początku nauki należy skłaniać ucznia do zrozumienia tego punktu z pomocą nauczyciela.

Gdy ręce dotkną piersi, wówczas następuje opuszczenie rękojeści wiosła ku dołowi. Różnica poziomów wyniesie tu tylko kilka centymetrów. Tyle tylko, ile potrzeba, aby wiosło opuściło wodę i wydostało się nawierzch. Ruch ten nie może być gwałtowny, gdyż wówczas wywarłby nacisk na łódź i oczywiście hamowałby jej pęd. Ćwiczeń w tym kierunku nigdy nie jest za dużo. Nawet dobrze wytrenowana osada powinna powracać do ćwiczeń, mających na celu wygładzenie wyjęcia pióra z wody.

Jeśli wyjęcie wiosła zostało wykonane dobrze, wówczas pióro wyjdzie z wody bez oporu, gładko podniesie się do góry i znajdzie się w po-



Zakończenie ciągu.
Osada Cambridge (1926) w chwili zakończenia pociągnięcia. Zwraca uwagę świetne trzymanie wioseł, które dochodzą do piersi wioślarzy na jednakowym poziomie.

zycji prostopadłej do poziomu wody. Obrót pióra do poziomu dokonany jest wyłącznie ruchem przegubów. Ruch ten również musi być wykonany lekko i sprawnie. Ręce nie mogą trzymać kurczowo rękojeści, gdyż wówczas obrót będzie znacznie trudniejszy i nigdy nie przejdzie gładko. Po obróceniu pióra przychodzi kolej na odrzut. Ruch ten musi być jak najszybszy. Wychylenie do tyłu i chwila zakończenia ciągu są szczególnie nieprzychylne dla dalszego posuwania łodzi. Przedewszystkiem ciało wychylone do tyłu ma skłonność do „prasowania" łodzi i wgniatania jej do wody właśnie w punkcie najdalej posuniętym ku przodowi, dalej w pozycji tej wioślarz jest najmniej zdolny do wykonywania ruchów, choćby nawet ratowniczych, no i łódź pozbawiona jest podpory. Współczynnikiem równowagi jest w tej chwili jedynie rozpęd łodzi. W tej chwili, zwłaszcza przy fali, najłatwiej o wypadek.

Baczyć należy również na wychylanie wioślarza do tyłu. W początkowym okresie nauki wiosłowania, zwłaszcza jeśli chodzi o naukę na przyrządzie, dalsze wychylanie się wioślarza nie pociągnie za sobą zgubnych skutków. Mięśnie brzucha szybko nauczą kandydata ustalania granicy, do której należy się wychylać. Wychylenie się do tyłu nie może przekraczać 25 st. W tej pozycji ręce, dotykając piersi, będą prawidłowo wyjmowały pióro z wody, a zarazem podniesienie się wioślarza do pionu będzie możliwe bez zbytniego nadwerężania mięśni brzucha.

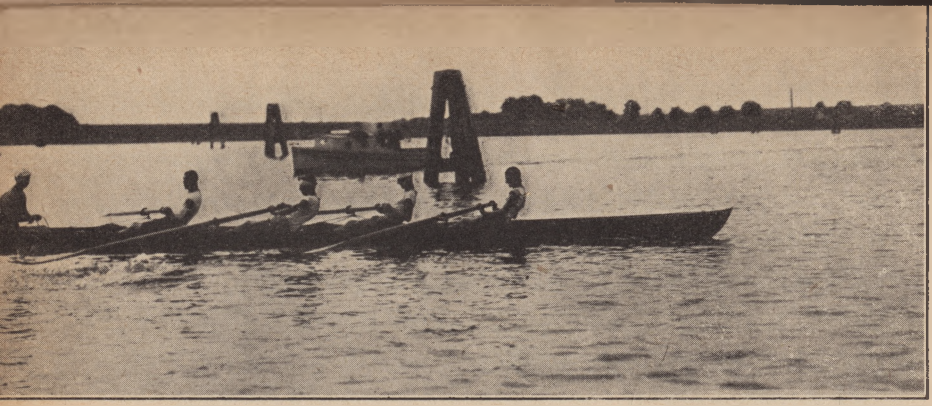
Początkujący będzie miał ochotę do kończenia pociągnięcia wyłącznie zapomocą rąk. Przedewszystkiem zapomni o nogach. A tymczasem w tej chwili praca nóg jest szczególnie ważna. Nogi do końca muszą napierać na podnóżek, gdyż wówczas tułów nie będzie miał skłonności do zwieszania się nad wiosłem i dociągania do rękojeści. Dalej oparcie nóg zapewni całemu tułowiu uzgodnienie ruchów. Praca nóg w kierunku jazdy łodzi uniemożliwi ruch w kierunku przeciwnym.

Ponadto trzeba zwracać uwagę na samo obracanie pióra. Czasem nowicjusz nauczy się obracania przedwczesnego, t. zn. pod wodą. I dlatego tak bardzo zalecam „rozkładanie“ nauki wiosło-

wania na „raty". Jest rzeczą wyłączoną, aby kandydat na wioślarza odrazu pojął wszystkie ruchy. To też początkowo uczymy go wiosłowania bez obracania pióra, t. zn. pióro jest stale prostopadle do wody, pozostając w takiej pozycji, w jakiej stale pracuje pod wodą.

Ręce w łokciach muszą być swobodnie ugięte przy kończeniu pociągnięcia. Nie mogą one za bardzo odchylać się od tułowia, gdyż wtedy powodują wklęśnięcie klatki piersiowej i zgarbienie pleców. Trzymanie rąk kurczowo przy tułowiu również nie jest celowe, gdyż wówczas siła pewnych mięśni jest niecelowo użyta do kurczowego trzymania się, co powoduje dalsze zmęczenie wioślarza.

Pozycja końcowa wioślarza ma doniosłe znaczenie dla procesu oddychania. W czasie wykonywania pracy wdychanie powietrza nie jest celowe. Kurczące się mięśnie posiadają raczej skłonność do zgniatania klatki piersiowej, a zatem do wydechu. Dopiero, gdy praca wiosła jest zakończona — przychodzi chwila wpuszczenia nowego strumienia powietrza do piersi. Jeśli więc wychylimy się do tyłu dość daleko, nogami oprzemy o podnóżek, a ręce swobodnie przejdą obok tułowia, wówczas będzie łatwiej dokonać



Wadliwy odrzut wiosła. Zbyt dalekie wychylenie do tyłu. Głowy niepotrzebnie pochylone do przodu.

wdechu, gdyż klatka piersiowa będzie rozciągnięta.

Oddychanie jest sprawą dość indywidualną, trzeba jednak stwierdzić, iż chwila wychylenia się do tyłu jest najdogodniejsza do przejścia od wydechu we wdech.

Po odrzucie ręce wracają do poprzedniej pozycji, zarówno co do stosunku ich poziomu do korpusu wioślarza jak i powierzchni wody. Są więc wyprostowane, lecz nie sztywne, piórko unosi się o kilka centymetrów nad wodą. Jeśli wiosło wyskoczyło nam przed zakończeniem ciągu, mamy dowód, iż ręce poprowadziliśmy za nisko, albo że wiosło ma zły a t a k (kąt nachylenia wiosła do powierzchni wody w chwili zatopienia wiosła), albo też wreszcie dulka jest skrzywiona za bardzo w kierunku steru. Najczęściej, jeżeli oczywiście łódź znajduje się w porządku, przyczyną wyskakiwania wiosła z wody

będzie za dalekie wychylenie się do tyłu oraz przyciąganie wiosła poniżej piersi. Błąd ten można wykorzenić przez ćwiczenie wiosłowania z jak najlżejszem trzymaniem rękojeści wiosła. Wolno puszczone wiosło przy najmniejszej sile łatwo wykaże wioślarzowi, gdzie powinien je mieć w chwili kończenia pociągnięcia.

Często nowicjusz w chwili, gdy ręce przeszły już linję kolan, zaczyna sam przygniatać rękojeść ku dołowi bez wyraźnej potrzeby. Jest to proste złudzenie w związku ze zmianą pozycji nóg. Ponieważ kolana idą ku dołowi, więc i ręce obsuwają się ku dołowi. Powyższe ćwiczenie z wolno puszczonem wiosłem wykaże również wioślarzowi niecelowość takiego ruchu. Za wczesne wyjęcie wiosła ma zgubne skutki, powodując wyprysk wody, co może wywołać chwianie się łodzi i łapanie raków.

e) Podjazd do przodu.

Przy wiosłowaniu na stałem siodełku trudno mówić o podjeździe, chodzi więc raczej o przygotowanie się do nowego uderzenia. Ręce więc jak najszybciej wyjmują pióro z wody i odrzucają rękojeść wiosła ku przodowi. W chwilę potem musi za rękoma przejść i tułów ku przodowi. Ruch ten nie może być gwałtowny, a jednak

musi być w miarę szybki, aby oswobodzić przód łodzi od ciężaru ciała. W pochylaniu się biorą udział przedewszystkiem mięśnie brzucha. Podnoszą one tułów do pionu, a następnie mięśnie barków i pleców, skłaniają tułów do pozycji pochylonej do przodu. Nie jest właściwe, gdy wioślarz do pracy tej używa podnóżka a raczej stóp, przypiętych do podnóżka, co tak często się trafia w naszych osadach. Aby wioślarza od tego oduczyć, używają w Anglji wiosłowania bez rzemieni na podnóżku. Podniesienie się więc wioślarza do prostej jest trudniejsze, lecz może on ruchu tego dokonać tylko przy pomocy mięśni brzucha.

Odrzut rąk ku przodowi jest również konieczny ze względu na możliwość zetknięcia się rąk z uginającemi się kolanami (przedewszystkiem na siodełku ruchomem, gdyż na siodełku stałem niebezpieczeństwo to prawie nie istnieje). W czasie pochylania się ku przodowi ręce muszą być wyprostowane. Nie może być mowy o sztywnem kurczowem trzymaniu rąk, lecz muszą one być sprężyste i gotowe do wykonania wszelkich ruchów, jakich tylko będzie wymagał nakaz chwili. Po odrzucie rąk pochyla się ku przodowi także tułów, przyjmując najpierw postawę, którą określiliśmy jako „zasadniczą". Ruch pochylający tu-

łów ku przodowi nie może być gwałtowny, gdyż wówczas spowodowałby wgniatanie łodzi, niemniej jednak musi być energiczny. Należy unikać postawy niedbałej w czasie podjazdu oraz pochylania się ku przodowi. Wprawdzie ruch ten stanowi ważną chwilę odpoczynku mięśni, które dokonały pchnięcia łodzi naprzód, nie można jednak dopuszczać do całkowitego odluźnienia mięśni, gdyż wówczas przygotowanie organizmu do następnego uderzenia będzie musiało nastąpić w tempie przyśpieszonem w ostatniej chwili i rozpocząć się niepotrzebnie od odbudowania sprężystości mięśni, która nie powinna nigdy ustępować z pola działalności wioślarza.

Bardzo ważne jest ustawienie podnóżka. Jeśli będzie on ustawiony za daleko, wówczas zakończenie ciągu, podnoszenie się i pochylanie do przodu będzie niejako wisiało w powietrzu i będzie pozbawione tej najważniejszej podstawy, jaką tworzy oparcie nóg.

Przy nauce na stałem siodełku trzeba pamiętać o tem, aby siodełko było odpowiednio zbudowane. A więc nie należy używać do tego celu łodzi z deseczką na szynach, lecz takiego kroju siodełka, jakiego później będziemy używać na łodzi o siodełkach ruchomych.

Przy przeprowadzaniu ćwiczeń na stałem siodełku na aparacie trzeba zwracać uwagę na dokładność wykonania poszczególnych punktów. Nie można się łudzić, że to lub owo zostanie wygładzone „później". Jeśli wioślarz nie może sobie z miejsca poradzić z jakimś ruchem — wówczas powtarzamy ten ruch tak długo, jak tylko wystarczy cierpliwości, aż wreszcie uczeń pojmie o co chodzi. Ćwiczenia na aparacie nigdy nie należy lekceważyć, gdyż stanowi ono podstawę pracy na przyszłość. Niektórzy rozpoczynają naukę wiosłowania odrazu od wyjazdów na łodzi z siodełkami ruchomemi, lecz wówczas wynik końcowy jest ryzykowny. Droga, prowadząca przez trening na aparacie i siodełku stałem jest dłuższa, lecz pewniejsza.

WIOSŁOWANIE NA ŁODZI

Z chwilą ukończenia nauki na aparacie przechodzimy do nauki na łodzi z siodełkami stałemi. W tej chwili miejsce instruktora jest przy sterze osady. Oczywiście przy nauce na przyrządzie instruktor stał obok i mógł poprawiać wszelkie błędy na miejscu. Na łodzi byłoby to niemożliwe. Wielkie uniwersytety amerykańskie stosują z powodzeniem olbrzymie łodzie na 20 do 40 wio-

ślarzy, siedzących po obu stronach. Pośrodku łodzi, która musi być dość szeroka, znajduje się chodnik, umożliwiający instruktorowi dopilnowanie każdego nowicjusza.

W naszych warunkach tego rodzaju rozwiązanie nie jest możliwe. Przedewszystkiem brak nam rzek, po których tego rodzaju galera, bądź co bądź wielka zawada dla ruchu rzecznego, mogłaby się swobodnie poruszać, ponadto zaś żaden z naszych klubów nie rozporządza tak wielką ilością nowicjuszy naraz.

Wystarczy nam więc zwykła łódź a instruktor zajmie miejsce przy sterze. Zasadą główną jest, aby na pierwszych lekcjach nie starać się ani o rozwinięcie specjalnej szybkości, ani też nie obierać zbyt odległych miejscowości za cel wyjazdu. Początkujący, który dorwał się nareszcie łodzi, zawsze będzie miał ochotę i do szybkiej jazdy i do dalekich wyjazdów, zadaniem więc instruktora będzie wytłumaczyć mu niecelowość takiego postawienia sprawy.

Narazie chodzi o to tylko, by wioślarz, który nauczył się zasad wiosłowania na przyrządzie, umiał swoje wiadomości zastosować na łodzi. Zaraz na wstępie okaże się, że nie jest to takie proste i nawet wioślarz, który stosunkowo dość

szybko przeszedł naukę na przyrządzie, przekona się, iż wiosłowanie na łodzi to coś wręcz nowego.

Każdą więc pozycję, wypracowaną na przyrządzie, trzeba omawiać odnowa, wskazując na nowe trudności, jakie się pojawiają przy jeździe na rzece. Ta sprawa pójdzie znacznie szybciej, gdyż przecież mamy do czynienia z człowiekiem już nieco obznajomionym z wiosłowaniem. Należy więc każdy ruch składowy wiosłowania ćwiczyć dopóty, dopóki nie zostanie wykonany mniej więcej bez błędu i co najważniejsze płynnie.

Jazdę na łodzi rozpoczniemy od tych samych ustępów, od których rozpoczynaliśmy naukę na przyrządzie. A więc postawa zasadnicza, potem wychylenie do przodu, przeciąg przez wodę, zakończenie, wyjęcie wiosła i odrzut. Ćwiczenia muszą być prowadzone stopniowo. Nie można wymagać od ucznia, aby wszystkie ruchy wykonał odrazu pewnie i szybko. Z początku nie będziemy więc wymagać od ucznia pełnego wychylenia do przodu, tak jak nie będziemy żądali, aby wyzyskał całą siłę na pociągnięcie wiosłem. Zasadą tu będzie: niepełna długość pociągnięcia, niepełna siła.

W danym wypadku trzeba także stosować rozmaite drobne ćwiczenia na łodzi, które

w gruncie rzeczy nie są wiosłowaniem, a jednak są z niem ściśle związane a ponadto ułatwiają wioślarzowi związanie się niejako z łodzią i wiosłem. W czasie tych ćwiczeń uczeń sam ustali sobie zwolna największy zasięg ramion, wychylenie do przodu, miejsce do którego ma dociągać wiosło i t. d. W szczególności uczeń musi wyzbyć się kurczowego trzymania wiosła oraz nabrać pewnej swobody w ruchach. Ciekawe, iż kobiety stosunkowo prędzej dochodzą do właściwego stylu wioślarskiego i swobody ruchów, niż większość mężczyzn.

Zanim wioślarz zastosuje pełną siłę do pociągnięcia musi nauczyć się zręczności we władaniu wiosłem. Dopomagają do tego ćwiczenia z wolno spływającem wiosłem. Na komendę „raz“ wioślarze wychylają się do przodu, na „dwa“ zatapiają wiosło i równocześnie puszczają rękojeść wiosła, prostując się swobodnie, następnie na „trzy“ wychylają się do tyłu, podczas gdy wiosło samo spływa do piersi, przyczem prowadzone odpowiednio ręce ujmują je zpowrotem i odrzucają. Jeśli wiosło i dulka są w porządku wioślarz sam zbada, jak powinien prowadzić wiosło, by pracowało normalnie w wodzie i nie utrudniało mu przeciągu przez wodę. Przypomni nam to naukę na pierwszym „przyrządzie“, który po-

legał na ćwiczeniach gimnastycznych bez użycia właściwego siodła i wiosła.

Zkolei przyjdzie czas na wiosłowanie wsteczne „kontrą", zatrzymanie pędu łodzi przez zatapianie wioseł, spławianie wioseł i t. d. Rzeczy te trzeba na każdym wyjeździe powtarzać. Z jednej bowiem strony są one pewną zaprawą gimnastyczną, z drugiej zaś dopomagają wioślarzowi do obycia się z łodzią, wiosłem i wodą. Tak samo ważne jest obracanie łodzią na rzece i t. d. Ruchy te mają znaczenie także w razie wypadku, który przecież zawsze może się wydarzyć na rzece.

WYJAZD NA ŁODZI Z SIODEŁKAMI RUCHOMEMI

Jak już zaznaczyliśmy, wiosłowanie na siodełkach stałych ma znaczenie metodyczne. Wioślarz początkujący oswaja się kolejno z najrozmaitszemi trudnościami, a dopiero na sam koniec podchodzi do tej najtrudniejszej sprawy, jaką jest bezwątpienia wiosłowanie na siodełkach ruchomych.

Wyjazd na łodzi poprzedzi trening na przyrządzie z siodełkiem ruchomem. Należy jednak wziąć tu pod uwagę względy natury psycholo-

gicznej. Wioślarz już wyjeżdżał na łodzi, ma dość wiosłowania na przyrządzie i tęskni do siodełka ruchomego, które uważa za szczyt techniki oraz do ruchu po wodzie. Zapędzenie go więc zpowrotem na basen nie jest celowe, jeżeli oczywiście uczeń nasz nie zaczął nauki w zimie, gdy nauka jak i trening muszą się odbywać na zamkniętym basenie.

Na czem dokonać pierwszego wyjazdu? Jedni są zdania, że najwłaściwsza do tego celu jest szeroka, ciężka dwójka. Dwójka dlatego, że trener, mając przed sobą tylko dwóch wioślarzy, łatwiej wybada ich możliwości, prędzej zaradzi błędom. Szeroka, bo jest wówczas stateczna, ciężka, aby wioślarz nie mógł jej ruszyć ani przez pracę rąk ani przez ruch siodła.

Inna teorja, szerzona przedewszystkiem w Ameryce, radzi skierować początkujących wioślarzy do większej osady, a więc do czwórki lub ósemki, przyczem podział wioślarzy wypadnie w połowie na nowych, a w połowie już wprawionych. W ten sposób początkujący będzie miał przed sobą wzór, łatwiejszy do naśladowania i prędzej pojmie istotę wiosłowania.

Początkowo w takim wypadku każemy wiosłować numerowi 1 i 2, później 3 i 4, a dopiero pod koniec całej osadzie. Teorja ta nie jest pozba-

wiona słuszności. Chodzi tylko o to, aby znaleźć wprawionych już wioślarzy, którzyby chcieli oddać tę przysługę młodszym kolegom. Kto pracował w klubie wioślarskim, wie dobrze, jak trudno zachęcić kogoś do tego rodzaju „poświęceń".

Podczas wyjazdu rozpoczynamy pracę stopniowo. Niesposób wymagać od wioślarza, aby od pierwszego uderzenia pojął o co chodzi przy zastosowaniu siodła ruchomego. Łatwość usuwania się siodła będzie miała niemały wpływ na całe pociągnięcie. Wioślarz da się złudzić pozorami wykonania pracy, gdy siodło dojedzie mu do końca szyn, a rękojeść wiosła dostanie się do piersi. Trzeba więc powoli wytłumaczyć różnicę między wiosłowaniem na stałem siodle a wiosłowaniem na siodle ruchomem.

Różnica ta polega przedewszystkiem na przedłużeniu pociągnięcia. To było istotnym celem zastosowania siodła ruchomego, gdy natura ustanowiła granicę zasięgu rąk. Siodło ruchome nie tak dawno zostało wynalezione, a dawne osady angielskie, wiosłujące według wzorowego stylu ortodoksyjnego, uzyskiwały czasy niewiele ustępujące czasom dzisiejszych osad, używających siodła ruchomego.

Siodło ruchome wynaleziono w Ameryce w la-

tach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia; następnie przedostało się ono do Anglji. Mimo, iż Amerykanie mają zasługę w wynalezieniu tego ułatwienia, jednak Anglicy pierwsi zastosowali właściwy styl wiosłowania na siodle ruchomem. Styl ten opierał się oczywiście na zasadach danego „ortodoksu“ i dążył przedewszystkiem do odpowiedniej estetyki wiosłowania. Głównemi jego wytycznemi było wahanie tułowia przy odpowiedniej długości wychylenia się do przodu i do tyłu.

Przed wynalezieniem siodła ruchomego w dzisiejszej jego postaci, czyniono w Anglji próby z suwaniem się po deseczkach. W tym celu siedzenia w łodzi robiono nieco dłuższe i na samym finiszu osada suwała się po nich, uzyskując w ten sposób wydłużenie pociągnięcia. Próby te wiodły się tylko na przestrzeniach bardzo krótkich i nie miały poważniejszego znaczenia.

Dopiero w r. 1871 na regatach w Henley pojawiła się łódź z siodłem ruchomem. Osada tej łodzi robiła tak złe wrażenie, iż znawcy uśmiechali się z politowaniem na jej widok. Uśmiech ten zniknął, gdy na drugi dzień osada ta, mimo fatalnego stylu, wygrała bieg z wielką przewagą. Zdarzenie to nie pozostało bez następstw; w roku następnym wszystkie osady przerzuciły

się do łodzi z siodłami ruchomemi. Do dzisiejszego dnia jednak pewne biegi, szczególnie w miastach uniwersyteckich, zwłaszcza biegi dla początkujących, odbywają się na łodziach z siodełkami stałemi. Anglicy są pod tym względem niebywale konserwatywni i nie dają się przekonać teorjami amerykańskiemi o zbędności tego rodzaju wiosłowania.

Zasadniczo biorąc niema różnicy między wiosłowaniem na siodełku stałem a wiosłowaniem na siodełku ruchomem. Musimy jednak uwzględnić okoliczność, iż maksymum siły mechanicznej, t. j. w tym wypadku wiosła, odsuwa się od maksymum siły fizycznej, t. j. mięśni. A więc przy ataku jesteśmy dalej od najdogodniejszego punktu pracy wiosłem, niż przy wiosłowaniu na siodle stałem. Ciało ma tem więcej siły fizycznej, im bliżej ustawimy podnóżek, lecz wówczas przeszkadzać nam będą kolana. Jeśli, chcąc tego uniknąć, podniesiemy dulkę, wówczas stracimy na sile mechanicznej.

Na siodle stałem ciało waha się około jednego punktu, t. j. siedzenia, które jest umiejscowione. Na siodle ruchomem punkt ten się porusza, wskutek czego powiększa się łuk, jaki zatacza tułów. Na siodle stałem łuk ten będzie wycinkiem koła i będzie odpowiadał pracy szprychy, na siodle

zaś ruchomem oś, około której porusza się szprycha, również jest w ruchu.

Podstawowe znaczenie w tym wypadku ma praca nóg i pracy tej należy poświęcić szczególną uwagę. Każdy, nawet początkujący, który przeszedł szkołę wiosłowania na stałem siodle, przekona się łatwo, iż na siodle ruchomem rozporządza większą siłą nóg. Porównajmy to z podnoszeniem ciężaru, którego dokonamy szybciej i łatwiej pomagając sobie nogami przez ugięcie ich a następnie wyprostowanie. Jest więc rzeczą jasną, iż w wypadku tym przez uzgodnienie pracy bark, krzyżów i nóg oraz zastosowanie ruchomego siodła uzyskamy większy zasiąg pracy i większą siłę.

Początkujący przy pierwszym wyjeździe na siodle ruchomem będzie miał żywą ochotę do wyrzeczenia się ruchu wahadłowego tułowia, który będzie mu się wydawał już zbyteczny. Będzie się natomiast suwał tam i zpowrotem po szynach, nie wywołując wcale pożądanego wyniku. Trzeba mu więc przytoczyć głoszone zasady wiosłowania na siodle ruchomem.

1) Tułów wioślarza musi wykonywać swą pracę podobnie, jak na siodełku stałem.

2) Nogi muszą podpierać tułów zupełnie tak samo, jak na siodle stałem, rola ich jednak nie

ogranicza się wyłącznie do opierania się o podnóżek, po zaatakowaniu bowiem wody muszą one również popychać do tyłu siodło, będące punktem, około którego dokonywa się cała praca wioślarza.

Ruch, przesuwający siodło ku tyłowi, nie może być rzecz prosta wykonany tak szybko, by wpłynął ujemnie na wartość ciągu. Jeśli więc nogi pchną siodło za szybko, tułów nie będzie mógł wykonać swej pracy, gdyż poprostu braknie mu sił. Tego naporu nie wytrzymają również barki, które będą miały skłonność do garbienia się. Wskutek tego tułów dokona tylko połowy wahnięcia ku tyłowi, a koniec pociągnięcia zostanie dokonany bez pomocy nóg.

Z faktu, iż na początku pociągnięcia pchniemy szybko nogi nie wynika wcale, aby pociągnięcie miało być silniejsze. Mięśnie bowiem ludzkie mają pewną granicę wytrzymałości, której nie da się bezkarnie przekraczać. Należy więc baczyć, aby zastosowanie siodła ruchomego, które miało nam ułatwić i wzmocnić pociągnięcie, nie przyczyniło się do jego osłabienia.

Ruch siodełka do tyłu musi być regulowany odpowiedniem wychyleniem tułowia. Wykonanie odpowiedniego wahania i wychylenia się ku tyłowi świadczy o celowem użyciu nóg. Nogi mogą



Zaatakowanie wody.
Osada Klubu Wioślarskiego z r. 1904 (Kuryłowicz i Leporowski) w chwili zaatakowania wody. Atak został wykonany przy silnej pomocy nóg, to też siodła są stosunkowo daleko wysunięte ku tyłowi. Przy „ortodoksie" tego rodzaju chwyt wody byłby niemożliwy.

wówczas pracować, gdy wioślarz czując napór wody na wiosło wykonywa już pracę tułowiem. Niektórzy teoretycy zalecają nawet zatrzymanie siodła w chwili ataku. Inni zalecają natychmiastową pracę nóg w kierunku pchania siodła, zaraz po zaatakowaniu wody.

Jazda siodła do tyłu i wahnięcie tułowiem muszą być jednocześnie zakończone. Jeśli któryś z tych ruchów zostanie zakończony wcześniej, wówczas całość jest zła i trzeba ją poprawić.

Prawidłowa praca nóg jest dość trudna do uzyskania. Albo wioślarz dokonywa zbyt szybkiego odjazdu siodłem, albo co rzadziej, zbyt późnego. Obydwa błędy są dosyć poważne. Zwłaszcza

pierwszy odbija się ujemnie na wartości pociągnięcia. Tułów bowiem zostaje w najnieodpowiedniejszem miejscu pozbawiony podpory nóg, przez co całe pociągnięcie będzie wykonane bez siły. Wynik: łódź nie posunie się naprzód.

Samo wahnięcie musi być dokonane po linji kila. Jeśli wioślarz wychyla się na boki, to znak, że źle ustawił sobie nogi i jedną z nich pracuje silniej niż drugą. Po zakończeniu ciągu nogi muszą być wyprostowane. Potem następuje znany już ruch opuszczenia rąk, wskutek czego wiosło wychodzi z wody, oraz ruch odrzucający wiosło od piersi. Ruchy te muszą być, jak to zaznaczyliśmy, szybkie, lecz nie gwałtowne.

Po odrzucie przychodzi kolej na podjazd. Niektórzy wioślarze mają żywą ochotę do szybkiego podjazdu. Łatwość poruszania się na szynach stanowi dla nich niepokonalną pokusę szybkiego jeżdżenia tam i napowrót. Wynikiem tego szybkiego podjazdu jest, że ręce, nie mogąc pogodzić się z kurczącemi się nogami, muszą unieść się do góry — wiosło więc dotknie się powierzchni wody, ponadto ruch ten zbyt szybki i źle dokonany odbije się fatalnie na szybkości posuwania się łodzi.

Zwykle zbyt szybki podjazd jest ściśle związany z przyciąganiem się wioślarza zapomocą

pasków na stopach. Można więc zaryzykować jako lekarstwo kilka uderzeń bez rzemieni. Trzeba nauczyć wioślarza dokonywania podnoszenia się zapomocą mięśni brzucha i pleców, a nie przez przyciąganie się nogami.

Niektórzy uczniowie będą mieli ochotę do przesady w wychylaniu się do przodu. Granica wychylenia się musi być jednak bardzo umiarkowaną, gdyż inaczej popełniamy znowu błąd, który mści się zarówno na całości pociągnięcia, jak i na szybkości łodzi. Za dalekie wychylenie się spowoduje znaczne osłabienie ataku, gdyż część sił będzie musiała być zużyta na wyprostowanie kręgosłupa, a ponadto nogi, bardzo skurczone i nie opierające się całą stopą, będą zbyt słabą podporą dla tułowia.

Przy dalekiem wychyleniu praca nóg w 80% pójdzie na pchnięcie siodła, a tylko znikoma reszta zostanie zużyta na właściwą pracę. Ponadto atak wykonany w tych warunkach będzie mało energiczny i cały dalszy przeciąg przez wodę będzie mało skuteczny.

Podobna sprawa jest z wychyleniem do tyłu. Za dalekie „wyłożenie“ się do tyłu tak samo nie jest celowe jak i zupełny brak wychylenia. Przedewszystkiem więc ciężar wioślarza zostanie za daleko wysunięty ku przodowi łodzi w chwili naj-



Węgierska dwójka ze sternikiem.
Osada Hungaria E. E. Budapeszt, która zdobyła mistrzostwo Europy na dwójkach ze sternikiem w r. 1934 w Lucernie.

mniej odpowiedniej. Odbije się to odrazu na szybkości łodzi. Łatwo to można zauważyć po jednej próbie na łodzi wyścigowej. Ale nawet i na łodzi klepkowej ten skutek wychylenia do tyłu daje się zauważyć. Gdy wioślarz wyłoży się daleko do tyłu, wówczas, chcąc przyjąć postawę wyprostowaną, będzie musiał zużyć wiele sił na podniesienie tułowia, zamiast siłę tę wyzyskać na pociągnięcie.

Ruch ten nie pozostanie bez wpływu na zmęczenie wioślarza. Zwłaszcza przy dalszych wyjazdach, a przedewszystkiem przy biegu, podobny „styl" wyłożenia się do tyłu jest niemożliwy. Jeżeli przypatrzymy się sposobowi wyjęcia wiosła z wody w tak dalekiem wyłożeniu się wioślarza do tyłu, wówczas zauważymy, że zachodzą bardzo poważne zmiany. Ręce, chcąc dojść do wskazanego miejsca piersi, muszą się nastawić

pod kątem, skutkiem czego także i pióro opuści wodę nie prostopadle do powierzchni wody, lecz również pod kątem. Wynik: zatapianie lub przedwczesne wyskakiwanie wiosła z wody. Dalekie wychylenie do tyłu jest konieczne przy zastosowaniu dulki stałej; przy ruchomej jest zupełnie zbyteczne.

Przy tak dalekiem wychyleniu wchodzi także w grę praca wiosła. Wiosło wówczas znajduje się pod ostrym kątem do boku łodzi i już niema mocy pchnąć łodzi naprzód, ma raczej skłonność przygniatania warstwy wody do boków łodzi. Ponadto pióro w takim wypadku albo musi być gwałtem wciskane do wody, albo też pracuje połową powierzchni lub też wyskakuje z wody. Jak więc widzimy wychyleniu do tyłu musi być postawiona jeszcze większa granica, niż wychylaniu się do przodu.

Dlaczego wioślarz wykazuje wogóle skłonność do przesady w wychylaniu się? W wielu wypadkach jest to zbieg okoliczności. Niekiedy jednak wioślarz wmawia w siebie, że jest to spowodowane zamiarem przedłużenia pociągnięcia. Taki argument łatwo zbić. Przedłużeniem ciągu jest przedewszystkiem zastosowanie szyn i siodła ruchomego.

Pod tym względem rozpatrując sprawę, po-

ciągnięcie na siodle ruchomem nie jest więc niczem innem jak pociągnięciem na siodle stałem z dodaniem długości szyn. Tułów będzie się wahał nad punktem oparcia, a więc siedzeniem, z tą tylko różnicą, iż punkt ten nie będzie stał w miejscu, lecz będzie przesuwany po szynach.

Wahanie się tułowia musi być dokonane dokładnie nad linją kila. Jeżeli korpus wykazuje skłonność pochylania się na boki, wówczas należy przedewszystkiem poprawić ustawienie dulki i wiosła a potem ułożenie stóp i nóg podczas pracy. Możliwe jest bowiem, iż wioślarz jedną nogą opiera się silniej niż drugą i wskutek tego tułów ulega skrzywieniu.

Dochodzimy tu do nowego dosyć częstego błędu, a mianowicie fałszywego rozchylania nóg. Często będzie to skutkiem chęci zabrania większego pola pracy wiosłem, lecz zwykle polega na nieporozumieniu. Mięśnie nóg przy tak krzywem nastawieniu nie będą zdolne do wykonania pracy i będą drżały podczas pociągnięcia, co nie przyczyni się do trwałości siły uderzenia. W takim wypadku wioślarz najprzód dąży do zwarcia nóg, a dopiero później odpycha się niemi od podnóżka. Przy takiej metodzie atak wykonany jest zbyt słabo.

Nie należy jednak wnioskować, iż nogi mają

być kurczowo zaciśnięte w kolanach. Lekkie rozchylenie zawsze jest pożądane choćby z tego względu, że wszelkie mocne zwarcia i uciski osłabiają energję wioślarza, kierując ją w innym zupełnie kierunku. Trzeba przytem zawsze pamiętać, że głównem oparciem wioślarza w czasie wiosłowania nie jest siedzenie, lecz nogi.

Wioślarze, którzy szeroko rozchylają nogi, zwykle także zbyt szybko podjeżdżają z siodełkiem do przodu. Rozchylone bowiem nogi opierają się tylko bokami stóp o podnóżek i potem siła pchnięcia jest zużyta wyłącznie na posunięcie siodła ku tyłowi, a nie na pociągnięcie. Potem zaś nogi, przyzwyczajone do szerokiego rozchylenia, samoczynnie dążą do przybrania najwygodniejszej pozycji i podciągają zbyt szybko siodło zpowrotem do przodu.

A więc wiosłując na siodełku ruchomem przyjmiemy za zasadę 30—40 stopni wychylenia do przodu, nogi lekko rozchylone w kolanach, wychylenie do tyłu również nie będzie przekraczało granicy 25—30 stopni.

Nawet przy zastosowaniu należytego wychylenia się do przodu trafia się często błąd, zw. padaniem do przodu (niem. vorfallen). Wioślarz, pochylając się do przodu, w ostatniej chwili, tuż przed zatopieniem wiosła, wykonywa jeszcze



Mistrzowie Europy. H. Budziński i J. Mikołajczak z Klubu Wioślarskiego z r. 1904 Poznań, którzy na dwójce bez sternika zdobyli mistrzostwo Europy w r. 1930.

gwałtowny ruch, pochylający tułów do przodu. Ruch ten, pozornie mający na celu zwiększenie zasięgu rąk, jest w gruncie rzeczy szkodliwy.

Gwałtowne przeniesienie ciężaru wioślarza powoduje wgniecenie łodzi i zatrzymanie jej pędu, a ruch, którego siła idzie przeciw kierunkowi pędu łodzi wprost zatrzymuje ją w pędzie. To też często widzi się, że nawet nieźle zgrana osada nie posuwa się tak szybko naprzód, jakby mogła, gdyż pęd jej jest wyraźnie hamowany przez zbytni zapał dalekiego wychylania się do przodu.

Lekarstwem na błąd ten będzie uczenie wioślarza jak najwcześniejszego obrotu pióra i przygotowania go do zatopienia. Mniej więcej od chwili przejścia połowy drogi wychylania się do przodu można zacząć obracanie pióra. Wtedy wioślarz już nie znajdzie czasu ani sposobu na padnięcie do przodu, gdyż nie będzie mógł ruchu tego związać z ruchem rąk. Przygotowane pióro zmusi go do atakowania wody już wtedy, gdy wiosło znajdzie się w odpowiedniem wychyleniu.

Wczesne obracanie piór ma przeciwników, lecz zarzuty ich nie są istotne.

Niesłychanie ważne w czasie wyjazdów szkolnych jest szkolenie rytmu. Uczeń na siodełku ruchomem, zachęcony łatwością poruszania siodłem, zawsze będzie miał ochotę do szybkiego podjazdu, nie będzie sobie zdawał sprawy z tego, że szkodzi zarówno sobie, jak i pędowi łodzi. Zasadniczo biorąc czas trwania pracy wiosła w wodzie powinien być znacznie krótszy od czasu trwania pracy wiosła nad wodą. Stosunek ten będzie się przedstawiał jak 1 : 3 na korzyść pracy nadwodnej, w najgorszym razie 3 : 5.

Początkujący najlepiej uczy się rytmu, gdy na pierwszych lekcjach posadzimy go za szlakowym, dobrze już wyuczonym rytmu. Wówczas rola nowicjusza co do rytmu ograniczy się wyłącznie do naśladowania. Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na równomierne zatapianie wiosła i wyjmowania pióra. Poprawianie tych błędów będzie tematem pierwszej lekcji. Dopóki uczeń nie nauczy się tej współpracy z resztą wioślarzy, dopóty szkolenie go w innych „sztukach" będzie bezcelowe. Dopiero gdy uczeń oswoi się z wiosłem i będzie się umiał niem posługiwać łącznie z resztą osady, przystępujemy do poprawiania pozostałych błędów.

Jak już zaznaczyliśmy, zastosowanie siodełka ruchomego będzie początkowo skłaniało wioślarza do uciekania z siodłem i słabego wykonywania ataku. Ponieważ jednak od należytego wykonania ataku zależy całe pociągnięcie, więc poprawianiu błędów w tym zakresie poświęcimy dużo uwagi. Na samym końcu pójdzie dopiero poprawa błędów w zakończeniu i wyjęciu pióra, wreszcie poprawa ogólnej postawy i uzgodnienie ruchów.

Należy pamiętać, że instruktora obowiązuje niewyczerpana wprost cierpliwość. Nie można więc odrazu wymagać od wioślarzy cudów, które leżą poza granicami ich możliwości.

Aby wytłumaczyć uczniowi konieczność rytmiki w wiosłowaniu, zwrócimy jego uwagę na trzy główne punkty: 1) że podjazd jest wykonywany w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy. Jeśli więc wykonamy ruch ten gwałtownie, wówczas mimowoli osłabimy pęd łodzi; 2) gwałtowne ruchy w łodzi powodują wahanie się jej w kierunku pionowym, wgniatanie i wyskakiwanie z wody, co również nie jest okolicznością pomyślną dla ruchu łodzi; 3) że szybki podjazd odbiera wioślarzowi tę jedyną sposobność odpoczynku, jaką jest przerwa między pociągnięciami. W przerwie tej wioślarz ma czas

odświeżyć zapas tlenu w płucach oraz odprężyć mięśnie. Jeśli tę pauzę skrócimy, wówczas mięśnie znacznie prędzej dojdą do kresu sprawności, i następne pociągnięcia będą wykonywane coraz słabiej i mniej dokładnie, aż wreszcie całkowicie przestaną wpływać na posuwanie się łodzi naprzód.

Wiosłowanie nie posuwa łodzi tak naprzód, jak to czyni np. silnik. Między chwilami, mającemi doniosłe znaczenie dla szybkości łodzi, np. zaatakowanie wody, pociągnięcie, zachodzą chwile obojętne, a nawet nieprzychylne posuwaniu się łodzi. Cała więc sztuka wiosłowania polega na tem, aby odpowiednio wyzyskać chwile korzystne, niekorzystne zaś jak najbardziej ograniczyć. Opanowanie tej sztuki trwa czasem długi czas, a polega przedewszystkiem na należytej rytmice pociągnięcia, bez której niema dobrego wiosłowania.

Najtrudniejszym punktem do opanowania będzie tu oczywiście zakończenie pociągnięcia. Wioślarzowi należy wyjaśnić i podkreślić dlaczego ma szybko ręce odsunąć od ciała i dokonać ruchu podnoszenia się mięśniami brzucha i pleców. Chodzi mianowicie o to, aby uwolnić łódź od ciężaru, przełożonego do przodu, a następnie, aby tułów przesunąć do pozycji wygodniejszej, niż

pozycja wychylenia do tyłu. Ruchu podnoszenia się nie można dokonać przyciągając się stopami, gdyż wówczas nie będzie to podnoszenie się, lecz jedynie przyciąganie tułowia do wiosła.

Aby zaradzić tej właśnie trudności, wynaleziono wznoszące się szyny. Do końca szyn przybija się wkładki drewniane, wysokości do 1 cm, które powodują, iż szyny nabierają pochylenia w kierunku tyłu łodzi, gdzie przypada ich najniższy punkt.

Zastosowanie wznoszących się szyn umożliwia prowadzenie rękojeści wiosła w jednym poziomie, równoległym do powierzchni wody bez niepotrzebnych ruchów rąk. Skutkiem tego wioślarz nie potrzebuje myśleć o podnoszeniu rąk, aby zatopić wiosło, czy też o puszczaniu, by je wyjąć, gdy ruch ten staje się samoczynny przez zmianę położenia tułowia.

Ważne są również ułatwienia, jakie dla pracy nóg stwarza zastosowanie wznoszących się szyn. Nogi w tym wypadku pracują znacznie łatwiej, posuwając siodło po linji pochyłej, niż po prostej.

Już przy samem założeniu wiosła do wody zachodzi pierwsze ułatwienie. Przy szynach poziomych siodło będzie miało zawsze skłonność do

przedwczesnego posunięcia się ku tyłowi. Przy szynach wznoszących się ruch ten będzie hamowany. Nogi popychające siodełko po górę, będą zawsze musiały zmienić nieco kierunek swej pracy, przez co tułów będzie miał czas wyprostować się, zanim zostanie pozbawiony podpory nóg. Tułów będzie samoczynnie podnoszony do góry, przez co barki nie będą miały skłonności do opadania wdół. Ręce prowadzone jak poprzednio nie wyjmą wiosła zbyt wcześnie z wody.

Inaczej przy odjeździe. Wówczas nogi nie muszą dokonywać przyciągania siodła wdół, gdyż po pochyłości siodło zjedzie już lżej samo. Tkwi w tem niebezpieczeństwo zbyt szybkiego podjazdu, lecz przeciwdziała mu działalność nóg, powstrzymujących zbyt szybkie posuwanie się siodła. Nogi muszą zawsze naciskać na podnóżek, przez co osiągamy swój cel, t. zn. wolny podjazd i uzgodnienie ruchów od początku do końca.

Wynalazek szyn wznoszących się nie jest jeszcze powszechnie przyjęty. Na igrzyskach olimpijskich w Los Angeles łodzi z wznoszącemi się szynami nie miały jedynie Anglja, Włochy, Japonja, oraz niektóre osady Polski i Francji. Różnica wzniesień wynosiła od 0.8 cm (Niemcy) aż 2.7 cm (dwójka podwójna U.S.A.). Ustalenie róż-

nicy wzniesień zależy od warunków fizycznych osady i powinno być dokonane przez trenera po przeprowadzeniu prób.

PRACA WIOSŁA W WODZIE

Dotychczas mówiliśmy wyłącznie o zachowaniu się tułowia, rąk i nóg wioślarza w czasie wiosłowania. Pozostał natomiast na boku przedmiot, który odgrywa niemałą rolę przy posuwaniu się łodzi naprzód, t. zn. wiosło. Nawet prawidłowo wykonana praca tułowia i mięśni przy złem prowadzeniu pióra może przynieść mniejsze powodzenie w efekcie, niż się tego spodziewamy.

Działanie pióra wiosła w wodzie poznamy, obserwując zachowanie się niejako wody w czasie wiosłowania. Jeśli pociągnięcie zostało dokonane odpowiednio silnie i prawidłowo, wówczas przed piórem utworzy się „góra" wodna, za wiosłem zaś pewnego rodzaju próżnia. Im większa owa „góra", im większa próżnia, tem pociągnięcie jest silniejsze.

Gdy wioślarz wyłoży się zbyt daleko do przodu, lub gdy atak zostanie dokonany zbyt słabo, wówczas obydwa te objawy nie wystąpią. Jeżeli przyczyną tego będzie zbyt dalekie wychylenie, to sprawa będzie dla nas zupełnie prosta, gdyż

wówczas postawa ciała wioślarza jest niedogodna dla silnego ruchu, a kąt, pod jakim wiosło jest nastawione do łodzi, nie odpowiada prawidłom fizycznym pracy. Przy wielkiem wychyleniu napór na wiosło zwraca się raczej przeciw odsadni lub dulce, niż służy popchnięciu łodzi naprzód. Stan ten trwa dopóki ciało nie przyjmie postawy prostopadłej do siodła.

Obserwując dalej wodę zauważymy, że woda tak długo tworzy „górę“ przed piórem, jak długo porusza się siodło po szynach. Z chwilą, gdy ukończymy pracę siodła, wówczas woda także „odkleja“ się od pióra, co dowodzi, iż pióro wówczas nie dokonywa już tak energicznej pracy jak uprzednio. Przypatrując się baczniej dojdziemy do przekonania, że owa „góra“ powstaje wtedy, gdy wiosło pracuje po linji mniej więcej równoległej do linji łodzi.

Z powyższego wynika jasno granica wychylania się wioślarza zarówno do przodu, jak i do tyłu. Oczywiście nie może być mowy o zaniechaniu wogóle wychylania się, gdyż wówczas nie możnaby poprawnie przygotować wiosła i tułowia do wykonania właściwej im pracy.

Pióro wiosła tem silniej przeciwdziała oporowi wody, im wiosło jest bardziej zbliżone do kąta 90 st. w stosunku do kila łodzi. Pracuje więc



Z mistrzostw Europy w r. 1931 w Paryżu.
Osada Klubu Wioślarskiego z r. 1906 Poznań, która na mistrzostwach Europy w r. 1931 w Paryżu zajęła drugie miejsce w biegu czwórek bez sternika, będąc najlepszą polską osadą na tych zawodach.

najsilniej wówczas, gdy znajduje się dokładnie pod kątem prostym do łodzi. Byłoby jednak błędem, gdybyśmy chcieli pracować tylko wtedy, gdy wiosło przyjmuje tak korzystne położenie. Aby pióro dobrze pracowało w tej właśnie pozycji — konieczny jest silny atak, wówczas bowiem uzyskany odrazu na początku odpowiedni opór na piórze i przeciąg przez wodę będzie odpowiednio silny.

Podobnie dzieje się, gdybyśmy chcieli wyrzec się silnego zakończenia ciągu. Wówczas bowiem nie byłoby wpływu popychającego łódź i w czasie przerw między pociągnięciami łódź zbyt szybko traciłaby swą szybkość, nie będąc popychana do końca trzymania pióra w wodzie.

W ten sposób opór łodzi przed każdem pociągnięciem byłby za duży do pokonania, a zatem odbiłoby się to na sile wioślarza, któryby zbyt

szybko stracił swe siły. Dlatego też wiosło musi być przeprowadzone przez wodę od początku zatopienia aż do wyjęcia z niezmniejszającą się siłą.

Przy przeciąganiu pióra wiosła przez wodę działają trzy główne grupy mięśni, t. zn. tułowia, rąk i nóg. Działanie ich musi być jednoczesne, jeżeli pociągnięcie ma dać odpowiedni wynik. Uzgodnienie pracy tych trzech grup mięśni wymaga oczywiście odpowiedniego treningu.

Tajemnicą utrzymania pędu łodzi jest takie opanowanie ruchów wioślarza i wiosła, aby posuwały łódź równomiernie naprzód. Wielka nawet siła pociągnięcia pójdzie na marne, jeśli pochylenie do przodu lub podjazd zostanie dokonany w sposób gwałtowny, hamujący pęd łodzi. Wytworzy się owo znamienne „skakanie", które możemy łatwiej zaobserwować przy jeździe osad początkujących. Starają się one dokonać podjazdu jak najszybciej i przenosząc zbyt szybko ciężar ciała z dziobu łodzi na ster i odwrotnie powodują przesadne wgniatanie łodzi w wodę. Zwiększony opór wody w następstwie wywołuje zatrzymywanie łodzi. Tajemnica szybkości posuwania się łodzi polega więc na takiem opanowaniu ruchów wioślarza, aby w czasie podjazdu nie hamował jej pędu. Da się to uzyskać

przez: 1) błyskawiczny odrzut rąk do przodu, 2) miarowe pochylenie tułowia do przodu, 3) wolny podjazd siodełkiem do przodu. Odwrócona kolejność tych ruchów lub też zbyt gwałtowne wykonanie któregokolwiek z nich musi wywołać ujemne skutki. Niemałą rolę odgrywa również oddychanie. Odpowiednie ułożenie wdechu i wydechu ma doniosły wpływ na wykonanie poszczególnych części zakończenia ciągu.

Pozostaje jeszcze sprawa prowadzenia pióra nad wodą i pod wodą. Jeśli wioślarz chce się daleko wychylić do przodu, wówczas mimowoli naciska na rękojeść przy pochylaniu i wiosło idzie wysoko wgórę. Przy ataku albo zostanie wsunięte do wody zbyt głęboko, albo też, co nawet częściej się trafia, nie wsunie się do wody przy największem wyłożeniu pod kątem prostym do wody, lecz przebędzie część drogi w powietrzu, tej właśnie drogi, którą powinno przebyć już pod wodą. Jest to błąd dość często spotykany w osadach nowicjuszy. Tego rodzaju „kradzenie“ wody powoduje ubytek na sile i długości pociągnięcia. Pociągnięcie robi wrażenie długiego, lecz w gruncie rzeczy wcale takie nie jest.

To też w czasie pochylania należy lekko wiosło w rękojeści podnosić do góry w ten sposób, aby pióro w powietrzu przebyło drogę mniej wię-

cej po linji równoległej. Jeśli całość została dobrze wykonana, wówczas w chwili ataku wody pióro wiosła będzie się znajdowało w odległości mniej więcej szerokości dłoni od zwierciadła wody i będzie łatwe wsunięcie go do wody.

W czasie przeciągu przez wodę górna krawędź wiosła powinna być w stałej styczności z jej powierzchnią. Nie znaczy to, aby część pióra miała wystawać nad wodę. Chodzi tylko o to, aby pióro nie poszło zbyt głęboko. Także w swej pracy pod powierzchnią wody pióro musi pracować po linji równoległej do powierzchni.

Aby to uzyskać, musimy rękojeść wiosła dociągać do dolnej części piersi. Jeśli dociągniemy do brzucha, wówczas pióro będzie pracowało po linji krzywej. Podobnie, jeśli w ciągu przeciągania będziemy zmieniali natężenie siły, także wiosło w wodzie nie będzie pracowało po linji równoległej, lecz linja jego pracy będzie się przedstawiała jako zygzak. Możemy to łatwo zauważyć, obserwując jakąkolwiek osadę.

Aby pióro właściwie zostało zanurzone w wodzie, trzeba wioślarza nauczyć wczesnego obracania pióra. Obracanie to zaczyna się już po połowie podjazdu. Jeśli bowiem wioślarz będzie chciał obrotu wiosła dokonać w ostatniej chwili, wówczas zajdzie możliwość, iż pióro zostanie zanu-

rzone krzywo, zatem zbyt głęboko pod wodę. Im bliżej pióro wiosła będzie się znajdowało powierzchni wody, tem łatwiej wioślarzowi będzie je zanurzyć. Nie należy jednak sądzić, aby prowadzenie pióra po powierzchni wody w czasie podjazdu było celowe. Powstaje wówczas znaczny opór wody o pióro wiosła, a następnie przy zanurzaniu wiosła nie można uniknąć trącania końcem pióra o wodę i wywoływania wyprysków, nieprzyjemnych dla osady, oraz hamujących pęd łodzi.

Porządna sportowa osada nigdy nie pojedzie, prowadząc w czasie podjazdu pióra po wodzie. Tej zasady trzeba uczyć uczniów od pierwszej lekcji, gdyż trudno później tę wadę usuwać. Początkujący, któremu łódź wydaje się dziwnie chybotliwa i wąska, zawsze dąży do podtrzymania równowagi przez oparcie pióra na wodzie. Tym zamiarom trzeba zawczasu położyć tamę, zwłaszcza, że prowadzenie pióra po wodzie już przy lekko wzburzonej powierzchni jest niemożliwe, a cóż dopiero mówić o falach.

Nakoniec trzeba wspomnieć o ogólnem ułożeniu ciała, które zapewnia należyte wykonanie przeciągu przez wodę. Oto od chwili odbicia od pomostu do powrotu na przystań wioślarz powinien ustawicznie baczyć na swoją postawę. Roz-

luźnianie mięśni po wyjęciu pióra z wody nie jest celowe i nie pomaga wcale do odpoczynku. Później bowiem tułów chcąc wykonać następne pociągnięcie musi w ostatniej chwili naprężać mięśnie, a zatem praca będzie podwójna. Zresztą przy innych ćwiczeniach, jak np. przy biegu lekkoatletycznym, nie mamy tego rozprężania i sprężania mięśni, tam tułów musi ustawicznie pracować. Zasadę tę należy rozciągnąć i na wiosłowanie. Oczywiście, że okres między jednem uderzeniem a drugiem musi być wykorzystany do nabrania oddechu i częściowego odpoczynku, lecz odpoczynku tego nie można sobie fałszywie tłumaczyć.

Wioślarz rozluźniający mięśnie po zakończeniu ciągu musi w ostatniej chwili przed nowem uderzeniem dokonać dodatkowej pracy, a mianowicie naprężenia mięśni. Praca ta musi być wykonana znacznie szybciej, niż kiedykolwiek indziej, gdyż zachodzi konieczność zanurzania wiosła. Niema wtedy mowy o dokładności wykonania i całe wiosłowanie nabiera cech nieestetycznych. Niestety wiosłowanie takie nie należy u nas do rzadkości, zwłaszcza wśród osad twierdzących, że wiosłują tylko „dla własnej przyjemności".

Zasadniczo biorąc wszystkie wiosła w osadzie

powinny pracować po linjach równoległych. Wiosło nr. 3 powinno być równoległe do nr. 1, nr. 4 do nr. 2 i t. d. Jeśli osada nie składa się z ludzi równych wzrostem, nie zawsze da się to uzyskać. To też nauczyciel powinien orjentować się, czego może od osady wymagać. Jeśli to jest osada regatowa i rozporządza osobną łodzią, wówczas celowe będzie odpowiednie nastawienie dulek, podnóżków, ramion i t. d. stosownie do wzrostu i rozpiętości ramion każdego wioślarza. Częściej jednak trafi się, że będziemy korzystać z łodzi oddanej do ogólnego użytku. Nie znaczy to jednak, aby łódź miała być opuszczona, dulki pokrzywione, a całość brudna i pogięta.

Łódź musi być przedewszystkiem sztywna. Jeśli przy wynoszeniu skręca się raz w tę, raz w drugą stronę, wówczas trudno o należyte pociągnięcie. Wracamy więc znowu do punktu wyjścia: przed wyjazdem trzeba zawsze stwierdzić stan łodzi, a dopiero potem zabierać się do uczenia początkujących. Nie znaczy to jednak, że tylko nowiuteńka łódź nadaje się do jazdy. Także i starsza łódź, odpowiednio utrzymywana, umożliwi miłą jazdę, trzeba tylko dbać o nią, a wtedy będzie łatwiej dokonać na niej wzorowego pociągnięcia.

WIOSŁOWANIE WIOSŁAMI KRÓTKIEMI

Wiosłowanie wiosłami krótkiemi, czyli na łodzi, w której każdy wioślarz działa dwoma wiosłami, uchodzi słusznie za zupełnie odrębny rodzaj wiosłowania, chociaż ogólne zasady i tutaj obowiązują. Zmienią się jedynie szczegóły trudniejsze do opanowania i powodujące, iż nawet doskonali wioślarze z czwórki czy ósemki nie zawsze dochodzą do przeciętnych nawet wyników na wiosłach krótkich.

Wielu teoretyków wiosłowania godzi się na to, iż aby osiągać dobre wyniki na jedynce czyli skiffie, musi się mieć jakąś iskrę Bożą czyli talent. Jakieś specjalnie dobre nastawienie psychiczne i fizyczne do tego rodzaju wiosłowania. Przykłady zdają się potwierdzać w całej rozciągłości tę teorję.

Łódź na wiosła krótkie jest oczywiście przyjemniejsza pod wieloma względami od łodzi na wiosła długie. Sprawia to przedewszystkiem pewna samodzielność, jaką ma wioślarz na jedynce. Wiosłowanie na łodzi z długiemi wiosłami jest możliwe najmniej przy dwóch osobach — na jedynce nie jesteśmy od nikogo zależni. Z tego też jednak tytułu wiosłowanie

na tym typie łodzi jest trudniejsze i stawia wioślarzowi znacznie większe wymagania.

Zaletą wiosłowania na wiosła krótkie jest wszechstronne kształcenie tułowia. Nawet przy najbardziej wzorowem wiosłowaniu na wiośle długiem nie da się uniknąć pewnej jednostronności, której zapobiega się przez przesadzanie wioślarzy z jednej strony na drugą. Natomiast na wiosłach krótkich wioślarz używa całego ciała symetrycznie.

Którego rodzaju wiosłowania należy najpierw uczyć — jest dotychczas rzeczą sporną. Istnieją zwolennicy rozpoczynania nauki od wioseł krótkich, jakkolwiek wydaje się rzeczą jasną, iż łatwiej jest się najpierw nauczyć wiosłować jednem wiosłem, a dopiero później przejść do rzeczy trudniejszej, jaką jest wiosłowanie na wiosła krótkie. Na podstawie własnego doświadczenia nie radziłbym nikomu rozpoczynania nauki z początkującym na łodzi z wiosłami krótkiemi. Sprzeciwia się to zasadzie usuwania trudności w początkach nauki. Żaden wioślarz nie dojdzie do właściwego pociągnięcia na jedynce, zanim nie nauczy się wiosłować dobrze na łodzi z długiemi wiosłami. Im lepiej wiosłuje wioślarz na czwórce, tem łatwiej mu pójdzie nauka na jedynce.

Wioślarz, mający zamiar startowania w regatach na jedynce, musi jednoczyć w sobie cechy fizyczne i psychiczne szlakowego oraz sternika. W czasie biegu musi sam pamiętać o tempie, szybkości, o przeciwniku, musi znać swoje siły i wiedzieć kiedy rozpocząć atak na pozycję czołową, kiedy ograniczyć się do równego tempa i t. d. Słowem musi sam kierować swoim wyścigiem. Jest to trudność bardzo poważna, której wielu doskonałych wioślarzy nie umiało dotychczas pokonać.

Zanim wioślarz dojdzie do właściwych wyników upłyną czasem całe lata. Styl na jedynce jest rzeczą bardzo indywidualną. Nieraz zdarzało się, iż wioślarz dopiero po roku dochodził do stylu, zapewniającego zwycięstwo. Ja sam, szkolony w pierwszych krokach jazdy na jedynce, byłem szkolony źle. Udowodnił to pierwszy bieg, w którym startowałem, starając się o wierne zastosowanie wpojonego mi stylu. I dopiero gdy bieg ten przegrałem, gdy okazało się, że styl, którego mnie uczono, był do niczego — wziąłem się do samodzielnej roboty. W ciągu dwóch miesięcy, na długich, częstych wyjazdach obserwowałem długość pociągnięcia i należyty atak, aż doszedłem do formy i w drugim biegu pojechałem zupełnie inaczej. Zastosowałem wręcz od-

mienny styl, w wyniku bieg wygrałem, chociaż nikt na mnie nie liczył.

Upłynęły jednak dwa pełne lata zanim opracowany przeze mnie styl doszedł do takiej dokładności, że mogłem się ubiegać z powodzeniem o tytuł mistrza Polski. Wówczas styl wiosłowania nie przypominał ani w jednej setnej części stylu, „dzięki" któremu przegrałem pierwszy bieg.

A więc jeśli do opanowania sztuki wiosłowania wogóle trzeba lat pracy, to dopiero przy wiosłowaniu na wiosła krótkie trudności w opanowaniu techniki jazdy powiększają się znacznie.

Oczywiście zdarzają się talenty w rodzaju F. S. Kelly'ego, który już w pierwszym swym wyścigu pokonał najlepszych współzawodników angielskich, albo w rodzaju Tena Eyka, który mając lat 17 wygrał Diamonds Sculls. W większości wypadków na powodzenie trzeba pracować całe lata. Taki np. Gunther, mistrz Europy z r. 1929, rozpoczął starty na jedynce w r. 1920, a dopiero w r. 1929 doszedł do poziomu mistrzów świata, zdobywając Diamonds Sculls i mistrzostwo Europy.

Kto powinien brać się do startów na jedynce? Tutaj właśnie rozstrzyga talent. Wielkie, fizycznie doskonale rozwinięte postacie często ulegają

małym i szczupłym wioślarzom, którzy technikę wiosłowania doprowadzili do wyżyn. Tam jednakże, gdzie technika jest równa, zaciętość i ambicja odpowiadają sobie, dobre warunki fizyczne będą zawsze górowały. Do tego nieodzowną rzeczą jest odpowiednia zdolność umysłowa prowadzenia wyścigu i szybkiej orjentacji, bez której nawet doskonały wioślarz nie da sobie rady.

Rzadko do powodzenia dochodzą wioślarze o wymiarach zapaśników. Zbyt wielka masa i ciężar są w kategorji jedynek przeszkodą trudną do zwalczenia. Głównym atutem w biegu jedynek jest młodość. Nierzadkie są wypadki startowania w czwórkach czy ósemkach wioślarzy ponad 40 lat (np. słynni Szwajcarzy bracia Schöchlin), natomiast rzadziej spotyka się jedynkarzy ponad trzydziestkę, którzy zdołaliby się utrzymać na poziomie mistrzowskim. Do takich należy np. Blackstaffe, który zdobył mistrzostwo olimpijskie mając lat ponad 40, a także słynny jedynkarz szwajcarski dr. Boshardt, który mając lat 42 zdobywał jeszcze mistrzostwo Europy, jako szlakowy dwójki podwójnej.

Natomiast często zdarza się, iż wioślarz, który zakończył swoją karjerę, jako jedynkarz, startuje nadal w osadach wielowiosłowych i jest w nich duchem zwycięstwa. Wystarczy przyto-

czyć tylko Beresdorfa senjora i Hamiltona Clouette, którzy mając 43 oraz 41 lat wygrali bieg dwójek w Henley, w czasie, gdy jako jedynkarze byli już poza granicą klasy. Obaj ci wioślarze startowali również z powodzeniem w biegach czwórek.

NAUKA JAZDY NA JEDYNCE

Do nauki jazdy na jedynce powinien więc zabierać się wioślarz, który już przeszedł szkołę wiosłowania na czwórce i w tej sztuce doszedł do przeciętnego poziomu wiosłowania, umożliwiającego już jazdę na łodzi wyścigowej.

Nie należy sądzić, że naukę jazdy na jedynce należy zaczynać odrazu od jedynki wyścigowej. Błąd ten mści się później i wioślarz, który zbyt wcześnie dorwał się do jedynki wyścigowej, nigdy nie będzie prawidłowo wiosłował, jeżeli nie wróci ze źle obranej drogi.

Do pierwszych wyjazdów nadaje się najlepiej szeroka i w miarę ciężka łódź. Naukę rozpoczynamy odrazu od siodełka ruchomego. Używanie ciężkiej łodzi jest zewszechmiar zalecenia godne nawet dla biegłych już wioślarzy, startujących w regatach. Powinni oni używać cięższej łodzi do pierwszych wyjazdów na wiosnę i ostatnich w je-

sieni, aby w spokojniejszych warunkach „cyzelować“ swój styl wiosłowania.

Łódź ta powinna być przed treningiem zbadana, a wszelkie niedociągnięcia usunięte. Łódź musi mieć wzorowe nastawienie podnóżka, dulki, siodła i t. d. Rozpiętość ramion (od dulki do dulki) wynosi w wyścigowej jedynce przeciętnie 150 cm. Wioślarze o długich ramionach powinni rozpiętość tę odpowiednio powiększyć. Najwyższy punkt dolnego ramienia dulki powinien być wzniesiony nad poziom siodła 13—14 cm. Na swojej łodzi miałem zawsze ustawioną dulkę lewą 13.5 cm, prawą 13 cm. Im niżej dulka ustawiona tem lepszy pociąg, tem łatwiej jest uzgodnić siłę nóg z siłą mięśni pleców.

Dulka musi mieć odpowiedni kąt nachylenia, gdyż w przeciwnym razie wiosło będzie tonęło. Jeżeli dulkę podniesiemy wyżej, wówczas będzie łatwiej prowadzić wiosła, zwłaszcza, gdy jedziemy po niespokojnej wodzie, lecz wioślarz będzie się czuł wskutek tego w łodzi niepewnie i uderzenie nie będzie miało już tej należytej spoistości.

Długość wioseł zależy od siły wioślarza. Przeciętne wymiary wiosła krótkiego: długość 3 m, szerokość: 15.6 cm—16.5 cm, długość dźwigni wewnętrznej: 84—87 cm. Pielęgnowaniu łodzi

należy poświęcić tem większą uwagę, iż jedynka wyścigowa wymaga szczególnie dokładnego nastawienia.

Ucząc wiosłowania wiosłami krótkiemi trzeba mieć na uwadze dwie rzeczy, a mianowicie, czy mamy nauczyć wiosłowania jedynie do celów turystycznych, czy też do celów regatowych. Do celów turystyki wtajemniczanie ucznia w finezje stylowe będzie nie na miejscu. Natomiast, jeśli uczeń nasz ma stanąć do regat na jedynce — wówczas musi mieć pojęcie o wszystkich szczegółach.

Oczywiście podstawowe zasady będą takie same.

Na uwagę zasługuje przedewszystkiem sam uchwyt wiosła. Musi on być równie delikatny i niekurczowy jak przy wiośle długiem, a jednak równocześnie na tyle mocny, aby przewalająca się fala nie wytrąciła wiosła z ręki. Wiosło krótkie trzyma się nachwytem, na samym końcu rękojeści, w ten sposób, że duży palec spoczywa na zewnętrznej powierzchni rękojeści — na powierzchni końcowej i wpycha niejako wiosło do dulki. Tym sposobem trzyma się zarówno prawe, jak i lewe wiosło.

Początkujący będzie miał ochotę trzymać wiosło samym nachwytem, przyczem duży palec

pójdzie pod spód rękojeści. Tego rodzaju trzymanie wiosła jest dużo słabsze i mniej sprzyja wiosłowaniu.

Przy wychyleniu do przodu istnieją trzy możliwości: 1) albo kolana mamy zwarte i piersi do nich dotykają, przytem wychylenie jest tak dalekie, jak na to pozwalają złożone kolana, 2) kolana rozchylamy szeroko i tułów wychyla się bardzo daleko do przodu wciskając się między kolana, 3) kolana rozchylamy tylko lekko, a w ten sposób, iż wchodzą one pod pachy. Zastosowanie jednego z tych sposobów zależy od budowy fizycznej wioślarza. W każdym razie nie jest polecenia godne szerokie rozchylanie kolan, powodujące z jednej strony zbyt słabe nastawienie nóg, z drugiej zaś uniemożliwiające silne wykonanie ataku, gdyż tułów musi się najpierw podnieść, a dopiero później wykonać właściwą mu pracę.

Najwłaściwsze jest pozostawienie kolan między ramionami. Ustanawia to granicę wychylenia zależnie od warunków fizycznych wioślarza, a przytem umożliwia wykonanie silnego ataku.

Atak na jedynce wyścigowej jest rzeczą najtrudniejszą. Wykonanie ataku w ten sposób, w jaki wykonywa się go na wiośle długiem —



Jedynkarz niemiecki von Düsterlho w chwili zaatakowania wody. Kolana lekko rozchylone, ręce wyprostowane, głowa podniesiona, stopy mocno oparte o podnóżek.

jest nie do pomyślenia. Braknie nam sił po kilkunastu już uderzeniach i nie ma na to wpływu żaden trening. Musimy zatem zmienić atak w ten sposób, aby był on równie energiczny, a mimo to nie stawiał zbyt wielkich wymagań organizmowi.

Angielscy zawodowcy dokonywają ataku w ten sposób, że wsuwają do wody nieobrócone wiosła i atakują błyskawicznie wraz z obrotem

piór. Osobiście uważam ten rodzaj ataku za zbyt trudny dla przeciętnego wioślarza-amatora. Pióra muszą być przed zatopieniem dokładnie obrócone i przygotowane do ataku. W chwili najdalszego wyłożenia do przodu wsuwamy wiosła do wody i wykonywamy silny atak, uzgadniając siłę nóg, tułowia i rąk, które jednak muszą pozostać wyprostowane.

Atak na wiosłach krótkich nigdy nie będzie miał wyglądu takiego ostrego uderzenia, jak na wiosłach długich. Z natury rzeczy będzie on nieco miększy, gdyż na jedynce wyścigowej przy wychyleniu wiosło jest w daleko mniej korzystnem położeniu w odniesieniu do łodzi, niż na wiośle długiem.

W chwili ataku należy baczyć, aby duże palce dłoni wciskały odpowiednio wiosła do dulek. Wiosło w chwili ataku musi wejść do wody tyle tylko, ile trzeba; topienie wioseł, a co jeszcze gorsze jednego z nich, może się odbić ujemnie już nietylko na samym pociągu, lecz także na równowadze łodzi.

Gdy wykonaliśmy atak, przychodzi kolej na przeciąg przez wodę. Ręce w dalszym ciągu działają jako łączniki między wiosłami i tułowiem. Zachodzi tu tylko pytanie, czy siodło ma być zatrzymane w chwili ataku, czy też odrazu pchnięte

ku tyłowi. Przeważa zdanie, iż siodło musi być błyskawicznie posunięte do tyłu. Oczywiście tak szybko, jak na to pozwoli prostujący się tułów. Na jedynce wyścigowej zawsze siodło będzie wyprzedzało w pewnej mierze tułów. Należy jednak baczyć, aby w ruchu tym nie było przesady.

Wahanie tułowia do tyłu musi być rozłożone na cały czas ruchu siodła ku tyłowi. Ruch ten musi być miarowy i spokojny bez przyśpieszania, ale też bez opóźnień.

Praca rąk zależy od siły wioślarza. Wioślarz z silnemi przedramionami będzie wydatniej używał siły rąk, które wobec tego będą się prędzej kurczyły. Jest to rzecz tak dalece indywidualna, że trudno ją ustalać. W każdym razie zbyt wczesne kurczenie rąk, jeśli idzie o wiosłowanie turystyczne, nie jest polecenia godne.

Bardzo ważne w jeździe na jedynce jest zakończenie. Ponieważ w grę wchodzi tylko jedna osoba, przeto przeniesienie ciężaru do tyłu przy tak krótkiej łodzi, ma ogromny wpływ na jej szybkość. Jeśli zakończenie ciągu jest fałszywe, wówczas najsilniejszy nawet atak i przeciąg przez wodę idzie na marne.

Gdy więc ciało przeszło linję prostopadłą do łodzi, ręce zaczynają się kurczyć i przyciągać wiosło do korpusu. W chwili, gdy siodło doje-

chało do końca szyn powinna być ukończona również praca rąk i tułowia. W tem ułożeniu łokcie są wysunięte ku tyłowi, blisko tułowia, lecz nie kurczowo, dłonie dotykają lekko kości biodrowych, tułów jest pochylony do tyłu około 25 stopni, klatka piersiowa przez ruch rąk do tyłu wysunięta do przodu, głowa podniesiona do góry, nogi naciskają do końca silnie na podnóżek. Zakończenie ciągu musi być dokonane szczególnie silnie, nie może być mowy o zwalnianiu natężenia pociągnięcia, gdyż wtedy łódź będzie wciśnięta w wodę, zamiast być popchnięta do przodu.

Wychylenie tułowia do tyłu zależy głównie od budowy fizycznej wioślarza. Co do tej części pociągnięcia zawodowcy angielscy nie są zgodni. Mac Alpin, który przeprowadzał mój trening do mistrzostw Europy, nie był zwolennikiem dalekiego wychylenia. U niego główny nacisk kładło się na silne zakończenie przy bardzo miernem wychyleniu do tyłu. Wzamian za to nogi musiały pracować energicznie do końca. Natomiast Wingate, który trenował ósemkę olimpijską w roku 1928, był zwolennikiem nieco dalszego wychylenia.

Przeciwnie znowu trenerzy niemieccy, np. Reinhardt i Schmidt, wychylenie do tyłu *ustalali*

jako jednoczesne z zakończeniem jazdy siodłem. Było ono więc bardzo nieznaczne, zwłaszcza u Reinhardta. Długość wychylenia zależy w dużej mierze od długości zastosowanych szyn. Jeśli wioślarz ma długie szyny nie potrzebuje się tak daleko wychylać, jeśli szyny są krótsze, wówczas wychylenie będzie większe. Ważne jest jednakże, aby bez względu na długość wychylenia ogólna postawa pozostała swobodna, bez cienia sztuczności i napięcia. Twarde zakończenie, szarpanie wiosłami, dociąganie siebie do wiosła, ma zawsze ujemny wpływ na posuwanie się łodzi.

Dla ucznia pewną trudnością będzie prowadzenie wioseł, zwłaszcza w chwili, gdy się one krzyżują. Celem zapobiegnięcia zderzeniu rąk stosuje się podniesienie jednej dulki o pół centymetra nad drugą, przyczem jest zasadą, iż ręka słabsza prowadzi wiosło nad ręką silniejszą. Są także jedynkarze, którzy prowadzą podczas przeciągu lewą nad prawą, a podczas podjazdu prawą nad lewą.

Najtrudniejszą bodaj rzeczą do wyuczenia, a zarazem posiadającą niesłychanie doniosłe znaczenie dla szybkości łodzi, jest odrzut i właściwy sposób prostowania się, podjazdu i pochylania do przodu. Nawet wioślarz silny i dobrze przeciągający wiosła przez wodę traci dużo na wyni-

kach, jeśli nie potrafi do siły pociągnięcia nastawić swego odrzutu i podjazdu.

Wyjęcie piór z wody powinno być dokonane ruchem przegubów. Niedopuszczalne jest gwałtowne opuszczanie rąk ku dołowi, w celu wyciągnięcia wiosła z wody. Ruch taki wgniata łódź do wody i działa hamująco. Wypracowanie porządnego odrzutu i wyjęcia wiosła trwa najdłużej z całej nauki jazdy na jedynce.

Z chwilą wyjęcia wioseł ręce odrzucają rękojeść do przodu. Ruch ten musi być szybki, ale nie gwałtowny. W chwili odrzutu tułów nie może się załamywać i pochylać, musi być dalej wyprostowany. Fałszywe byłoby, gdyby wioślarz po odrzucie chciał się podnieść dopiero przy pomocy mięśni brzucha. Tu właśnie tkwi różnica między wiosłowaniem na wiosła długie i krótkie. Tułów musi właściwie zacząć przygotowanie do podniesienia się już w czasie ostatniej części pracy wiosła w wodzie. Musi się wyprężać i prostować w kierunku niejako naprzeciw wiosłom (oczywiście nie znaczy to, aby się dociągać do wiosła). Do tego celu konieczny jest silny ciąg do samego końca pobytu piór wioseł w wodzie.

Wielce pomocne jest w tej części ciągu lekkie podniesienie szyn. Różnica poziomów między najniższym punktem szyn, najbliżej położonym

podnóżka, a najwyższym wynosi 1.5 do 2 cm. Przez nachylenie szyn uzyska się to, że ręce do końca pracują normalnie, a wiosła do końca dobrze zanurzają się w wodzie. Ręce przy zakończeniu nie powinny iść zbyt wysoko. Im niżej przychodzą, tem silniejsze i lepsze jest zakończenie ciągu.

Aby zakończenie to nie „wisiało" w powietrzu, dobrze jest tak nastawiać podnóżek, aby lekko dotykać kółkami siodła zakończenia szyn. Ręce muszą być szybko wyprostowane, aby w czasie podjazdu nie zawadzić o zginające się kolana. Według mnie wykonanie zakończenia ciągu i odrzutu klasyfikuje wioślarza. Od płynności tej części wiosłowania zależy szybkość posuwania się. Łatwo jest się przekonać, iż opracowanie jej trwa całe lata, zanim można powiedzieć, że umie się ją dobrze wykonać.

U wszystkich jedynkarzy wielkiej klasy całość pociągnięcia wygląda w ten sposób, jakgdyby oni na wiosłowanie nie zużywali ani trochę siły. Szczególnie zaś uderza płynność zakończenia. Taki np. Gunther, Holender, miał bardzo oryginalny sposób wiosłowania, z którym nie każdy się godził, lecz wykonanie zakończenia i odrzutu było bez błędu. Chociaż można zauważyć wielkie różnice w stylu jedynkarzy, jednak

płynność i dokładność zakończenia jest u wszystkich jednakowa.

Podjazd do przodu ma również ogromne znaczenie dla biegu łodzi. Musi on być wolny. W czasie pierwszych ćwiczeń należy szczególnie baczyć na podjazd. A nawet w czasie ostrego treningu ćwiczenie wolnego podjazdu jest bardzo ważne. Początkujący jedynkarz będzie miał zawsze ochotę do bardzo szybkiego podjazdu. Nie wie on, że do wielkiej liczby uderzeń w minucie dochodzi się jedynie przez wolny podjazd.

Podjazd ten musi być tak wykonany, aby nie szkodzić pędowi łodzi. Poprostu łódź musi się przemknąć pod wioślarzem. Oczywiście da się to uskutecznić tylko wtedy, jeśli podjazd będzie wolny. Trzeba bowiem pamiętać o tem, że łódź ma największą szybkość w chwili zakończenia ciągu. Jeśli w tem miejscu wykonamy gwałtowny ruch w kierunku przeciwnym, t. zn. szybki podjazd, wówczas ruch ten będzie działał jako hamulec. Podjazd do przodu musi być więc wykonany wolno i miarowo, t. zn. w równem tempie przez całą długość szyn. Nie można w jednem miejscu jechać wolno, a potem przyśpieszać. Równomiernie z podjazdem idzie pochylanie tułowia, tak, że w chwili, gdy siodło dotknęło przo-

du szyn, także i tułów jest przygotowany do wykonania uderzenia.

Jest chyba rzeczą jasną, że jedynka to jeden z najtrudniejszych typów łodzi i że do doskonałości w jeździe na niej można dojść jedynie przez pilny trening. Trening ten musi być prowadzony od początku celowo i umiejętnie, nawet w tym wypadku, gdy dany wioślarz nie ma zamiaru brać udziału w regatach. Polecenia godne są tu długie wyjazdy, od 8 km dziennie do 20 i wyżej. W czasie takich długich wyjazdów wycieniowuje się poszczególne części składowe pociągnięcia.

W każdym razie nie należy siadać na jedynkę wyścigową, jeśli się nie opanowało jazdy na nieco cięższej łodzi. Wzamian za tę cierpliwość i wytrwałość otrzymamy pełnię zadowolenia, jaką daje zawsze samodzielne poruszanie się po wodzie i świadomość dobrego wiosłowania.

Naogół biorąc, wiosła podwójne nie mają w Polsce tego powodzenia co długie. Mało trafia się wioślarzy, którzyby poświęcili się temu typowi łodzi. Być może dlatego, że na jedynce stosunkowo trudniej o powodzenie niż na innym typie łodzi.

W Niemczech wiosła podwójne mają szerokie zastosowanie w wyszkoleniu młodzieży, zwłaszcza dziewcząt. Nie ulega bowiem wątpliwości,

iż wiosła podwójne wszechstronniej kształcą ciało, niż wiosło pojedyńcze. Także i kobiety więcej wiosłują na wiosła krótkie, przyczem urządza się zupełnie u nas nieznane zawody jazdy pięknej. Wprowadzenie takich zawodów u nas pomnożyłoby niewątpliwie zastępy zwolenników tego pięknego rodzaju wiosłowania.

STEROWANIE

Utarł się w naszych klubach zwyczaj, iż sterowanie jest równoznaczne z jakimś zaszczytem, którego może dostąpić tylko starszy członek klubu, posiadający wybitne zasługi. Dochodzi do tego, że są ludzie, którzy w czasie kilkudniowych wycieczek nie schodzą ze stanowiska sternika, są inni, którzy uważają sterowanie za coś tak strasznie trudnego, iż boją się próby.

Oczywiście jest to błędne. Każdy wioślarz, skoro tylko nauczy się wiosłować, powinien również opanować sztukę sterowania, która coprawda nie jest łatwa, ale nie jest także tak trudna, by średnio biegły wioślarz nie mógł jej podołać. Sternik natomiast musi także umieć wiosłować. Co bowiem począć na wycieczce z człowiekiem, który tego nie potrafi. Tak więc konieczne jest

wszechstronne wykształcenie wioślarza i sternika.

Sternik musi przedewszystkiem opanować komendy, potrzebne do kierowania osadą. Nie jest to tak błaha rzecz, jakby się wydawało, gdyż na komendy, rzucane przygodnie, można otrzymać tak różnorodne wykonanie, iż wynikiem ich może być zniszczenie łodzi.

Zasadą jest, aby komend stosowanych na wyjazdach było jak najmniej oraz aby były ujednostajnione. Jeśli każdy sternik będzie miał „swoje" komendy, wówczas nigdy osada nie będzie wiedziała, które z nich są właściwe.

Ruszamy z miejsca na komendę startową: „gotowi — naprzód". Używanie wszelkich innych rozkazów jest zbyteczne. Zatrzymujemy się na komendę: *„stop"*, wiosłujemy w kierunku przeciwnym na rozkaz: *„kontra"*. Nawracamy łódź na komendę: „lewa naprzód — prawa *kontra"* i t. d. Są to rozkazy proste i jasne dla każdego. Jeśli w danej chwili trudno mówić o ujednostajnieniu komend wioślarskich w całej Polsce, to przynajmniej powinny one być jednakowe na terenie jednego klubu lub ośrodka.

Wioślarz powinien poznać komendy i nauczyć się je wydawać, aby potem mógł kierować osadą.

Pierwsze lekcje sterowania powinny wyglą-

dać w ten sposób, że instruktor bierze początkującego na ster, sam siada przy wiośle i poucza sterującego. Poucza go zarówno w zakresie komend, które zresztą wioślarz już zna, jak i w zakresie kierowania sterem.

Wioślarz sam musi zauważyć, jaki wpływ na zachowanie kierunku przez łódź mają uboczne prądy rzeczne, słabsze uderzenie jednego z wioślarzy, musi także dojść do przekonania, jak silna powinna być reakcja steru na powyższe możliwości. W każdym razie źródłem sterowania jest doświadczenie, którego nic nie zastąpi. Nauka więc musi raczej polegać na obserwacji i uczeniu samodzielności.

W każdym razie sternik ma na swojej odpowiedzialności zarówno całość łodzi, jak i zdrowie, a nawet życie osady. Rozpoczynając wyjazd sternik obiera sobie za cel jakiś widoczny punkt i stara się odpowiedniemi ruchami steru zachować kierunek łodzi w czasie zbliżania się do niego. Trzeba przytem pamiętać o tem, że w gruncie rzeczy sterowanie oznacza hamowanie pędu łodzi, to też trzeba go używać tylko w razie konieczności, a raczej próbować sterować przez polecanie silniejszego lub słabszego wiosłowania jednej ze stron wiosłujących, w rodzaju: „lewa mocniej — prawa słabiej“ i t. p.

Wszelkie wpływy uboczne, a więc wiatru, prądów bocznych i t. p. muszą być wcześniej obliczone, a reakcja na nie zawczasu przygotowana. Nie można dać się zaskoczyć w ostatniej chwili jakiemuś bocznemu prądowi, gdyż później może to nas kosztować wielką stratę w czasie, jeśli nie rozbicie łodzi.

Zasadą jest, iż pod prąd jedzie się tam, gdzie prąd jest najmniejszy, z prądem natomiast tam, gdzie właśnie prąd idzie najsilniej. Jeśli mamy wodę sfalowaną, wówczas staramy się łódź do fal nastawić prostopadle, tak aby dziobem łodzi przecinać falę. Jeśli fale są zbyt duże, aby z niemi walczyć, wówczas polecamy osadzie położyć wiosła na fali i będziemy się starali utrzymać równolegle do fal, dając się przez nie kołysać. W każdym razie przy fali nie należy jechać zbyt blisko brzegu, gdyż wówczas fala może nas rzucić oń i uszkodzić łódź.

W czasie jazdy przez fale trzeba jednak ostrzec osadę komendą: „wiosła wysoko“, aby uchronić się przed zatapianiem wioseł przez falę. Przy wielkiej fali jedzie się krótkiemi pociągnięciami, wprost bez wychylania się do tyłu, a to aby uniknąć zatapiania dziobu łodzi, który może być tak nisko wgnieciony w wodę, że fala wedrze się do środka i zatopi łódź. W tym czasie ster-

nik musi trzymać obie linki sterowe mocno i nie pozwolić, aby fale niemi szarpały.

Jeśli mamy do czynienia z wiatrem, sternik musi wyszukiwać miejsca, gdzie wiatr jest hamowany przez wysoki brzeg i t. p. Czasem, przy wielkim wichrze, opłaci się nawet jechać po większym prądzie, będąc wzamian za to zasłoniętym od wiatru.

RUCH NA DROGACH WODNYCH

IV

Sternik musi sobie zdawać sprawę z tego, że rzeka lub jezioro są taką samą drogą jak ulica lub szosa, oraz że obowiązują na nich pewne przepisy ogólne, których powinien przestrzegać. Nie może sądzić, iż ta właśnie rzeka jest wyłączną jego własnością i że wolno mu posuwać się po niej, jak mu się tylko podoba.

Niestety u nas rzeczy te nie są jeszcze uregulowane, stając się nieraz powodem niebezpiecznych wypadków. Zwłaszcza wioślarze niestowarzyszeni i kajakowcy nie zdają sobie sprawy z tego, że na drodze trzeba przestrzegać porządku we własnym interesie.

Ogólne zasady ruchu na drogach wodnych przedstawiają się w zarysie następująco.

1) Łodzie jadące pod prąd trzymają się brzegów, wymijając od środka rzeki.

2) Łodzie jadące z prądem jadą środkiem rzeki. Na wodach szybko płynących dobijają do brzegów po uprzednim nawrocie.

3) Wymijając się łodzie wymijają się na lewo. To znaczy łódź, która jedzie szybciej, zjeżdża na lewo. Jeśli obie łodzie znajdują się na prądzie, wówczas łódź wymijająca zjeżdża na silniejszy prąd.

4) Na wodzie stojącej łodzie, jadące w prze-

ciwnych kierunkach, zawsze trzymają się swojej prawej strony.

5) Łódź ze sternikiem ustępuje miejsca łodzi bez sternika.

6) Każda łódź wiosłowa ustępuje miejsca parowcom, łodziom motorowym i żaglówkom, albo też zatrzymuje się, aby ułatwić przejście wymienionym typom nawigacyjnym. Należy zalecić wszystkim sternikom, aby ustępowali miejsca każdej łodzi na rzece, gdyż w ten sposób nie ryzykują straty w materjale i nie wystawiają na niebezpieczeństwo zdrowia osady.

7) Łódź wiosłowa mniejsza ustępuje miejsca większej, a więc dwójka czwórce, czwórka — ósemce i t. p.

8) Podczas przejazdu pod mostami i w miejscach węższych na rzekach, gdzie prąd jest większy, łódź jadąca wgórę rzeki czeka, póki łódź jadąca wdół rzeki nie przejedzie.

9) Podczas przejazdów wpoprzek rzeki (przy zmianie brzegów w jeździe pod prąd) łódź przejeżdżająca ustępuje miejsca łodzi, znajdującej się po prawej stronie łodzi przejeżdżającej.

10) Należy za wszelką cenę unikać przejeżdżania przy małej odległości przed dziobem innych pojazdów wodnych, np. między holownikiem a berlinkami i t. p., gdyż wówczas małe

uszkodzenie w łodzi, zacięcie się siodła i t. p. może spowodować nieszczęśliwy wypadek.

11) Wszelkim łodziom o napędzie żaglowym należy usuwać się z drogi. W każdym razie lepiej znajdować się po tej stronie żaglowca, która nie jest zakryta przez żagiel.

12) Mijając zakręty lepiej jest wyjeżdżać nieco do środka rzeki, aby uniknąć zderzenia z łodzią jadącą wdół rzeki tuż przy brzegu.

13) Do grzeczności należy, aby wszelkie łodzie mijające nas pozdrawiać pozdrowieniem wioślarskiem: czołem. Zwyczaj ten, niestety zaniedbywany w niektórych ośrodkach, należałoby wznowić, gdyż jest to piękna tradycja łączności wszystkich zwolenników sportu wioślarskiego.

Ponadto przepisy państwowe zawierają szereg wskazówek dla właścicieli pojazdów wodnych. Większość z tych przepisów odnosi się do parowców i łodzi motorowych, niemniej jednak sternik powinien przynajmniej w ogólnym zarysie zapoznać się z temi przepisami.

Przepisy te są następujące:

nie wolno zagradzać drogi drugiemu płynącemu statkowi i przeszkadzać mu w dalszym biegu. Statki przechodzące z jednej strony rzeki na drugą i krzyżujące drogę innym statkom powin-

ny trzymać się w takiej odległości od nich, by nie tamować ich biegu i unikać zderzenia.

Nie wolno płynąć obok siebie (równolegle) statkom nieparowym (a więc łodziom i kajakom), gdy nie są związane. W nocy łodzie sportowe powinny mieć na przodzie białe światło ze wszystkich stron widoczne.

Trasa rzeczna wyznaczona jest odpowiedniemi znakami, sygnalizującemi mielizny i t. p. Każdy wioślarz we własnym interesie powinien dbać o to, aby znaki te znajdowały się w dobrym stanie. Nie wolno więc lekkomyślnie najeżdżać na nie, a jeśli zauważy się, że znak jest zniszczony, należy dać znać o tem w najbliższym urzędzie dróg wodnych.

Parowce do dawania znaków używają sygnałów dźwiękowych (syreną) i świetlnych. Sygnały dźwiękowe są krótkie i długie. Dźwięk krótki trwa 1 sekundę — długi 5—10 sekund. Pauza między dwoma dźwiękami trwa sekundę.

Sygnały dźwiękowe są:

1 krótki dźwięk — wymijam na prawo,

2 krótkie dźwięki — wymijam na lewo,

3 krótkie dźwięki — maszynie dałem ruch wsteczny,

kilka krótkich dźwięków — wymijanie jest niemożliwe.

Gdy statek prześciga drugi środek lokomocji:

1 długi, 1 krótki — wymijam na prawo,

1 długi, 2 krótkie — wymijam na lewo,

kilka krótkich dźwięków — wymijanie jest niemożliwe.

Podczas mgły i śnieżycy:

długi dźwięk co 2—3 minuty — ogólny sygnał orjentacyjny,

ciągłe długie dźwięki — znak ostrzegawczy, jeśli drugi statek znajduje się na drodze.

Przy wejściu do cieśnin i zbliżaniu się do przystani — długi dźwięk — baczność.

W razie wypadku: naprzemian długie i krótkie dźwięki.

Sygnały świetlne i flagowe w znacznej mierze już nie dotyczą łodzi sportowych i są rzadziej używane. Najważniejszy jest tu sygnał nagłego zatrzymania się: w dzień poruszanie czerwonej flagi zgóry nadół, w nocy poruszanie czerwonem światłem.

Bardzo ważne natomiast jest oznaczenie szlaku wodnego.

1) Wiechy, tyki pływające i gruntowe.

Białe oznaczają niebezpieczeństwo przy lewym brzegu, idąc z prądem rzeki należy takie wiechy, tyki zostawiać po lewej stronie burty a czerwone po prawej; wiechy i tyki malowane

na białoczerwono statki zostawiają po lewej i po prawej burcie.

2) Bakany pływające.

Należy wymijać tak jak wiechy i tyki.

3) Znak zakrętowy.

Ustawia się na brzegu tuż przy szlaku normalnego poziomu wody. W nocy: na lewym brzegu biała latarnia na słupie u góry, na prawym brzegu czerwona.

4) Orjentacyjny znak wiosenny.

Ustawia się na stałym lądzie zabezpieczonym przed krą powodziową. W nocy: na lewym brzegu białą latarnię na słupie u góry, na prawym brzegu czerwoną.

5) Otwory do przejazdu pod mostami.

Dla statków w dzień: tarcza kwadratowa biała z czerwonym środkiem umieszczona nad przejściem. W nocy: zielone światło. Dla tratw: tarcza okrągła biała z czerwonym środkiem.

6) Cieśniny w których prześciganie, wymijanie holowanych statków jest zabronione.

Dwie tablice, flagi lub kule: górna biała, dolna czerwona, (po obu krańcach przestrzeni).

7) Przestrzenie, na których sznury holownicze muszą być rozdzielone.

Biała okrągła tarcza z pionowym czarnym pasem przez środek.

8) Znaki do obowiązkowego zmniejszania szerokości tratw.

Czerwony ostrokąt, zwrócony spodnią częścią wgórę (podniesiony na maszcie).

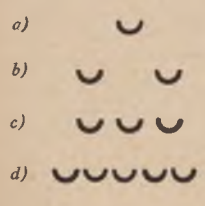
9) Specjalne tablice (zabronione zarzucanie kotwic i t. p.).

Czworokątne tablice z drzewa z czarnemi literami na białem tle.

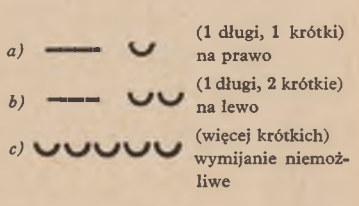
Jak więc widzimy ilość znaków wodnych nie jest zbyt duża i sternik może je łatwo zapamiętać, co niejednokrotnie może mu się przydać.

SYGNAŁY DŹWIĘKOWE

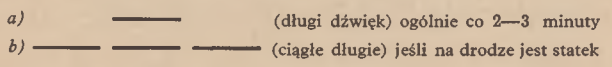
1. PRZY SPOTKANIU



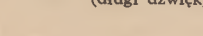
2. PRZY PRZEŚCIGANIU



3. PODCZAS MGŁY LUB ŚNIEŻYCY



4. PRZY WEJŚCIU DO NIEBEZPIECZNYCH PRZESTRZENI RZEKI, ZBLIŻANIU DO PRZYSTANI I T. P.



5. W RAZIE WYPADKU

— ⌣ — ⌣ naprzemian długie i krótkie

6. DLA POROZUMIENIA SIĘ W SZNURZE HOLOWNICZYM

——— ——— dwa długie dźwięki
- przed odjazdem
- przy zatrzymaniu się holownika podczas jazdy wdół rzeki
- jeśli który z holowanych statków musi się zatrzymać

SYGNAŁY ŚWIETLNE I FLAGOWE

a) sygnały dla tratew podczas jazdy

7. PRZY SPOTYKANIU SIĘ I PRZEŚCIGANIU



w dzień wywija się białą flagą po wolnej stronie

b) oświetlenie statków podczas jazdy

8. PAROWIEC LUB ŁÓDŹ MOTOROWA



kolorowe boczne światła, białe na przodzie i na tyle

9. HOLOWNIK PAROWY



kolorowe boczne światła; 2 jasne, białe przednie, jedno nad drugiem

10. STATEK O POJEMNOŚCI MNIEJSZEJ, NIŻ 30 TONN, IDĄCY POD ŻAGLAMI, ORAZ STATEK IDĄCY Z PRĄDEM BEZ ŻAGLI



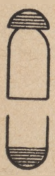
jasne, białe światło na przodzie, matowe białe wtyle

11. STATEK O POJEMNOŚCI POWYŻEJ 30 TONN IDĄCY POD ŻAGLAMI



kolorowe boczne światła, matowe białe tylne

12. HOLOWANY STATEK



na przodzie każdej barki białe światło, oprócz tego ostatnia barka lub holowany statek — matowe białe światło tylne

13. ŁÓDKI — WŁĄCZNIE DO SPORTOWYCH (NIEHOLOWANE)



jasne białe światło na przodzie — ze wszystkich stron — widoczne

14. ŁODZIE RYBACKIE



jasne białe światło ze wszystkich stron widoczne, którem wywija się przy zbliżaniu się innych statków.

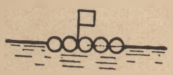
15. PROMY



po obu stronach jasne białe światła od wewnątrz przyciemnione

c) Oznaczenie stojących statków

16. STATKI



w nocy: jasne białe światło po stronie drogi wodnej, o ile statków jest więcej, wystarczy na stojącym po stronie drogi wodnej

17. TRATWY

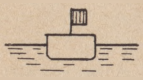


w dzień: biała flaga



w nocy: jasne, białe światło w kątach tratwy, po stronie drogi wodnej

18. DRAGI, STATKI CIĘŻKO NAŁADOWANE, NAŁADOWYWUJĄCE LUB BIORĄCE ŁADUNEK I T. P.



w dzień: czerwona tablica, flaga lub kula po stronie drogi wodnej



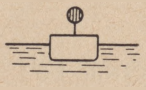
w nocy: czerwone i białe swiatło obok siebie, wpoprzek do prądu białe światło po stronie drogi wodnej

d) Sygnały w szczególnych wypadkach

19. STATKI Z NAFTĄ I T. P. LUB Z MATERJAŁAMI WYBUCHOWEMI



w dzień: czerwona flaga



w nocy: czerwone światło

20. PRZY ZATOPIONYCH STATKACH, BUDOWLACH NA RZECE LUB NA BRZEGU



w dzień: pochylona czerwona tarcza, flaga lub kula



w nocy: czerwone i białe światło, obok siebie, wpoprzek nurtu białe światło po stronie szlaku wodnego

21. SYGNAŁ W CELU NAGŁEGO ZATRZYMANIA

w dzień: poruszanie czerwonej flagi zgóry wdół



w nocy: również czerwone światło

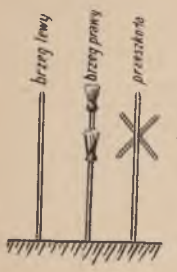
22. ZAMKNIĘCIE SZLAKU WODNEGO



w dzień: na brzegu 2 czerwone tablice, flagi, kule na statkach, czerwone flagi

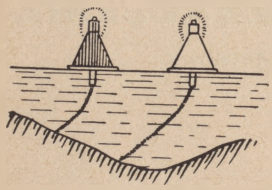
OZNACZENIE SZLAKU WODNEGO

23. WIECHY, TYKI PŁYWAJĄCE I GRUNTOWE



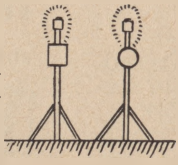
Białe oznaczają niebezpieczeństwo przy lewym brzegu, idąc z prądem rzeki, należy takie wiechy i tyki zostawiać po lewej stronie burty statku, a czerwone po prawej; malowane na białoczerwono statki zostawiają po lewej i po prawej burcie

24. BAKENY PŁYWAJĄCE



Wymijać należy jak wiechy i tyki

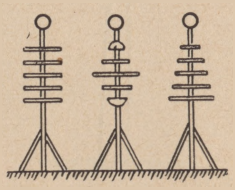
25. ZNAK ZAKRĘTOWY



ustawia się na brzegu, tuż przy szlaku normalnego poziomu wody — w nocy: na lewym brzegu białą latarnię na słupie u góry, na prawym czerwoną

26. ORJENTACYJNY ZNAK WIOSENNY

ustawia się na stałym lądzie, zabezpiecz. przed krą



w nocy: na lewym brzegu białą latarnię na słupie u góry, na prawym czerwona

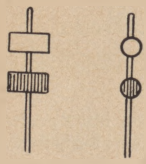
27. OTWORY DLA PRZEJAZDU POD MOSTAMI





dla statków w dzień: tarcza kwadratowa biała z czerwonym światłem, umieszczona nad przejściem — w nocy: zielone światło — dla tratw: tarcza okrągła, biała, z czerwonym środkiem

28. CIEŚNINY, W KTÓRYCH PRZEŚCIGANIE, WYMIJANIE HOLOWANYCH STATKÓW JEST ZABRONIONE



dwie tablice, flagi, kule: górna biała, dolna czerwona po obu krańcach przestrzeni

29. PRZESTRZEŃ NA KTÓREJ SZNURY HOLOWNICZE MUSZĄ BYĆ ROZDZIELONE



biała okrągła tarcza z pionowym czarnym pasem przez środek

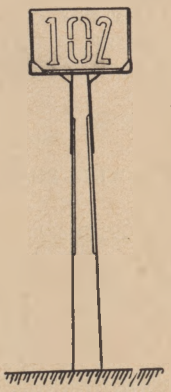
INNE OZNACZENIA

30. ZNAKI DO OBOWIĄZKOWEGO ZMNIEJSZENIA SZEROKOŚCI TRATEW



czerwony ostrokąt, zwrócony dolną częścią wgórę (podniesiony na maszcie)

31. SŁUP KILOMETROWY



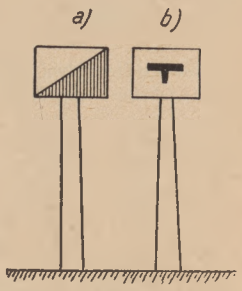
tablica i słup betonowe, po prawym brzegu

32. SŁUP HEKTOMETROWY



betonowe po lewym i prawym brzegu

33. TABLICE SPECJALNE



a) tablica oznajmiająca prom w pobliżu, górny trójkąt biały, dolny czerwony

b) biała tablica z czarnemi literami zabrania zarzucania kotwic, wyładowań i t. p.

v

ZACHOWANIE SIĘ W NIEBEZPIECZNYCH WYPADKACH

V

Nie można sobie wyobrazić, aby wioślarz nie umiał dać sobie rady w niebezpiecznych wypadkach na szlaku wodnym. Czyto będzie rozbicie łodzi, czy też wypadek tonięcia innej osoby, wioślarz powinien być pierwszy, który stawi czoło niebezpieczeństwu.

Do ratowania tonącego trzeba się zabierać z wielką ostrożnością, gdyż nerwowe ruchy tonącego mogą spowodować wywrócenie całej łodzi, jeśli np. idzie o łódź wyścigową. Do tonącego należy podjeżdżać w ten sposób, aby znalazł się on wpobliżu sternika lub szlakowego. Wówczas pierwsi wioślarze spławiają wiosła, natomiast reszta utrzymuje łódź w równowadze oraz posuwa łódź naprzód według wskazówek sternika.

Jeden z wioślarzy podaje tonącemu bosak lub wiosło i przyciąga go do łodzi, pomagając mu następnie dostać się „na pokład". Jeżeli jedziemy na łodzi wyścigowej, wówczas branie na nią tonącego jest niedopuszczalne. Trzeba się ograniczyć do przyciągnięcia tonącego i utrzymania go przy burcie, poczem osada jak najprędzej stara się dotrzeć do brzegu i oddać go w ręce ratowników lub kolegów.

Podjeżdżanie do tonącego zdołu jest niebezpieczne, gdyż może on wpaść pod łódź, uderzyć się o ramię lub wiosło, co tylko powiększy

zamieszanie. Wskakiwanie do wody jednego z wioślarzy na ratunek należy uważać za ostateczność w wypadkach, gdy pomoc osady nie poskutkuje. W tym wypadku osada musi trzymać się wpobliżu, by w każdej chwili przyjść z pomocą ratowanemu i ratującemu.

Trudno sobie wyobrazić, aby wioślarz nie umiał pływać. Jeśli nowicjusz zapisuje się do klubu, powinien we własnym interesie nauczyć się jak najprędzej pływać. Należy też w klubach przeprowadzać ćwiczenia w ratownictwie, aby jakiś wypadek nie zastał wioślarzy nieprzygotowanych.

Osada może się sama znaleźć w niebezpieczeństwie w razie uszkodzenia łodzi lub zalania jej przez fale. Położenie takie wymaga od sternika wielkiej przytomności umysłu. Trzeba sobie zdać sprawę z tego, że osada nie może pozostać w łodzi wyścigowej w razie jej zalania lub rozbicia. Gdy tylko woda w łodzi przekracza wysokość kilku centymetrów, sternik wydaje natychmiast komendę opuszczenia łodzi. Wioślarze wyskakują do wody po stronie przeciwnej swej odsadni i następnie, trzymając się burt, holują łódź do brzegu.

Podobnie i w łodzi klepkowej, gdy uszkodzenie jest znaczniejsze i woda zaczyna się dosta-

wać do wnętrza w większych ilościach, lepiej jest łódź opuścić i pustą dopchać do brzegu. Pozostawanie w łodzi może się zakończyć zupełnem jej zniszczeniem. Jeżeli to tylko jest możliwe — najlepiej jest łódź zalaną obrócić i opróżnić z wody, a następnie posuwać ją do brzegu. Byłoby rzeczą błędną, gdybyśmy chcieli wyjmować łódź pełną wody. Taka próba może się zakończyć wyłamaniem forniru w łodzi wyścigowej, a słabszych klepek w turystycznej. W łodzi wyścigowej opłaca się nawet czasem przedziurawienie płótna na dziobie, byle tylko jak najprędzej uwolnić ją od ciężaru i naporu wody.

Przy obracaniu łodzi należy baczyć, aby nie pogubić siodełek, steru, podłóg i t. p. Rzeczy drewniane mogą być doczepione do łodzi, gdyż w ten sposób powiększają powierzchnię utrzymywania na wodzie.

Jeżeli wydarzył się nam wypadek na wycieczce należy również pomyśleć o bagażu. Nerwowe wyrzucanie go z łodzi i szybkie obracanie jej może nas pozbawić rzeczy najniezbędniejszych do naprawienia uszkodzenia. Pożądany więc jest spokój za wszelką cenę.

W wypadku, którego przyczyną stał się parowiec, łódź motorowa i t. p. należy zapisać, raczej zapamiętać nazwę statku lub łodzi i zawiadomić

o wypadku władze. Zgłoszenie takie będzie miało podstawę wówczas, gdy wypadek był skutkiem niewłaściwej jazdy owego parowca. W każdym razie trzeba stwierdzić, że parowce i łodzie przy mijaniu mniejszych łodzi mają obowiązek dawania sygnałów ostrzegawczych i zmniejszania szybkości. Ze złośliwością, która niestety zdarza się jeszcze dosyć często wśród osób mało kulturalnych, trzeba walczyć zapomocą kar policyjnych.

Dobrze jest, jeśli na przystani lub w jej pobliżu można przeprowadzić ćwiczenia w ratowaniu, obracaniu łodzi, holowaniu jej do brzegu i t. d. Jest to też pewnego rodzaju trening, który może się wioślarzom nieraz przydać.

Po przybiciu do brzegu opróżniamy łódź z wody przez obrócenie jej jeszcze w wodzie, jeżeli obrócenia nie dokonaliśmy na pełnej rzece. Po obróceniu łodzi wyjmujemy ją na brzeg i stwierdzamy uszkodzenia. Łódź zalaną jedynie przez fale kładzie się zpowrotem na wodę i, po doprowadzeniu do porządku, jedzie się w dalszą podróż.

Jeśli uszkodzenie łodzi jest niewielkie i da się naprawić odrazu, wówczas dokonywamy tymczasowej naprawy i jedziemy dalej. W innym wypadku niema innej rady tylko dostawić łódź na

przystań, przewożąc ją wozem lub na parowcu albo też przenosząc na ramionach.

We wszystkich powyższych wypadkach zewszechmiar zalecenia godna jest opieka nad łodzią. Trzeba pamiętać, że nie jest to jej ostatni wyjazd i nieraz porządnie rozbita łódź, jeżeli zastosowano wporę odpowiednie środki, dała się jeszcze naprawić i służyła długie lata. Nawet od doszczętnie rozbitej łodzi prawdziwy wioślarz nie odejdzie, nie zabezpieczywszy jej przed zupełnem zniszczeniem.

W żadnym wypadku nie należy uchylać się od odpowiedzialności za rozbicie łodzi. Tajemne dostawianie łodzi na przystań, chronienie się przed odpowiedzialnością, jest rysem bardzo niełądnym i dlatego trzeba młodych wioślarzy wychowywać w tym duchu, aby tego rodzaju wypadki się nie zdarzały.

T R E N I N G

VI

Treningiem nazywamy celowe przygotowywanie się do zawodów. Do tego konieczne jest metodyczne traktowanie sprawy, przyczem w grę wchodzi wzmocnienie i rozwój całego ciała, przy jednoczesnem trenowaniu ducha, który również musi stać na odpowiedniej wyżynie.

Na zawodach zawodnik musi rozporządzać odpowiednią dozą energji, siły woli i gotowości oraz przytomności umysłu. Wielką rolę odgrywa opanowanie łodzi i wiosła. Całość tę uzyskuje się przez systematyczny trening czyli zaprawę.

Trening prowadzony celowo, poważnie i rzeczowo nietylko nigdy nie może wpływać ujemnie na zdrowie, lecz wręcz przeciwnie oddaje wielkie usługi, jako czynność usprawniająca organizm i przygotowująca go do większych wysiłków, niekoniecznie tylko sportowych.

Dlatego należy dążyć do tego, aby każdy młody a nawet i nieco starszy człowiek, przychodzący do klubu, bez względu na to czy ma zamiar brać udział w regatach czy nie — przechodził jednak trening sportowy i przygotowywał się do coraz to większych wysiłków, choćby to miało być jedynie wiosłowanie w czasie wycieczki i spacerów.

Przyjęło się w naszych klubach, iż wioślarz, który do regat nie staje, może wiosłować jak mu

się podoba. Jest to fałszywe postawienie sprawy, wskutek czego widzimy tyle pokracznych wprost postaci przy wiośle, jakkolwiek przy odrobinie wysiłku mogłyby one wyglądać zupełnie inaczej.

Za dawnych lat startowanie w regatach odbywało się bez osobnego przygotowania. Jeszcze dziś w szeregach weteranów wioślarstwa znajdziemy takich, którzy będą pamiętali pierwsze regaty, zwłaszcza prowincjonalne. Stawał do nich każdy kto chciał. Osady zbierano przygodnie, przypadkowy też bywał wynik takich regat. Dziś nawet na głębokiej prowincji trudno sobie wyobrazić osadę, któraby stawała do regat bez przygotowania.

Przygotowaniem do treningu sportowego są oczywiście wyjazdy szkolne. Wioślarz, który przeszedł planową szkołę nowicjusza da sobie prędzej i łatwiej radę w treningu, niż taki, który naukę wiosłowania rozpoczyna od treningu sportowego. Obok wyjazdów szkolnych wielką usługę oddają także wyjazdy dalekie — turystyczne, jeżeli w czasie nich myśli się także nieco o formie wiosłujących.

Trening sportowy wymaga pewnego przygotowania mięśniowego. A więc wioślarz, który w danym roku zaczął wiosłować, nie powinien w tym samym roku stawać do regat, gdyż jego



U mety...
Wyścig ósemek o mistrzostwo Polski w Bydgoszczy w r. 1933.

organizm nie jest jeszcze przystosowany do takich wysiłków. W ostatecznym razie może być mowa o braniu udziału w regatach jesiennych, przeznaczonych dla wioślarzy, którzy na wiosnę rozpoczęli naukę wiosłowania.

Trening osad wioślarskich, a zwłaszcza początkujących musi się odbywać pod nadzorem lekarza. Dobry instruktor lub trener sam pozna, kiedy wioślarz jest przemęczony, jeśli to uwydatni się nazewnątrz. Często jednak słaby organizm, zbyt ostro pracujący, zaczyna chorzeć w ten sposób, iż nic nie przejawia się naze-

wnątrz i tylko badanie lekarskie może wykazać czy i o ile dany wioślarz powinien być czasowo lub zupełnie odsunięty od treningu.

Nie należy jednak przesadzać w zbytniej pieczołowitości i t. zw. trzęsieniu się nad zawodnikami. Wytwarza to psychozę obawy przed przetrenowaniem, która jest jeszcze gorsza od przetrenowania. Wioślarstwo jest sportem męskim, poniekąd atletycznym, wymaga więc ludzi silnych i to zarówno psychicznie jak i fizycznie. Nie można się więc przejmować szczupleniem zawodnika i traceniem na wadze, jeżeli objaw ten jest związany z pierwszemi postępami w treningu, gdy wioślarz traci zbyteczny tłuszcz.

Jeżeli jednak przemęczenie da się zauważyć i lekarz wyda nakaz przerwania treningu, wówczas należy bezwzględnie nawet najbardziej ambitnego wioślarza od treningów odsunąć. Im wcześniej to nastąpi, tem dla wioślarza lepiej, gdyż wcześniej będzie mógł po wyleczeniu się powrócić do treningu.

W niektórych klubach przyjął się bardzo ładny zwyczaj uroczystego przyjmowania przyrzeczenia od trenujących wioślarzy, że będą pilnie przestrzegali treningu. Trening jest poniekąd regułą klasztorną i jeżeli ktoś raz postanowił brać w nim udział, musi tych reguł ściśle przestrzegać,

choćby mu się nieraz zdawało, że wskazówki trenera są złośliwe lub przesadne.

Rodzaje i sposoby treningu są dziś różnorodne. Wystarczy choćby rzucić okiem na prawzór sportowego treningu, jakiem jest przygotowanie osad do klasycznego wyścigu ósemek Cambridge—Oxford, aby się przekonać, że nieraz dwie skrajnie sobie przeciwne metody pracy doprowadzają jednak do mniej więcej tego samego celu, t. j. wypracowania pierwszorzędnej osady regatowej. Podobnie i w klubach angielskich metody pracy są różnorodne i nie można stwierdzić, która z nich jest naprawdę „lepsza", gdyż wszystkie mogą się poszczycić odniesionemi zwycięstwami.

Z powyższego wynika jasno, że nie sama metoda rozstrzyga o wyniku, lecz, że powodzenie zależy od licznych czynników składowych, jak np. wartości fizycznej i psychicznej osady, jej sumienności w treningu, i t. d. Niedotrzymanie jednego z tych warunków może stać się przyczyną porażki.

Ostatnio wiele zamieszania nietylko w Anglji, ale na całym świecie narobiła t. zw. metoda Fairbairna. Początkowo uważano, że w szkole tego największego teoretyka nowszych czasów, za główną podstawę uchodzi t. zw. styl wioślar-

ski, tymczasem okazało się, że metoda ta sięga znacznie głębiej.

Fairbairn posiada wielką zasługę wyrwania wioślarstwa z ciasnoty „ortodoksyjnych" zasad wiosłowania, które sprawiły, że wioślarstwo było tak trudne, iż nie sprawiało człowiekowi żadnej prawie przyjemności. Chociaż dziś jeszcze osady wierne zadawnionym zasadom robią wrażenie doskonałych, to jednak cały świat a zwłaszcza zaś środkowa Europa ze swojem bogactwem wód poszła w kierunku większej swobody, zapewniającej wioślarzowi znacznie więcej przyjemności.

Podstawą teorji Fairbairna jest swoboda. Nie znaczy to, że wioślarz trenowany tą metodą może noce spędzać na hulankach i swawoli; chodzi jedynie o zastosowanie takich metod, któreby w sposób jak najbardziej przystosowany do normalnej pracy wioślarza mogły doprowadzić go do szczytu sprawności.

Jasne jest z powyższego, że metoda ta indywidualizuje. Nakłada ona na trenera obowiązek poznania wychowanków i dostosowania sposobów pracy do ich indywidualnych wartości. Metoda więc znacznie trudniejsza, niż gromadne uogólnianie.

Ale Fairbairn rzuca drugie hasło, w znacznej mierze ułatwiające pracę trenerowi. Powiada



Amsterdam 1928.
Na Igrzyskach Olimpijskich w Amsterdamie w r. 1928 Polskę reprezentowała osada Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, zajmując trzecie miejsce w biegu czwórek ze sternikiem. Na zdjęciu od prawej sternik: B. Drewek i wioślarze: B. Ormanowski, J. Birkholc, L. Jankowski i F. Bronikowski.

mianowicie: ucz wioślarza, aby sam siebie trenował. A więc domaga się, aby ósemka nie była składem ośmiu maszyn do popychania łodzi, lecz by składała się z ośmiu myślących wioślarzy, których zadaniem jest wykonanie pracy tak, aby przy jak najmniejszem zmęczeniu uzyskać jak największą szybkość i przyjemność. Według metody Fairbairna należy uczniowi pokazać, czego się od niego wymaga i pozwolić mu, aby sam dalej robił próby.

Ponadto Fairbairn zwraca uwagę na konieczność praktycznego ujęcia wioślarstwa. Uważa, że filozofowanie i wywody matematyczne niewiele pomogą początkującemu do szybszej nauki. Podkreśla przytem, że cechą nowoczesnego wiosłowania nie jest wiosłowanie „stylowe", lecz wygrywanie biegów, co jest możliwe tylko przy zastosowaniu największej szybkości, jaka się tylko da uzyskać.

Szybkość tę uzyska się według Fairbairna wtedy, gdy wioślarz nauczy się wiosłować długi czas bez zmęczenia. Dojdzie się do tego tylko wówczas, gdy sposób wiosłowania jak najbardziej będzie odpowiadał budowie wioślarza i nie będzie mu stawiał zbyt wygórowanych wymagań „stylowych".

Do poznania właściwego sposobu wiosłowania dochodzi uczeń Fairbairna wyłącznie zapomocą ćwiczeń praktycznych, przyczem wolno mu robić błędy, aby je sam mógł zauważyć.

Celem do którego zmierza Fairbairn jest wyłącznie uzyskanie odpowiedniej szybkości. Chodzi wyłącznie o wygranie biegu. Uzyskuje się to przez wypracowanie rytmu, opanowanie ciała, zrównoważenie oraz uczucie swobody.

Rytm da się osiągnąć przez unikanie wszelkiego pośpiechu. Obrócić pióro i pozwolić łodzi

pójść naprzód. Oto hasło Fairbairna. W czasie wiosłowania ciało musi być ciągle pod samokontrolą wioślarza. Na wiosło musi być wywierany stały nacisk tak, aby zawsze znajdowało się w przepisanem położeniu. O konieczności tej kontroli samego siebie musi być wioślarz bezwzględnie przekonany i starać się o nią w czasie dłuższych wyjazdów, które bez tego są zupełnie pozbawione celu.

Opanowanie ciała umożliwi wioślarzowi opanowanie równowagi łodzi. Wyszkolenie techniczne wioślarza jest tak u Fairbairna, jak u „ortodoksów“ (zwolenników starej metody) równie konieczne do uzyskania powodzeń. Równowagę zapewnia odpowiednie prowadzenie wiosła tak, aby pióro nie dotknęło wody, lecz także, by dulka nie poszła zbyt wysoko. Dlatego też konieczny jest szybki odrzut i wyprostowanie rąk, które w tem położeniu są bardziej zdolne do utrzymania równowagi, niż będąc skurczone.

Wreszcie uczucie swobody na łodzi jest bezwzględnie konieczne, jeśli mamy mieć z wiosłowania przyjemność. O ile będziemy ustawicznie drżeli aby łódź się nie wywróciła — to szkoda mówić o przyjemności. To też osady szkolone przez Fairbairna robią wrażenie pracujących bez najmniejszego wysiłku.

Tajemnicą łatwości poruszania się w łodzi jest oczywiście tylko ćwiczenie i powtarzanie tych części ciągu, które sprawiają jakiemuś wioślarzowi trudność. Przytem konieczna jest odpowiednia postawa trenera. Nie może on ustawicznie ganić swej osady, gdyż powoduje to zniechęcenie i nieufność, z drugiej jednak strony nie może wyrażać się o niej z przesadnemi pochwałami, gdyż to znowu wyrabia w osadzie skłonność do lenistwa. Często najlepiej jest schować uwagi dla siebie.

Fairbairn radzi stosować wiosłowanie z najrozmaitszem nasileniem. Nie należy więc całego treningu zużywać na jazdę „na pełny gaz". Tego rodzaju wysiłki powinny być przerywane odcinkami jazdy na pół siły, a nawet prawie zupełnie bez siły. (To co Anglicy nazywają: „paddling"). Oszczędza to siły wioślarza i urozmaica jazdę, podczas gdy staroangielski sposób przeciągania wiosła jak najszybciej przez wodę prowadzi do znużenia osady. Stosunek przeciągu przez wodę do podjazdu wcale nie ulega zmianie, jak również sposób pracy pióra w wodzie.

Stosowanie tych trzech „biegów" porównywa Fairbairn do podobnego systemu w samochodzie i podkreśla, że to, co jest dobre dla maszyny, może być także niezłe dla człowieka, spełniającego rolę

maszyny. W prowadzeniu treningu Fairbairn zaleca jak największe urozmaicenie. Jest więc przeciwnikiem ustawicznego używania dwójki do treningu. Uważa, że dwa wyjazdy w tygodniu wystarczą do treningu na dwójce, natomiast reszta ma być wypełniona swobodnemi wyjazdami, urozmaiconemi ćwiczeniami; ponadto osada powinna co pewien czas wyjeżdżać na łodziach z krótkiemi wiosłami.

Fairbairn zgadza się, że nie można prowadzić treningu bez odpowiedniego planu, ostrzega jednak przed robieniem planów zbyt schematycznych dla wielu osad według jednego wzoru.

Kto więc chce dojść do wyników mistrzowskich musi wiele, bardzo wiele pracować. Dalekie długie wyjazdy są najlepszym środkiem do zgrania osady. W czasie tych wyjazdów stosuje się wolne tempo — do 25—26 na minutę, i jedzie się na pół siły, wstawiając niekiedy dla urozmaicenia odcinki w żywszem tempie i z większą siłą.

Trener musi koniecznie obserwować osadę, aby nie doprowadzić do przetrenowania. Zwłaszcza jeśli chodzi o dalekie wyjazdy to przy lżejszych i słabszych osadach łatwo można doprowadzić do zgubnej przesady. Z drugiej strony wioślarz musi mieć zaufanie do trenera i w odpowiedniej chwili nie wahać się ze zgłoszeniem ja-

kiejś niedyspozycji. Na wzajemne zaufanie trenera i ucznia kładzie Fairbairn wielki nacisk. W tym wypadku fałszywy wstyd powinien zejść na drugi plan. Czasem opuszczenie dwóch treningów we właściwym czasie może uchronić wioślarza od straty całego sezonu. Ułożenie tego wzajemnego stosunku w dużej mierze zależy od trenera.

Powyższych uwag Fairbairna nie należy oczywiście bezkrytycznie przyjmować w kołach polskich wioślarzy. Trzeba sobie bowiem zdać sprawę z tej olbrzymiej różnicy, jaka dzieli nasze przeciętne wioślarstwo od wioślarstwa przeciętnej osady angielskiej. Tak więc do wszelkich zapędów indywidualistycznych trzeba się odnosić ostrożnie, gdyż nasi wioślarze mają raczej skłonność do przesady w tym kierunku. Zaznajomienie się ze szczegółami metody Fairbairna jest zewszechmiar polecenia godne dla każdego wioślarza a przedewszystkiem trenera i instruktora, stosowanie jednak jego wskazówek musi być uwarunkowane uwzględnieniem stosunków miejscowych, które różnią się znacznie od angielskich.

KTO MOŻE SIĘ PODDAĆ TRENINGOWI?

Na to pytanie dość trudno odpowiedzieć. W zasadzie istnieje jedna tylko odpowiedź, a mianowicie: treningowi wioślarskiemu może się poddać każdy człowiek, byle tylko był zupełnie zdrowy, a stan jego zdrowia został potwierdzony przez lekarza. Przedewszystkiem chodzi tutaj o zdrowe płuca, natomiast jakieś niedomogi serca mogą być właśnie przez prawidłowy trening usunięte, jak tego dowodzą liczne przykłady.

Człowiek ze słabemi płucami, niedorozwinięty fizycznie może i powinien wiosłować, gdyż wiosłowanie może przyczynić się do usunięcia jego niedomóg, nie powinien jednak przed uzyskaniem tego rozwoju fizycznego zabierać się do treningu. Ciężko przy treningu pracujące mięśnie wymagają szybkiej i dokładnej obsługi ze strony płuc, to też słabe płuca nigdy ciężarom tym nie podołają.

Podobna sprawa to zagadnienie serca w treningu. Dziś patrzy się na te rzeczy z nieco innego stanowiska niż dawniej, ale i tak jeszcze nie wszyscy lekarze się zorjentowali w niedomogach mięśnia sercowego, które występują u sportowców poświęcających się t. zw. ostremu treningowi. Zapatrywania na to są najrozmaitsze,

niemniej jednak i tutaj zaleca się jak najdalej idącą ostrożność, aby nie doprowadzić przez przesadę do nieszczęścia.

Mięśnie wioślarza trenującego lub biorącego udział w regatach wymagają ciągle odświeżenia przez nowe zapasy krwi. To też serce ma do pokonania większą pracę. Podczas treningu tętno serca wzrasta do wielkich liczb. Ilość 160 do 200 uderzeń na minutę nie jest zbyt rzadka i wysoka. Ale chodzi o to, czy po tak wielkim wysiłku serce szybko wraca do normy przeciętnej. Jeśli okres wracania do normy jest dłuższy, to widzimy odrazu, że sprawność serca jest niewystarczająca i musimy zmienić ćwiczenia w tym duchu, aby serce usprawnić.

Gdyby wioślarz siłą przeparł to zmęczenie i mając przemęczone serce dalej brał udział w treningu, wówczas może się nabawić stałej wady serca. Dlatego też nowoczesny trening do poważnych regat jest nie do pomyślenia bez pomocy i dorady lekarza specjalisty. Wada serca w początkach rozwoju może być zahamowana i usunięta, jeśli się wporę nie wkroczy, drobne schorzenie może potem przybrać rozmiary groźnego niebezpieczeństwa.

Przedewszystkiem wioślarz powinien zwracać uwagę na stan swego zdrowia. Jeśli zauwa-

ży pierwsze objawy braku oddechu przy pierwszych uderzeniach w czasie treningu oraz szybko następujące zmęczenie, będzie to najlepszym dowodem, że właśnie serce (a nie płuca, jak to niektórzy mylnie sądzą) nie jest w porządku. W takim wypadku należy trening przerwać i skierować wioślarza do poradni lekarskiej.

TRENING KONDYCYJNY

Jak z powyższych uwag wynika, trening musi być prowadzony metodycznie. Nie można odrazu przejeżdżać tor w największem tempie i przy użyciu wszystkich sił. Niestety doniedawna jeszcze taki sposób treningu był dość powszechnie używany.

Najlepiej jest więc, jeśli osada może rozpocząć trening od zaprawy kondycyjnej. Złożą się na nią przedewszystkiem ćwiczenia gimnastyczne w hali zimowej. Gimnastyka, stosowana ze szczególnem uwzględnieniem ćwiczeń mięśni, wchodzących w rachubę przy wiosłowaniu, wraz z kilku godzinami siatkówki, oddadzą osadzie wielką usługę i powoli przyzwyczają ją do wysiłków na wodzie.

Na wiosnę trening należy rozpoczynać od biegów naprzełaj i biegów leśnych. Szczególnie

ostatnie bardzo dodatnio wpływają na ogólną kondycję i samopoczucie wioślarza. Trzeba jednak pamiętać o tem, że wioślarza przygotowujemy do sezonu wioślarskiego, a więc nie pozwolimy mu uczestniczyć w biegach o charakterze zawodniczym. Chodzi nam o lekkie biegi, prowadzone w wolnem tempie, które są wyłącznie gimnastyką mięśni, serca i płuc. Jedynie na zakończenie każdego treningu zarządzamy krótki bieg 50 do 100 m na pełną siłę.

W zimie dobre jest uprawianie narciarstwa znowu z tem zastrzeżeniem, że nie wolno wioślarzowi stawać do zawodów. Gdy bowiem będziemy się domagali od organizmu, aby w ciągu całego roku był w odpowiedniej formie, wówczas musi się on załamać. Celowe są również w zimie treningi bokserskie, uważane za zaprawę do wioślarstwa a nie za sport zawodniczy. W szczególności chodzi mi o ćwiczenia piłką, umocowaną na sznurze, na której trenują bokserzy. Polecenia godne są ćwiczenia z t. zw. piłką lekarską, które można stosować także w czasie treningu na wodzie, jako odprężenie po treningu wioślarskim.

We wszystkich tych ćwiczeniach należy mieć na uwadze ostateczny cel pracy, a mianowicie dobrą formę wioślarza w sezonie regat, do których

ma stawać. W miejsce biegów wioślarze angielscy stosują długie energiczne marsze do 20 km dziennie.

Łącznie z treningiem kondycyjnym musi być stosowane odpowiednie odżywianie i przepisany tryb życia. Nie znaczy to, aby młodego człowieka pakować w kaftan zbyt surowych przepisów i obostrzeń. Tego rodzaju postępowanie może wywołać wręcz przeciwny skutek. Chodzi jedynie o to, aby dany osobnik żył jak najbardziej normalnie, bez odchyleń, a więc nocnych hulanek, picia alkoholu i palenia tytoniu. Szczególnie polecenia godne są te składniki pożywienia, które dają dużo węglowodanów. A więc jarzyny, potrawy mączne z cukrem i t. d. Nie należy również unikać mięsa, które daje nam znowu tak potrzebne białko.

Natomiast należy być bardzo umiarkowanym w piciu. Przeciążenie organizmu nadmiernemi ilościami wody może wywołać niepożądane zaburzenia w działalności serca. A więc nie można zapijać się płynami tylko dlatego, że „chce się pić".

W czasie treningu zauważymy zawsze u wioślarzy pewien ubytek na wadze. Jest to objaw normalny. Większość tego ubytku polega na utracie wody, w zbytecznych ilościach znajdują-

cej się w organizmie. Jeśli więc temu organizmowi damy wiele wody, to wówczas zwiększymy znacznie proces wydalania wody, przemęczając niepotrzebnie serce. W czasie treningu więc należy ograniczyć używanie płynów, powiększając raczej ilość jedzenia i polepszając jego jakość.

W przyjmowaniu posiłków należy trzymać się przyzwyczajeń wioślarzy i nie wprowadzać zmian. W razie pragnienia najlepiej używać wód naturalnych z sokiem. Picie alkoholu zwłaszcza w postaci wódki i wina jest bezwzględnie i całkowicie niedopuszczalne.

Doniosłe znaczenie dla trenującego ma spoczynek. Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na spoczynek nocny w tym duchu, aby wioślarz najpóźniej o godzinie 10 wiecz. był w łóżku. Spać należy przy otwartych oknach, aby zapewnić dopływ świeżego powietrza. Natomiast lepiej jest wcześnie wstawać.

Nasi wioślarze mają pewne przesądy co do palenia tytoniu. Uważają oni, że palenie papierosów nie szkodzi. Jest to przekonanie z gruntu błędne. Palenie szkodzi w wysokim stopniu organizmowi i jego sprawności, a nawet przy pewnem przeciążeniu może stać się przyczyną poważnych zaburzeń w organizmie, przedewszyst-

kiem zaś w działaniu serca. Wioślarz łatwo traci oddech, męczy się znacznie szybciej.

To też wioślarz, który poważnie odnosi się do swego treningu, przestaje palić pod koniec zimy. W każdym razie w połowie kwietnia, gdy mniej więcej ruch na wodzie jest już normalny, trenujący powinien wyrzec się ostatecznie papierosa czy fajki.

Po treningu i doprowadzeniu łodzi oraz wioseł do porządku należy nieco odpocząć a dopiero w 5 do 10 minut potem rozpocząć obmywanie ciała. Mycie musi być dokładne — najlepiej ciepłą wodą. Należy szczególnie uważać na siedzenie, które przez niewygodne spodnie lub siodło najłatwiej ulega otarciom, a przy zabrudzeniu może się wytworzyć zatrucie krwi. Dopiero po obmyciu ciała pod ciepłym tuszem można zastosować tusz zimny.

Lekceważy się u nas sprawę czystości kostjumów wioślarskich, których używa się do wiosłowania. Widzi się osady wiosłujące w mocno zniszczonych koszulkach i spodniach, często części ubioru są brudne. Wioślarz, który dba o higjenę i estetykę nie wyjedzie w brudnej koszulce lub spodenkach, wiedząc, że brudny strój może się stać przyczyną rozmaitych schorzeń skóry. Po treningu należy więc odpowiednio przepłókać

kostjum a następnie powiesić go w celu przesuszenia. Wioślarze amerykańscy wchodzą pod ciepły tusz w kostjumie i w ten sposób zmywają pot z ubioru.

Po treningu zaleca się masaż. Jest on stosowany przez wszystkie czołowe osady świata. Niestety jak dotąd jest to nowość dość droga i przy trenowaniu kilkunastu wioślarzy koszt masażysty dochodzi do poważnych sum. Można więc stosować fiński „samomasaż" lub masować się wzajemnie w osadzie. W każdym razie stosowanie masażu dopiero w ostatnim tygodniu treningu byłoby zasadniczym błędem. Pamiętam taką próbę przed mistrzowstwami Europy w r. 1929, która skończyła się dla wioślarzy wprost niemożliwie. Zamiast czuć się lepiej czuliśmy się coraz gorzej, aż wreszcie zażądałem, aby mnie zwolniono od masaży. Masaż jest także pewną pracą dla mięśni i nieprzyzwyczajone do niego ciało reaguje zmęczeniem, które można zwalczyć jedynie przez dłuższy okres stosowania masażu.

Wioślarz, który w czasie zimy nabrał zbyt dużo tłuszczu, musi go „zgubić" w pierwszym okresie treningu. To pozbywanie się tłuszczu należy jednak przeprowadzać w sposób bardzo ostrożny, gdyż inaczej można doprowadzić do

poważnej wady serca. Wioślarz więc początkowo będzie biegał i wiosłował w swetrze, przyczem po każdym treningu należy pilnie sprawdzać wagę. Wahania między wagą przed treningiem a wagą po treningu będą zawsze dość znaczne. U niektórych wioślarzy dojdą one nawet do wysokości 2—3 kg. Nie jest to nieszczęście. Ważniejsze jest, jak wioślarz wraca do wagi i czy na drugi dzień wykazuje podniesienie się jej. Waga wioślarza w pierwszym okresie treningu będzie spadała, aż wreszcie zatrzyma się na pewnej granicy. Spadek dalszy od tej przeciętnej granicy będzie dowodem przemęczenia wioślarza. Jest to pierwszy znak, że organizm zużył swoje rezerwy i czerpie już z kapitału. W chwili więc stwierdzenia spadku wagi poniżej przeciętnej normy należy bezwzględnie zażądać porady lekarza.

Wioślarze, którzy przeszli trening zimowy, nie będą mieli kłopotu z tłuszczem, gdyż nie wzrośnie on do rozmiarów groźniejszych. To też każdy ambitny wioślarz powinien dbać również o swoją formę „zimową“ i podtrzymywać sprawność organizmu przez jazdę na nartach, łyżwiarstwo, gimnastykę i t. p.

Wszystkich biorących udział w treningu obowiązuje regulamin treningu oraz polecenia kie-

rownika treningu. Osada wioślarska musi być karna. W osadzie, która marzy o zwycięstwach, nie może być mowy o niepunktualności. Na umówiony trening stawiają się wszyscy punktualnie, szybko się rozbierają, szybko wynoszą łódź i... szybko jadą. Ospałość w ruchach, ślamazarność i powolność są pierwszemi znakami, że z tego materjału nie będzie mistrzów olimpijskich. Kto raz się podjął treningu musi w nim dotrwać do końca.

Osada musi się także dobrze poznać i zaprzyjaźnić. Nie wyobrażam sobie, aby czwórka nie stanowiła grupy czterech przyjaciół, aby możliwe były między wioślarzami jakieś zatargi i kłótnie. Przedewszystkiem więc musi panować w osadzie duch pogody i koleżeństwa.

A więc streszczając się: dobre jedzenie, mało płynów, żadnego alkoholu, wcale tytoniu, nie siadać na łódź ani z pełnym ani z pustym żołądkiem, żadnych wzruszeń natury erotycznej, dobrze spać, punktualnie chodzić na treningi, przestrzegając poleceń trenera, nie kąpać się w rzece i nie opalać. Oto recepta na powodzenie.

Osobnego oświetlenia wymaga sprawa kąpieli rzecznych i słonecznych. Znaczna część naszych wioślarzy nie może zrozumieć, że długie przebywanie na słońcu lub kąpanie się bezwzględ-



Po zwycięstwie.
Osada Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego po zdobyciu mistrzostwa Polski w ósemkach w r. 1933. Mocne zaatakowanie wody przy pomocy nóg, bez zwracania uwagi na poprawną postawę ciała.

nie nie pomaga do uzyskania dobrej formy. W wielu wypadkach zakaz używania kąpieli jest uważany za złośliwość. Tymczasem wiadomo, że zarówno kąpiel rzeczna, jak i słoneczna działa na organizm ludzki osłabiająco i to w wysokim stopniu. Kto więc chce dojść do wyników w wioślarstwie, musi wyrzec się i tej przyjemności. Opłaci się to na pewno.

Prowadząc trening zimowy lub wiosenny należy pamiętać zawsze o podstawowem jego zadaniu. Nie jest naszym celem spowodowanie, aby nasz wychowanek szybko biegał lub był świetnym narciarzem, nam chodzi o wyrobienie dobrego wioślarza i wszelkie czynniki pomagające do uzyskania dobrej formy wioślarskiej mu-

szą być uważane wyłącznie za pomoc, a nie za cel główny.

To też wszystkie ćwiczenia kondycyjne będą prowadzone spokojnie i planowo. Trening wioślarski jest dlatego trudniejszy do przeprowadzenia, że wymaga od wioślarzy szczególnego nastawienia psychicznego. Każdy członek osady musi być z nią zespolony. Musi podporządkować swoje ambicje i zamiary korzyści ogólnej. Także i w tym kierunku musi iść trening kondycji moralnej zawodnika, jeżeli chce się uzyskać wyniki. Trening ten będzie polegał na osobistym wpływie trenera, który musi umieć zarówno nauczyć wioślarza dobrze wiosłować, jak i zachowywać się prawdziwie po sportowemu. Może dlatego w klubach angielskich treningi prowadzą amatorzy a nie zawodowi trenerzy, gdyż więcej się pokłada wiary w moralny wpływ trenera na osadę, niż w znajomość rozmaitych tajników sztuki wiosłowania.

Każdy więc, kto się zabiera do trenowania drugich, powinien zdać sobie sprawę z tego, czy rozporządza odpowiedniemi zdolnościami i czy potrafi wytrwać w przyjętych na siebie zobowiązaniach. Ducha sportowego, którym się natchnie osadę na początku treningu, trzeba umieć utrzymać do końca pracy, bez względu na przeciwności.

TRENING NA ŁODZI

Nie wystarczy postarać się o dobrą kondycję fizyczną i psychiczną wioślarza. Trzeba także nauczyć go kondycję tę odpowiednio wykorzystywać na łodzi. Trener więc musi przedewszystkiem nauczyć osadę dobrego wiosłowania na łodzi wyścigowej. Trzeba sobie bowiem zdać sprawę z tego, że nawet dobrze zgrana osada na łodzi klepkowej nie pojedzie z miejsca dobrze na łodzi wyścigowej, która wymaga bardziej dokładnej pracy.

Rzeczą podstawową jest ułożenie planu treningu. Oczywiście trudno dawać przepis na plan treningu, w grę bowiem wchodzą takie czynniki jak stopień wyszkolenia technicznego wioślarzy, wiek, warunki fizyczne, termin regat i t. d. Dopiero po dodaniu tych wszystkich warunków będziemy mogli obliczyć plan postępowania.

Dobrze jest prowadzić dziennik treningów, w którym w jednej rubryce zapisuje się plan, a w drugiej wykonanie; należy również zostawić miejsce na wpisanie wagi zawodników przed i po treningu i osobiste spostrzeżenia trenera. Tego rodzaju zapiski stają się później ważną pomocą w pracy. Plan nie może być oczywiście ułożony zbyt drobiazgowo, gdyż w grę wejść mogą

znowu postronne czynniki, jak stan pogody, rozbicie łodzi, choroba wioślarza i t. p. Plan więc musi być ograniczony do większych okresów.

I okres: od 15 marca do 15 kwietnia wyjazdy na łodzi klepkowej, pierwsze próby zgrania całej osady, wykończenie stylu poszczególnych członków osady. Wyjazdy początkowo 6 km dziennie, potem 10 km. Przez cały czas wolne tempo, jazda przeważnie na pół siły, codziennie na zakończenie kilka mocnych uderzeń. W razie pogody, przerwa w treningu, lądowanie na boisku przyrzecznem, kilka lekcyj rzutów i biegów.

II okres: od 15 kwietnia do 15 maja. Dalsze wyjazdy na łodzi wyścigowej. Treningi codziennie, co sześć do siedm dni odpoczynek jednodniowy. Początkowo wiosłują wioślarze po dwóch, obznajamiając się z łodzią wyścigową, potem dopiero jazda całej osady. Jazda odbywa się przeważnie na pół siły, baczyć na wolny podjazd. Raz na tydzień dalszy wyjazd 30 do 40 km na łodzi klepkowej z urozmaiceniem. Biegi są coraz krótsze. Pod koniec każdego treningu powoli powiększać siłę uderzeń.

III okres: od 15 maja do 15 czerwca. Szlifowanie formy osady. Wyjazdy 10—12 km, przez cały czas długi równy pociąg, dodajemy coraz to więcej siły. Jeżeli trenujemy dwie osady, to przez

cały czas jadą one obok siebie, starając się wyprzedzić przy równej ilości uderzeń. Skłania to wioślarzy do zdłużania pociągnięć i wzmacniania ich natężenia. Pierwsze próby startów oraz sprintów na torze. Pod koniec tego okresu dwa razy na tydzień przejeżdżanie pełną siłą pewnego odcinka trasy, tak aby stopniowo dojść do pełnej trasy 2 km. W czasie jazdy często zmieniać nasilenie ciągu.

IV okres: od 15 czerwca do regat. Wyjazdy krótsze 6—8 km. Przez cały czas tempo długie, wolne a mocne. Dwa razy tygodniowo przejeżdżanie trasy 2 km, ćwiczenia startów i finiszów. Należy zwracać uwagę osadzie na przyśpieszanie lub zwalnianie tempa. Wreszcie w dn. 29 czy 30 czerwca start.

Po pierwszych regatach musimy zapoznać się z dalszemi terminami i stosownie do nich prowadzić dalszy trening.

W powyższym szkicu uwzględniłem osadę, składającą się z wioślarzy już wprawnych, którzy przeszli pewną zaprawę zimową, tak że można od nich wymagać dojścia do formy na dzień 1 lipca. Jeżeli osada będzie się składała z osób mniej wprawnych, wówczas trudno mówić o starcie w tak wczesnym terminie. W każdym razie należy pamiętać, że ostatni okres „ostrego“

treningu nie może trwać zbyt długo przed regatami, gdyż jeśli trwa za długo, może stać się przyczyną przetrenowania.

Zwłaszcza w pierwszym okresie treningu, gdzie przedewszystkiem chodzi o wyszkolenie osady w kierunku techniki wiosłowania i rytmu, nie można osadzie stawiać zbyt wysokich wymagań co do siły uderzenia, gdyż wymagania te mogą stać się powodem spadku formy.

Należy być szczególnie ostrożnym w poczynaniach z nowicjuszami, którzy będą dążyli by jak najszybciej wsiąść do łodzi wyścigowej oraz uzyskać jak najprędzej szybkie tempo. Nie wiedzą oni tego, że biegów nie wygrywa się tempem, lecz miarową spokojną pracą na całym torze. Podjazd wolny i długi „po wodę" będzie się im wydawał nudny, lecz trener musi znaleźć drogę do ich rozsądku.

SKŁAD OSADY

W wielu wypadkach obserwowałem w naszych klubach niewłaściwe ustosunkowanie się do sprawy składu osady. Odnosiło się wrażenie, że skład bardzo często jest przypadkowy i raczej odpowiada nastrojom wioślarzy niż właści-

wemu celowi. Ponadto popełnia się jeszcze drugi błąd, a mianowicie skład osady bywa zbyt wcześnie ustalony i później nie robi się w niej żadnych zmian. Przez całe lata taka osada jeździ razem, chociaż na pierwszy rzut oka widać, iż zestawienie jej jest błędne.

W każdym razie z ostatecznem ustaleniem składu osady nie należy się śpieszyć. Przykład wyścigu Cambridge—Oxford dowodzi, że pośpiech w tym kierunku jest niewłaściwy. Cóż dopiero mówić o uniwersytetach amerykańskich, które mogą do jednego biegu wystawić kilka zupełnie równorzędnych osad, przyczem żadnemu wioślarzowi nie sprawia trudności wiosłowanie po tej czy innej stronie ósemki.

Lepiej więc jest w początkowym okresie treningu próbować wioślarzy w kilku pozycjach i ostateczne miejsca wyznaczać dopiero po upływie pewnego czasu, gdy trener będzie miał wyrobione zdanie o kwalifikacjach wszystkich uczestników treningu. Częste są wypadki, że wioślarz, który na początku treningu robił najlepsze wrażenie, w ciągu pracy czyni stosunkowo najmniejsze postępy, a inni, początkowo mniej wprawni, przeganiają go.

Gdy wypadnie nam posadzić wielkiego, ciężkiego wioślarza na nosek — nie będziemy się

przejmowali, lecz właśnie tak zrobimy, jak nam nakazuje potrzeba wykorzystania najlepszych technicznie wioślarzy, których posadzimy na miejscach „szlakowych". W ten sposób wykorzystamy ich umiejętność dobrego rytmu i długiego pociągnięcia, a potem przejdziemy do przesadzania, gdy już cała osada ujednostajni swój sposób wiosłowania.

Doświadczenie uczy, że właśnie wioślarze mniejsi, szczuplejsi i lżejsi dochodzą do formy znacznie prędzej, niż wielcy i ciężcy. Usadzenie osady tak, jak ma ona brać udział w biegu, będzie więc zależne od wielu czynników ubocznych. Przedewszystkiem rozstrzygający wpływ będzie miało zdanie trenera, urobione na podstawie dłuższych obserwacyj.

Najważniejsze do obsadzenia w ósemce jest stanowisko szlakowego, czyli wioślarza siedzącego najbliżej sternika. Wioślarz ten nadaje rytm i styl całej osadzie, on ją podtrzymuje w walce i podrywa do ostatecznego ataku. Stanowisko to wymaga wioślarza szczególnie utalentowanego, doskonałego pod względem technicznym oraz wyposażonego w zalety umysłu, wśród których na pierwszy plan wybijają się: ambicja, siła woli, szybka orjentacja, wytrwa-

łość i pewne zdolności taktyczne. Poza tem musi się odznaczać znakomitem zdrowiem.

Szlakowy to w pewnej mierze mózg osady. Musi on orjentować się w przebiegu walki bądź na podstawie własnych obserwacyj, bądź na podstawie wiadomości, udzielanych przez sternika, przyśpieszając zależnie od potrzeby lub zwalniając tempo. Szlakowy musi mieć zalety przywódcy, powinien cieszyć się pewną powagą wśród kolegów oraz umieć powagę tę wykorzystywać dla wspólnego dobra.

Najlepsze jest określenie, iż szlakowy musi się poprostu urodzić na to stanowisko; nawet najlepiej wyszkolony wioślarz, bez cech przyrodzonych, nigdy nie będzie dobrym szlakowym. Nie znaczy to, aby taki „urodzony" szlakowy nie potrzebował treningu i szkolenia. Wprost przeciwnie, trening jest mu bardziej potrzebny, niż innym członkom osady, gdyż z jego sił i umiejętności czerpie reszta osady. Zdarza się często, iż mamy wioślarza doskonale wiosłującego, którego postanawiamy dać na miejsce szlakowego. I oto okazuje się, że wioślarz ten, nie mając przed sobą nikogo — nie potrafi dobrze wiosłować.

Dla usadzenia osady ważne jest zbadanie, ile wioślarz może zdziałać, i co ważniejsze, ile w stosunku do swego ciężaru. Te wartości najlepiej

badać na ciężkiej dwójce klepkowej. Przy takiej próbie trzeba pamiętać o wszelkich okolicznościach i nie dać się uwieść pozorom. Takim pozorem jest np. przeciąganie, czyli zmiana kierunku łodzi przez nierówne przeciąganie wioseł przez obu wioślarzy. Faktem jest bowiem, iż 1 kg siły przy końcu pociągnięcia więcej znaczy dla kierunku łodzi, niż 3 kg na początku, wtedy gdy jest to połączone z największą korzyścią dla szybkości łodzi.

Również nieco wcześniejsze zatopienie wiosła spowoduje skrzywienie kierunku posuwania się łodzi. Nie należy przytem zapominać o tem, że wogóle na dwójce, jeżeli łódź nie jest precyzyjnie obliczona, wioślarz „nosowy" ma przewagę nad szlakowym.

Badanie siły wioślarzy jest o tyle ważne, iż dla utrzymania jednostajnego kierunku konieczne jest równomierne obsadzenie obu stron łodzi. Jeśli bowiem posadzimy czterech siłaczy po jednej stronie, a czterech słabych po drugiej, nie będziemy się mogli dziwić, że łódź idzie krzywo. Jeżeli więc nie rozsadzimy wioślarzy równomiernie, sternik podczas biegu będzie musiał sterować, co nie jest niczem innem, jak hamowaniem szybkości.

W pierwszym okresie wiosłowania należy za-

lecić częste zmiany z prawej na lewą stronę i odwrotnie. Zawodnikowi nie powinno robić najmniejszej trudności wiosłowanie zarówno po jednej, jak i po drugiej stronie. Ważne jest przytem, aby wioślarz nie nabierał wad, wynikających z wiosłowania stale po jednej stronie. Nie można się przytem kierować zdaniem wioślarzy, między którymi znajduje się wielu takich, co „lubią" wiosłować właśnie po tej tylko stronie. Tego rodzaju skłonności są najlepszym dowodem, że nie jest to wioślarz doskonały i właśnie dlatego należy go jak najszybciej przesadzić na drugą stronę.

Wracając do samego obsadzenia stanowisk w osadzie, trzeba pamiętać także, iż szlakowy musi mieć wyczucie rytmu. Kto nie potrafi utrzymywać odpowiedniego równego a długiego tempa, ten nie nadaje się na szlakowego, mimo innych cennych zalet. Szlakowy nie może wiedzieć co to znaczy zmęczenie, załamanie się psychiczne; musi umieć walczyć do końca i duchem walki natchnąć całą osadę nawet wówczas, gdy położenie wygląda tragicznie. Musi on mieć ciągle w pamięci pewnik, iż dopóki sędzia nie oddzwonił biegu, bieg nie jest jeszcze przegrany. Ileż biegów wygrywa się na samej linji mety właśnie dzięki energji i ambicji szlakowego. Przy

tem wszystkiem szlakowy musi być odpowiednio zrównoważony i spokojny, jak przystało na „wodza". Brak opanowania nerwowego mści się na całej osadzie.

Szlakowy powinien ważyć przeciętnie 75 kg, chociaż zarówno wioślarze bardzo lekcy jak i bardzo ciężcy mogą być doskonałymi szlakowymi. W osadach Cambridge i Oxford w r. 1934 szlakowymi byli wioślarze bardzo ciężcy. Zarówno Bradley (Cambridge), jak i Suttcliffe (Oxford) ważyli powyżej 90 kg, a mimo to zalicza się ich do najlepszych szlakowych, jacy kiedykolwiek przesunęli się przez międzyuniwersytecki wyścig.

Numer 2 w ósemce i czwórce to wioślarz, którego Fairbairn nazywa przyśpieszeniem osady. On to przekazuje tempo i styl osadzie na drugą stronę. On umacnia długość i równomierność tempa. Na tem stanowisku niezbędny jest wioślarz doskonale technicznie wyszkolony. Nr. 2, zwany także drugim szlakowym, musi mieć szczególnie długie pociągnięcie, aby nawet w wypadku, gdy szlakowy nadaje zbyt krótkie pociągnięcie, mógł je wydłużyć. Powinien więc mieć on talent naśladowania stylu i uderzenia szlakowego. Także i ten wioślarz powinien ważyć przeciętnie 75 kg.



Na finiszu.
Bieg ósemek młodszych na regatach PZTW w Bydgoszczy w r. 1933

Nr. 3 w ósemce obsadzimy wioślarzem, wykazującym również odpowiednie zdolności przekazywania tempa. Wioślarz ten musi błyskawicznie przyśpieszać i zwalniać tempo stosownie do wskazówek szlakowego. Gdybyśmy na stanowisku tem posadzili wioślarza mało ruchliwego, mogłoby w czasie wyścigu dojść do poważnego zamieszania w osadzie. Wioślarz ten może ważyć do 80 kg.

Nr. 4 i nr. 5 to stanowiska dla najcięższych w osadzie. Siedząc w środku łatwiej już przystosowują się do tempa i mogą wykorzystywać swoją wagę.

Nr. 6 to miejsce dla wioślarza, który wykazuje najmniej ruchliwości. Ciężar jego musi być nieco mniejszy niż poprzednich.

Nr. 7 i nr. 8 to najlżejsi wioślarze osady, muszą oni jednak być doskonałymi technikami w wiosłowaniu, aby odpowiednio utrzymać łódź w równowadze.

Cała osada musi bacznie uważać na szlakowego. Nie może być mowy o bezdusznem mieszaniu wody. Jeśli tylko szlakowy zwiększa tempo — każdy musi je błyskawicznie podjąć. Ani na chwilę nie może zapanować w osadzie chaos, gdyż oprócz zwolnienia szybkości łodzi powoduje to natychmiastowe zmniejszenie sprawności osady, co przeciwnik może odrazu wykorzystać.

Pilnowanie tempa obowiązuje do końca biegu. Niejednokrotnie zdarza się, że osady prowadzące, o kilkadziesiąt metrów przed metą załamują się tylko dlatego, że jeden z wioślarzy „przegapił“ sprawę i nie wyrównał wporę tempa. Wszystkie więc osobiste wrażenia muszą zejść na plan drugi i być podporządkowane woli szlakowego. Na poszczególnych miejscach w ósemce odnosi się odmienne wrażenia co do szybkości łodzi. Szlakowemu wydaje się, że łódź idzie dobrze i szybko, a tymczasem nosek odnosi wrażenie, że coś nie jest w porządku. To też nierzadkie

są wypadki, że inicjatywa przyśpieszenia tempa wychodzi nie od szlakowego, ale od „noska".

Rozmieszczenie wioślarzy na czwórce odpowiada rozmieszczeniu ich na ósemce. To samo więc należy powiedzieć o szlakowym, drugim szlakowym i „nosku". Najcięższy wioślarz powinien zajmować miejsce nr. 2 lub 3. Jeżeli jednak najcięższego wioślarza sadzamy na nr. 3, wówczas resztę osady należy tak rozmieścić, aby nie nastąpiło wgniatanie łodzi dziobem w wodę.

Jak to już zaznaczyliśmy, trening początkowo przeprowadzamy na łodzi klepkowej. Nawet, gdy mamy do czynienia z osadą starą i dobrze wiosłującą, dokonanie pierwszych wyjazdów na łodzi klepkowej jest zewszechmiar polecenia godne. Chodzi bowiem o przypomnienie tego wszystkiego, co osada w ciągu zimy zapomniała. Pierwsze wyjazdy to przedewszystkiem staranie się o dobry rytm.

W czasie treningu doskonałe usługi oddają wyjazdy na szerokiej dwójce klepkowej. Pamiętam, że na mistrzostwach Europy w r. 1926 w Lucernie, trener ósemki holenderskiej, która wygrała wówczas mistrzostwo Europy, jeszcze w przeddzień biegu wyjeżdżał z częścią osady na dwójce i nie uważał tego wcale za przemęczanie osady.

Na dwójce tej łatwiej poprawić błędy poszczególnych wioślarzy, które na ósemce lub czwórce są trudniejsze do usunięcia. Teoretycy angielscy zalecają nawet, aby tylko jeden z wioślarzy wiosłował, gdy tymczasem kierunek łodzi utrzymuje jedynie sternik przez sterowanie. Jest to dobra próba siły wioślarza.

W osadzie początkującej każemy wioślarzom często zmieniać wiosła. Raz wioślarz będzie wiosłował po lewej, drugi raz po prawej stronie. Najważniejszą bowiem rzeczą jest, aby wioślarz był odpowiednio wyszkolony w samej technice wiosłowania. Wioślarz musi się czuć na łodzi, jak u siebie w domu, a wiosłowanie po tej czy owej stronie nie powinno mu robić najmniejszych trudności.

Jak już podkreślaliśmy przy nauce wiosłowania, ważnemi współczynnikami szybkości łodzi są: równowaga łodzi, rytm i samokontrola wioślarza. Tem większą uwagę należy im poświęcać w czasie treningu sportowego. Zwłaszcza sprawa równowagi jest tem ważniejsza, iż łódź wyścigowa stawia wioślarzowi pod tym względem znacznie wyższe wymagania.

Wioślarze mają skłonność do wyrównywania chwiejności łodzi przez przechylanie się. Wynikiem tego jest, że łódź nie jest porządnie prowa-

dzona, wioślarz natomiast nabiera niebezpiecznych nawyków. Zawodnik musi panować nad ciałem przez cały czas wiosłowania i nie pozwolić, aby tułów się przechylał w tę lub ową stronę, a ponadto musi zrozumieć, że równowagę łodzi utrzymuje się przez prowadzenie wioseł. Nie wolno szorować piórem wiosła po wodzie i opierając pióro o wodę podnosić łodzi do góry. Takie rozwiązanie sprawy jest wręcz niebezpieczne, gdyż może nadejść fala i wybić wioślarzowi wiosło z ręki a poza tem hamuje się przez to pęd łodzi.

Musimy więc wytłumaczyć początkującemu, że tajemnicą równowagi łodzi jest odpowiednie balansowanie rękojeścią wiosła, którą należy starać się prowadzić na jednakowej wysokości i nią regulować poziom łodzi. Przez cały czas wiosłowania ręce powinny wywierać nacisk na wiosło w kierunku dulki. Nacisk ten nie może być kurczowy i za silny, musi jednak stale utrzymywać okucie wiosła w dulce we właściwem położeniu. Jako ćwiczenie można zalecić wiosłowanie z dłońmi otwartemi, które będą panowały nad rękojeścią jedynie przez nacisk.

Ciało wioślarza musi stale być pod kontrolą. Wioślarz nie może ani na chwilę zapomnieć o tem, co ma w danej chwili robić. Mięśnie zawsze po-

winny być gotowe do wykonania takiego czy innego ruchu. To też w początkowym okresie treningu należy często zarządzać zwroty łodzią, zatrzymywanie jej, oraz kontrolowanie osady tak, aby wioślarz nauczył się błyskawicznie orjentować w swych zadaniach i wykonywać to, co mu poleci trener, sternik lub szlakowy.

Trenując jakąś osadę trzeba pamiętać, że trenuje się osadę, a nie poszczególne jednostki. To też w czasie treningu trzeba zwracać uwagę na ujednostajnienie pracy całej osady, natomiast błędy poszczególnych wioślarzy należy raczej korygować na dwójce. Zwracając uwagę na poszczególnego wioślarza mimowoli traci się z oczu całą osadę i w ten sposób lepsi wioślarze psują się, ucząc się niewłaściwych ruchów od słabszych.

Nie można także przez cały czas jazdy ganić lub wychwalać jednego wioślarza. Powoduje to często wręcz odmienny skutek. Najlepiej jeśli trener nic nie mówi o swej osadzie, poza tem, czego wymaga konieczność poprawienia błędów.

Jeżeli idzie o zwiększanie natężenia treningów, trzeba być bardzo ostrożnym. Od małych odcinków zwolna dochodzimy do coraz to większych, które osada przejeżdża przy użyciu ca-

łej siły. Należy unikać przytem brania czasów. Jeśli już nawet trener robi to dla własnej wiadomości, powinien to robić bez wiedzy osady, nie wolno mu też nigdy rozmawiać o tem z wioślarzami. Jeśli się uzyskiwaniu czasów poświęca zbyt dużą uwagę, wioślarze załamują się wreszcie nerwowo, gdy postępy nie idą tak szybko, jak oni się tego spodziewają.

Trening wioślarza jest bardzo ciężki. Przez moje ręce przewinęli się i dobrzy lekkoatleci, i świetni piłkarze i każdy z nich stwierdzał, że żaden trening nie jest tak trudny jak właśnie wioślarski. Nic też łatwiejszego jak doprowadzić osadę do wyczerpania, czyli do stanu t. zw. przetrenowania.

Objawy przetrenowania są dość łatwo spostrzegalne. Poza „złym wyglądem" (chudnienie, niezdrowa cera, zniechęcenie), najlepszym stwierdzeniem przetrenowania jest pomiar wagi. Zalecam dlatego prowadzenie dziennika treningu, w którym zapisywana byłaby waga wioślarzy. Poza tem wioślarz przetrenowany jest także przedenerwowany i bardzo szybko reaguje na rozmaite podniety. Łatwo wówczas o kłótnie i spory w osadzie. Przeciwdziała takiemu stanowi tylko taktowne i energiczne wystąpienie trenera.

Nie wolno jednak wpadać w przesadę w ocenie przetrenowania. Trening wioślarski, będący dość ciężką pracą fizyczną, zawsze musi wywołać zmęczenie organizmu. Zmęczenie jest objawem wyczerpania składników chemicznych, koniecznych do pracy, oraz zatrucia organizmu wytworami rozpadu, wywołanego pracą. Pomijając już ból, pierwszym objawem zmęczenia przy wiosłowaniu będzie skracanie pociągnięcia, skłonność do przyśpieszania, wywołana brakiem kontroli nad ciałem i wreszcie niedbałe wykonywanie całego ciągu.

Jeśli prowadzący wyjazd zlekceważy objawy zmęczenia i poleci nadal wiosłowanie, wkrótce nastąpi okres przemęczenia, czyli przekroczenie granic siły organizmu, aż wreszcie dojdzie do objawów wyczerpania, które już tak biją w oczy, że każdy je zauważy.

Sama istota przetrenowania jest zawiła i przez długi czas stanowiła dla lekarzy tajemnicę. I dziś jeszcze lekarze często nie orjentują się w tych objawach i uznają danego osobnika za chorego, stwierdzają w nim wadę serca i t. d. Tymczasem chodzi tu o objaw podrażnienia serca, czyli t. zw. serce sportowe. Obecnie dzięki poradniom sportowym sprawa ta została dokładnie zbadana i ustalona. Dlatego też trenin-

gowi osady powinna towarzyszyć opieka lekarza specjalisty.

Jest rzeczą oczywistą, że prowadząc trening rozumnie, kierując się zgóry ułożonym planem, badając po każdym wyjeździe spadek wagi, stosując w czasie samego wyjazdu odpowiednie ćwiczenia — nie doprowadzi się nigdy do przetrenowania, ale wprost przeciwnie do polepszenia ogólnego stanu zdrowia.

Baczna obserwacja możliwości fizycznych wioślarzy da nam poznać już po pewnym okresie treningu, czy wioślarze dochodzą do formy, czy też nie postępują naprzód. Da się to zauważyć choćby według czasu, zużywanego na poszczególne wyjazdy łącznie z odpoczynkami.

Aby osada dobrze się zgrała, musi przejechać razem co najmniej 100 km, dopiero po tej ilości przewiosłowanych kilometrów można mówić o wygładzeniu różnic między wioślarzami. Im dłużej osada jeździ w tym samym składzie, tem lepsze osiąga wyniki. I w tem tkwi trudność a zarazem niebezpieczeństwo treningu, gdyż starając się jak najlepiej zgrać osadę w krótkim okresie czasu, najłatwiej można ją doprowadzić do stanu przemęczenia a nawet wyczerpania.

W każdym razie nie można wpadać w taką

przesadę, aby według ilości kilometrów, przebytych przez osadę, sądzić o jej wartości. Wyjazdy treningowe muszą być odpowiednio urozmaicane, aby nie wywołać w wioślarzach uczucia nudy. Zmęczenie nerwowe jest równie niebezpieczne, jak mięśniowe. Jeśli mamy dwie osady w treningu dobrze jest kazać im jechać obok siebie w równem tempie, gdyż w ten sposób zdłużamy pociągnięcie i siłę uderzenia bez wpływu na ilość uderzeń.

Do szkolenia rytmu dobre są dalekie wyjazdy. Fairbairn dochodzi do wyjazdów w odległości 50 km od przystani. Ale wyjazdy te muszą się odbywać nie jako spacery, ale jako trening. Nie znaczy to, aby w czasie całego wyjazdu wioślarze musieli wytężać całą swoją siłę, lecz przeciwnie, aby wiosłując lekko, dochodzili do właściwego rytmu i tempa. W czasie takiego treningowego wyjazdu nie może być mowy o częstem lądowaniu, kąpaniu się, plażowaniu i t. d., gdyż wówczas cała wartość treningu spada do zera.

Co tydzień należy wioślarzom dać dzień odpoczynku, który w początkowym okresie treningu można zastąpić przez wyjazd na skulingach i t. d. Nie można natomiast przejmować się deszczem i wiatrem, jeżeli niepogoda nie czyni

wyjazdu wręcz niebezpiecznym. Wioślarz musi być przygotowany na start w czasie deszczu.

Zauważywszy pierwsze objawy zmęczenia czyto przez spadek wagi, czy przez bezsenność i brak apetytu, należy natychmiast przerwać trening; jeśli objawy te zaraz nie ustąpią, trzeba danego wioślarza skierować do lekarza. Ostrożność nigdy nie zawadzi.

TRENING JEDYNKARZA

Mylne byłoby zdanie, że każdy typ łodzi wymaga odmiennego rodzaju treningu. Podstawą powodzeń w każdym z rodzajów łodzi jest sumienna praca zarówno w okresie treningu kondycyjnego w zimie, jak i w okresie późniejszym na łodzi. Pewne jednak typy łodzi mają szczególne wymagania, nie powtarzające się przy innych typach.

Powszechnie panuje przekonanie, że im mniejsza łódź, tem większa praca przygotowawcza. Zdanie to znajduje swoje potwierdzenie w praktyce. Np. ósemkę można doprowadzić do przeciętnej klasy stosunkowo dość szybko, natomiast na wykształcenie jedynkarza trzeba długo czekać, a nawet wielu zdolnych i pilnych wioślarzy nigdy nie doszło do poważniejszego po-

ziomu, chociaż w osadach byli doskonałymi pracownikami.

Tajemnica tego stanu zdaje się tkwić w tem, że jazda na jedynce wymaga pewnego rodzaju talentu. I jeżeli któryś z wioślarzy tego talentu nie posiada to najlepsze nawet warunki fizyczne nie pomogą mu do uzyskania powodzenia. W praktyce swej spotykałem wielu takich właśnie wioślarzy, którzy do wyższego poziomu nigdy nie doszli, gdyż brakło im wrodzonego talentu.

Sam jednak talent nie wystarczy. Właśnie jedynka wymaga bodaj najwięcej pracy i to tem trudniejszej, że prowadzonej samotnie. W klubach tak najczęściej bywa, że trener nie ma już czasu na jedynkarza, którego trening wymaga tyle czasu, co trening czwórki lub ósemki, a chwała dla klubu stosunkowo mniejsza. To też jedynkarze najczęściej są skazani na własną inicjatywę i przemyślność.

Zabierając się do pracy na jedynce trzeba sobie zdać sprawę, że zanim dojdzie się do pewnego poziomu, trzeba najpierw włożyć dużo, dużo pracy. Jeśli ktoś myśli, że po kilku wyjazdach dojdzie do wysokiej klasy i będzie bił wszystkich „starych“ mistrzów, niech lepiej da sobie spokój z treningiem na jedynce.



Wyścig o „Diamonds Sculls“ w Henley.
Mistrz olimpijski Anglik Beresford wygrywa bieg o „Diamonds Sculls“ w Henley w r. 1925. Należy zwrócić uwagę na świetne wyłożenie do przodu i daleki zasięg wioseł, mimo wyprostowanego kręgosłupa, obrócone pióra są gotowe do zaatakowania wody. Na drugiem miejscu wtyle jedynkarz angielski Gollan, również w chwili chwytu wody.

Jedynka jest tym typem łodzi, na którym najwięcej zastosowania i wyładowania mają indywidualne właściwości wioślarza, zarówno fizyczne, jak i psychiczne. Każdy jedynkarz wiosłuje nieco inaczej od drugiego, ale w tym wypadku trudno odrazu mówić o różnicy stylu. W nowoczesnem ujęciu wioślarstwa t. zw. styl wioślarski zaczyna coraz mniejszą odgrywać rolę, czego dowodzi popularność teorji Fairbairna.

Każdy jedynkarz dochodzi więc po pewnym okresie pracy do przekonania, co mu właśnie od-

powiada w ujęciu sposobu wiosłowania. Różnice w sposobie wiosłowania opierają się przedewszystkiem na różnicach w budowie wioślarzy. Wiele tych różnic należy jednak przypisać właściwościom psychicznym. Kilkakrotny mistrz Europy i Szwajcarji Schneider był niskiego wzrostu, krępy, lecz silny. Musiał więc stosować wysokie tempo w czasie wyścigu i niebywałej wytrzymałości właśnie w tempie (około 44 na starcie, 36 na torze i 40 na finiszu) zawdzięcza swoje powodzenia. Inaczej nieco musiał jechać nasz Barwicki, wysoki, potężnie zbudowany. U niego styl musiał iść w kierunku wydłużenia pociągnięcia przy stosunkowo wolniejszem tempie. Podobne zalety ma mistrz Europy Verey.

Pewien wyjątek pod tym względem stanowi dwukrotny mistrz olimpijski, a obecnie również mistrz zawodowców Robert Pearce, który przy olbrzymim wzroście i ciężkiej budowie może na starcie dochodzić do fantastycznej ilości uderzeń przy równoczesnej znacznej ich długości. Ale też Pearce góruje obecnie nad wszystkimi wioślarzami świata i nie ma godnego siebie przeciwnika.

Trudno więc ustalić szczegółowe wskazania, jeśli idzie o t. zw. szkołę jazdy na jedynce. Jeśli

z wioślarza chcemy naprawdę zrobić pierwszorzędnego jedynkarza, musimy zapomocą obserwacji i przemyślenia całości zagadnienia dojść do najbardziej odpowiadającego mu sposobu wiosłowania. Trudno wymagać, aby nad tego rodzaju sprawami miał się zastanawiać każdy nowicjusz. Należy mu w tem dopomóc.

a) Okres zimowy.

Trening zimowy przechodzi wioślarz łącznie z kolegami klubowymi. Gimnastyka, narciarstwo, biegi naprzełaj mają zastosowanie zarówno w treningu czwórki, jak i jedynkarza. Trening ten musi być prowadzony ze szczególnem uwzględnieniem psychiki zawodnika. Żaden inny typ łodzi nie wymaga tak wielkiego opanowania nerwowego, jak właśnie jedynka. To też w prowadzeniu treningu należy szczególnie oszczędzać nerwy zawodnika, inaczej mogą zawieść w przełomowej chwili.

Należy również być ostrożnym w osiąganiu pełnej formy w czasie treningu kondycyjnego. Zły plan treningu może doprowadzić do tego, że zawodnik znajdzie się zbyt wcześnie u szczytu formy i w porze największych regat będzie przemęczony. W wyniku zamiast zwycięstwa bę-

dziemy mieli przegraną. Pamiętam dobrze rok 1928, w którym przygotowywałem się do regat eliminacyjnych przed igrzyskami olimpijskiemi. Po treningu zimowym, prowadzonym z wielkiem natężeniem, stanąłem do eliminacyj, w których wygrałem pięć pierwszych, by w ostatniej rozstrzygającej ulec wobec braku sił. Może to być ostrzeżeniem dla wielu wioślarzy zbyt intensywnie pracujących w okresie zimowym.

W treningu tym podstawowe znaczenie ma ważenie zawodnika oraz stała opieka lekarska. Poza treningiem kondycyjnym zaleca się trening na basenie. Niestety nie każdy klub w Polsce posiada już takie urządzenie. Na basenie należy szczególną uwagę zwrócić na trzy części składowe ciągu, a mianowicie rytm, początek i zakończenie pociągnięcia.

Rytm umożliwia rozwinięcie większej szybkości łodzi, uwarunkowuje jej należyte posuwanie się naprzód, bez skoków i nierówności. A zatem wolny, jak najwolniejszy podjazd należy stosować w okresie przygotowawczym jedynkarza. W tym kierunku nie będzie nigdy przesady. Im wolniej jedynkarz podjeżdża, tem równiej idzie łódź. Szybkie tempo regatowe przyjdzie samo przez się wtedy, gdy zajdzie tego potrzeba.

Wolny podjazd uczy przytem wioślarza opa-

nowania łodzi. Stosunkowo łatwiej jest utrzymać równowagę na łodzi przy szybkiem tempie, jedynkarz zaś powinien być wszechstronnie wykształcony w opanowaniu swej łodzi.

Wiosłowanie na dwa krótkie wiosła uważa się za pełniejszy niejako sposób wiosłowania. W tym bowiem rodzaju pełniej i równiej rozwija się cały organizm. Przy wiosłowaniu na długie wiosło, zwłaszcza w tym wypadku, gdy wioślarz trzyma się jednej tylko strony, łatwo o jakieś skrzywienie lub jednostronny rozwój ciała, niema tego niebezpieczeństwa przy wiosłowaniu na dwa wiosła. Obie strony ciała muszą równomiernie wiosłować, a przez to równomiernie się rozwijają.

Dla przeciętnego wioślarza wystarczy całkowicie poruszanie się po wodzie na cięższej dwójce lub jedynce, wszakże szczyt wiosłowania stanowi jedynka wyścigowa. Jedynkarz musi jednoczyć w sobie cechy i zalety sternika i szlakowego. Musi więc zarówno dbać o kierunek łodzi, jak i odpowiednie tempo. Nie wolno mu tracić głowy i zapamiętywać się w samem tylko „darciu". To może jest właśnie przyczyną, że wielu doskonałych wioślarzy na długie wiosło niczego nigdy nie dokonało na wiosła krótkie. Jedynkarz musi mieć zimną krew, która umożliwi mu opanowa-



Mistrzowie świata.
Na prawo: Ted Phelps, który w r. 1932 zdobył tytuł mistrza świata w kategorji zawodowców. Na lewo: Robert Pearce mistrz olimpijski z r. 1928 i 1932, który od r. 1933 dzierży tytuł mistrza świata w kategorji zawodowców.

nie wyścigu w przełomowej chwili. Musi mieć także zimną krew, która pomoże mu wygrać wyścig w chwili, gdy prowadzący wyścig się załamie.

Wiosłowanie na krótkie wiosła jest więc znakomitą szkołą wioślarską. To też w okresie jesiennym wszyscy wioślarze z osad powinni się zainteresować jedynkami i próbować swych sił na tym pięknym typie łodzi. Chodzi o wycieniowanie techniki pociągnięcia, co udaje się znakomicie na jedynce. Tak też postępuje np. berlińska Akademja Wychowania Fizycznego, która od swych wychowanków wymaga umiejętności wiosłowania na jedynce wyścigowej, uważając, że dopiero na tej łodzi wioślarz wykazuje właściwy stopień umiejętności.

Nie wdając się w obszerne rozważania o stylach, trzeba wspomnieć o dwóch szkołach, które wyróżniły się w ciągu rozwoju wioślarstwa.

Szkoła staroangielska polega na silnym ataku i stosunkowo łagodnem zakończeniu. Styl ten datuje się jeszcze od tych czasów, gdy wiosłowano na stałych dulkach i na stałych siedzeniach. Zachowawczość angielska sprawiła, że styl ten utrzymuje się do dziś dnia. Druga szkoła, zwana nowoczesną szkołą zawodowców angielskich, polega przeciwnie na stosunkowo słabym ataku, lecz na silnem zakończeniu ciągu.

W zasadach obu szkół znajdujemy owe ziarna prawdy, które przemawiałyby za słusznością obu. Zamiast więc je zwalczać, lepiej zastosować zasadę trzecią, a mianowicie, że styl wioślarza musi przejść przez długie ćwiczenie.

Chodzi natomiast jedynie o pewne wytyczne, któremi powinien się kierować początkujący wioślarz na jedynce. Przyjmujemy zasadę, że na wiosła krótkie dostaje się ten, który już przeszedł właściwą szkołę wioślarza i chodzi jedynie o nauczenie go różnicy między długiem wiosłem a parą wioseł.

Wycieniowania stylu nie można przeprowadzić w całości na basenie, gdyż niema tu tych wszystkich czynników, które stanowią o jeździe na jedynce wyścigowej. To też nasz kandydat przejdzie okres zimowy jako okres treningu kondycyjnego, zapozna się z pewnemi szczegółami

wiosłowania, o których wspomnieliśmy, natomiast całą szkołę jazdy przekładamy na wiosnę, gdy pogoda umożliwi już wyjazdy łodzią.

b) Szkoła jazdy na jedynce wyścigowej.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że początkujący wioślarz bardzo chętnie dosiada jedynki wyścigowej. Smukła, błyszcząca łódź pociąga, podobnie jak widok starszych kolegów, poruszających się na jedynkach z taką swobodą i łatwością. Instruktor jednak powinien zapałem tym odpowiednio pokierować. Dać początkującemu wioślarzowi zbyt wcześnie jedynkę wyścigową równa się w wielu wypadkach całkowitemu zniszczeniu jego karjery sportowej.

Pierwsze więc wyjazdy początkującego jedynkarza muszą się odbyć na szerokiej łodzi. Powiedziałbym, iż im cięższa łódź, tem lepiej się nadaje do tego celu. Łódź ta odgrywa podobną rolę dla nowicjusza, jak stałe siodło dla zupełnie początkującego wioślarza na długie wiosło. Uczy się on przedewszystkiem należytej pracy siodłem i właściwego ataku. Pogląd, że technika psuje się na ciężkiej łodzi, nie wytrzymuje krytyki, pod warunkiem, że zarówno je-

dynka wyścigowa, jak i najcięższa łódź ćwiczebna muszą być porządnie nastawione, stosownie do budowy fizycznej wioślarza.

Wiemy dobrze, że w większości naszych klubów te właśnie ciężkie łodzie są w stanie pożałowania godnym i to stało się powodem, że odstraszają one wioślarzy, zabierających się do pracy pod kątem widzenia regatowym. Jeśli jednak postaramy się o należyte ustawienie łodzi, wówczas wszystko będzie w porządku i nie będzie się miało powodu do obaw, że wiosłowanie na niej zepsuje styl wioślarza.

c) Ustawienie łodzi.

Każdy wioślarz powinien orjentować się w brakach i zaletach swej łodzi. Powinien umieć sprawdzać jej stan i umieć zmieniać go stosownie do wymagań. Najważniejsze wymiary w łodzi to wysokość dulki nad poziom siodełka oraz szerokość i długość wioseł.

Nastawienie dulek zależy od wielu czynników ubocznych, przedewszystkiem zaś od budowy wioślarza. Wioślarz cięższy i wyższy będzie wgniatał bardziej łódź, przeto ustawimy mu dulki nieco wyżej, wioślarz lżejszy będzie wymagał dulek niżej ustawionych. Zasadą jest jed-

nakże, że im niżej dulki ustawione, tem lepiej (oczywiście bez przesady). Gdy dulka jest za wysoko, wówczas wioślarz łatwo popełnia szereg błędów, przedewszystkiem w zakresie pracy siodła i krzyżów. Niskie ustawienie dulek utrudnia sposób wiosłowania i stawia wioślarzowi większe wymagania, ale przecież o to chodzi, aby wioślarz lepiej wiosłował, a nie gorzej.

Przeciętną wysokością dulek, którą radziłbym stosować wioślarzom, jest wysokość 13 cm nad poziom siodełka. Ręka, która pójdzie górą przy krzyżowaniu się rękojeści, będzie miała dulkę ustawioną o pół do 1 cm wyżej. A więc jeśli lewą prowadzimy górą, wówczas lewa dulka będzie miała wysokość 13.5 cm lub 14 cm, prawa 13 cm i naodwrót. Niema tutaj ścisłej zasady, którą rękę należy prowadzić wyżej, prowadzi się rękę słabszą. O ustawieniu tem należy pamiętać także i na dwójkach. Gdy wioślarze prowadzą jeden lewą, drugi prawą rękę wyżej, wówczas obie dulki muszą być odpowiednio nastawione, zarówno dla szlakowego, jak i dla noska.

Ważne jest również nachylenie dulki do poziomu wody. Jeśli kąt nachylenia będzie zbyt ostry, wówczas wiosło będzie wyskakiwało z wody, jeśli zaś będzie zbyt rozwarty, wówczas będzie tonęło. Zmiana kąta nachylenia stosownie



Andrzej Osiecimski-Czapski. Mistrz Polski na jedynce w r. 1924 i 1925.

do potrzeb wioślarza następuje albo przez przesunięcie odpowiedniej blaszki w nowych dulkach, albo też przez nabicie cienkiej skórki na okuciu skórzanem wiosła w miejscu, gdzie płaską powierzchnią opiera się o dulkę w czasie ciągu. Najlepszy kąt nachylenia jest między 4 a 8 st. nachylenia.

Nie należy zapominać o wzmacnianiu ramion. Fabryki dość często wysyłają nam jedynki bez usztywnienia ramion. W takim więc wypadku należy samemu usztywnienia te założyć. Usztywnia się mocnym szpagatem i pociąga się lakierem. Bez tego usztywnienia bardzo łatwo o zmianę nastawienia dulki; może się nawet zdarzyć, że oba wiosła będą pracowały w rozmaitych warunkach i spowodują zmianę kierunku łodzi.

Znawca nie lekceważy również takiej pozornej drobnostki jak grubość rękojeści wiosła. Nie może ona być ani zbyt gruba ani zbyt cienka. Najlepszy otok wynosi około 13 cm. Dobrze jest nakładać na rękojeści otoki gumowe, gdyż wówczas nie zdarzy się wypadek zsunięcia się w czasie wyścigu mokrej ręki.

Rozpiętość ramion zwykle wynosi 150 cm, tylko w wyjątkowych wypadkach wymiar ten się zmienia. Sprawę tę lepiej regulować wymiarami wiosła. W tych zaś najważniejsze są dwa wymiary, a mianowicie stosunek dźwigni wewnętrznej do zewnętrznej oraz szerokość pióra.

Wymiary te uwarunkowane są możliwościami wioślarza. Wioślarz silniejszy może sobie pozwolić na krótszą doręczną i szersze pióro, bo wówczas jego wydajność pracy będzie większa. W każdym razie należy również pamiętać o tem, że wioślarz lżejszy, zwinniejszy musi pójść w kierunku większej ilości uderzeń, powinien zato mieć dłuższą dźwignię wewnętrzną i węższe piórko. Przeciwnie zaś wioślarz wysoki i ciężki. Ten nie potrafi może wydobyć tak szybkiego tempa, będzie więc lepiej jeśli otrzyma wiosła o krótszej dźwigni wewnętrznej i szerszem piórku. Poniżej podaję wymiary przeciętne wiosła.

	wioślarz silniejszy	wioślarz słabszy	moje wiosło
długość wiosła	300 cm	295 cm	298 cm
dźwignia wewnętrzna	83 cm	85 cm	85.5 cm
szerokość pióra	16.5 cm	16 cm	16.5 cm
otok rękojeści	13.5 cm	13 cm	14 cm

Krótsza dźwignia wewnętrzna umożliwia wprawdzie większy zasięg wody, ale też trudniejszy jest przeciąg przez wodę. Krótsza zaś skraca wychylenie do przodu i w takim wypadku należałoby nieco rozszerzyć rozpiętość ramion. W każdym razie rzeczy te należy załatwić zaraz na początku sezonu, ustalić wymiary łodzi i wioseł a następnie ograniczyć się jedynie do sprawdzania nastawienia łodzi. Należy unikać ustawicznego przestawiania łodzi i ciągłego majstrowania przy niej, gdyż powoduje to zdenerwowanie zawodnika i osłabienie jego zaufania do łodzi. Zawsze należy początkującym przypominać zdanie, że nie łódź wygrywa bieg, ale zawodnik przy pomocy łodzi. Nie pomoże więc najlepsza, nowiuteńka łódź, gdy w niej siedzi człowiek bez treningu i głowy na karku.

Łódź raz nastawiona do użytku jednego wioślarza powinna być dla niego zachowana. Jeśli bowiem na tej samej łodzi pojedzie inny wioślarz, rozporządzający innemi warunkami fi-

zycznemi, wówczas nastawienie łodzi ulegnie zmianie. Poza tem jasne jest, że wioślarz powinien otoczyć swą łódź szczególną opieką i pilnować jej przez cały czas treningu. Niema przykrzejszego widoku jak brudna, zapiaszczona łódź o powyginanych ramionach. Wiosłowanie na niej nie sprawi nikomu przyjemności.

d) Okres letni.

Z chwilą, gdy cieplejsze powietrze umożliwi wyjście na wodę wówczas nasz początkujący rozpocznie drugi okres pracy — okres na wodzie. Okres ten będzie się dzielił na cztery „podokresy", a mianowicie: 1) okres jazdy na ciężkiej jedynce turystycznej, 2) okres jazdy na jedynce klepkowej wyścigowej, 3) wyjazdy na dwójce ze starszym kolegą, 4) samodzielna jazda na jedynce wyścigowej.

Większość powyższych wyjazdów będzie poświęcona nauczeniu techniki jazdy. Nie należy jednak zapominać, że dalekie wyjazdy na łodzi ciężkiej działają także wzmacniająco na cały organizm, są więc również i treningiem kondycyjnym. Okres wyjazdów na łodzi szerokiej trudno jest ściśle oznaczyć. W zasadzie zależy to od stopnia postępów ucznia. Nieraz miesiąc takich



Włodzimierz Długoszewski. Mistrz Polski na jedynce w latach 1926, 1927, 1929, 1930

wyjazdów jest okresem zupełnie wystarczającym do wyuczenia podstaw pracy, czasem zaś i kilka miesięcy nie doprowadzi do niczego. Wyjazdy początkującego muszą być jednak kontrolowane. Wszelka teorja o indywidualnych stylach i t. d. jest istotna, ale mało który wioślarz pozostawiony sam sobie czyni odpowiednie postępy. Starszy wioślarz musi go zawsze wesprzeć radą i pomocą, gdyż inaczej nowicjusz nauczy się fałszywych zasad, niezgodnych nawet z teorją indywidualnego stylu.

Wyjazdy na ciężkiej łodzi muszą być poświęcone wyłącznie technice wiosłowania. Niema w nich miejsca na t. zw. tempo regatowe i t. d. Wyjazdy są dość długie, 10—14 km, wykonywane

w wolnem, długiem tempie około 20 uderzeń na minutę.

W drugim okresie jazdy przychodzi kolej na rzeczy trudniejsze. Łódź, którą damy uczniowi, będzie podobna wymiarami do jedynki wyścigowej, z tą tylko różnicą, że będzie nieco szersza i zbudowana z klepek. Na łodzi tej początkujący powtórzy cały kurs nauki wiosłowania, wycieniuje poszczególne jego części a następnie dopiero przejdzie do podwyższenia tempa. I w tym okresie tempo to nie powinno przekraczać 24 uderzeń na minutę. Zbyt szybkie tempo zepsuje cały wynik pracy.

Wyjazdy na dwójce ze starszym jedynkarzem tworzą okres przejściowy, który może zazębiać się z okresem poprzednim. Jednego dnia wyjazd na dwójce, drugiego na klepkowym „skulingu". Tempo i styl narzuci oczywiście starszy wioślarz. Będzie on jeździł z nowicjuszem na zmianę, a więc raz na szlaku, a raz na nosku. Chodzi o to, aby raz dać początkującemu możność zobaczenia dobrego wiosłowania, a za drugim razem poprawić jego błędy. W tym okresie wyjazdy również odbywają się w wolnem tempie, co do odległości to ciągle wynoszą one 10—14 kilometrów. Uderzenia są ciągle dokonywane na pół siły, aby przy dalekich wyjazdach nie do-

prowadzić ucznia do stanu przetrenowania. W czasie wyjazdów treningowych należy uważać na przerwy. Lepszy jest wyjazd krótszy, dokonany bez najmniejszych pauz, niż wyjazd bardzo daleki jednak z ustawicznemi przystankami. Wyjazd traci ogromnie przez przerwy, a przytem zachodzi niebezpieczeństwo zaziębienia się wioślarza przy zmiennej, wietrznej pogodzie, panującej często w okolicach nadrzecznych.

W miarę postępów w technice wzrasta także szybkość posuwania się naprzód. Ostrzegam jednakże przed próbami jazdy „na czas". Jeśli w klubie jest trener lub kierownik sportowy, to on powinien przeprowadzać tego rodzaju próby, ale wyniki ich musi zostawić dla siebie. Nic łatwiejszego, jak wytrącić z równowagi wioślarza przez podawanie czasu.

Na sześć do ośmiu tygodni przed regatami wioślarz dosiada jedynki wyścigowej. Okres ten jest zarówno ostatecznem cieniowaniem techniki wiosłowania jak treningiem szybkości. Jedynkarz musi nauczyć się osiągania wielkiej szybkości przy małej stosunkowo ilości uderzeń. Do tego celu służą doskonale biegi kombinowane z innemi osadami, podczas których jedynkarz stara się utrzymać odległość bez powiększania ilości uderzeń. Zjazdy toru 4—6 km w towarzy-

stwie drugiego jedynkarza, z zastrzeżeniem, że żaden z nich nie narzuca tempa, lecz obaj starają się iść po linji wydłużenia pociągnięcia i wzmocnienia uderzenia — są bardzo skuteczne. W każdym razie przed regatami należy poświęcić kilka wieczorów, jednak nie dzień po dniu, na zjazd toru 2 km.

Z biegiem czasu należy zająć się ćwiczeniem startów. Jedni zalecają start (pierwsze uderzenia) wykonywać ze stałego siodełka, a dopiero następne z użyciem szyn. Ja jednak nie zgadzam się z tą teorją. Każdy, kto jeździ na jedynce wyścigowej, wie, że inaczej wygląda uderzenie z ruchomego siodła, inaczej ze stałego.

Startując, dawałem więc kilka uderzeń bardzo silnych, podjeżdżając do ćwierć długości szyn. Chodziło bowiem o wzmocnienie ataku, a przytem o uniknięcie zmiany ruchu, który, jak zaznaczyłem, jest inny przy wiosłowaniu na stałem siodle, a inny na ruchomem. Po dokonaniu takich skróconych uderzeń przechodziłem do uderzeń coraz dłuższych, aż przy dziesiątem uderzeniu używałem już całego siodła. Tę samą teorję zalecali zresztą zarówno Mac Alpin, jak Wingate. Należy jednak pamiętać, że uderzenia startowe muszą być dokonane przy użyciu sił całego tułowia. Muszą być przytem zatrudnione zarów-

no nogi, ręce, jak mięśnie pleców, krzyżów i t. d. Nie wolno startu dokonywać np. samemi rękoma, gdyż potem trudno będzie wpaść w normalne uderzenie.

Wprawny jedynkarz, który zna przeciwników i nie obawia się ich, pojedzie w wolnem tempie a mimo to na mecie będzie pierwszy. Jeśli jednak nie zna się przeciwnika, a jest się przekonanym o jego wysokiej wartości wówczas nie należy lekceważyć sprawy startu, gdyż prowadzenie w wyścigu daje wielką przewagę psychiczną, a ta często rozstrzyga o wygranej.

Na starcie tempo przeciętne będzie się utrzymywało w granicach 38—44 uderzeń. Niższy wzrostem wioślarz da więcej uderzeń, wyższy mniej. Pearce, dwukrotny mistrz olimpijski, a później mistrz zawodowców, dochodził a nawet przekraczał liczbę 50 uderzeń na starcie.

Liczba ta oczywiście maleje po 100—200 m po starcie. Przechodzimy wówczas do długich, równomiernych pociągnięć. W tym okresie należy ustawicznie pamiętać o tem, że o całości wyścigu rozstrzyga przeciętna szybkość uzyskana na całym torze. Nie wystarczy więc jechać bardzo szybko na starcie, aby potem spuchnąć i dać się wyprzedzić wszystkim.

Trzeba więc umiejętnie rozkładać siły i uczyć

się tego już na treningu. Doświadczenie to dadzą nam jazdy treningowe z innemi osadami lub jedynkarzami. W każdym razie trzeba wiedzieć, iż w kilkaset metrów po starcie nadchodzi bardzo ważna chwila załamania się. Zdaje się wtedy, że siły już są zupełnie wyczerpane, i że musimy przestać wiosłować. Wrażenie to jest czysto nerwowe i nie należy się niem przejmować. Lekarstwem na to jest zdłużenie pociągnięcia i uspokojenie się, a na pewno kilkanaście sekund później poczujemy t. zw. drugi oddech i znajdziemy siły do dalszej walki.

W czasie biegu niektórzy jedynkarze stosują „dziesięć mocnych". Znaczenie tego pociągnięcia taktycznego jest jednak w wielu wypadkach złudne. Przecież w zasadzie wioślarz daje z siebie podczas wyścigu wszystkie siły, jeśli więc jeszcze każemy sobie dać dziesięć mocnych uderzeń, to po nich nadejdzie chwila osłabienia, która może więcej zaszkodzić, niż pomóc. W pewnych wypadkach, zwłaszcza w biegach nowicjuszy, tego rodzaju „wkładka" ma znaczenie bardzo ważne, a mianowicie powoduje wysunięcie się na czoło, co może znowu podziałać przygnębiająco na przeciwnika. Ja zawsze byłem zwolennikiem równego, długiego pociągnięcia na



Roger Verey. Mistrz Polski w latach 1931—1934 oraz mistrz Europy w r. 1933 wraz z nagrodą przechodnią Belgji za zwycięstwo w biegu jedynek o mistrzostwo Europy.

trasie, a dopiero na finiszu wydobywałem z siebie całą resztę sił.

Co do finiszu to trzeba również przeprowadzić odpowiedni trening. Szczególnie jeśli idzie o jedynkarza trening ten jest dość trudny. W ósemce lub czwórce ma się zawsze sternika, który krzyknie, poderwie całą osadę. Na jedynce jest się samemu i samemu też trzeba rozstrzygnąć, kiedy się będzie finiszowało. Tutaj obliczenie sił jest bardzo ważne. Nie można zacząć finiszować za wcześnie, gdyż wtedy braknie nam sił na dojechanie do mety. Lepiej więc zacząć finisz nieco później, lecz w takiej chwili, w której będziemy wiedzieć, że będzie on skuteczny.

I znowu na finiszu nie wolno zapominać

o podstawowych zasadach wiosłowania. Jeśli wpadniemy w szalony „młyn“ wówczas popsuje się rytm i równomierność posuwania się łodzi. Będzie ona skakała, zatrzymywała się i w wyniku owoce finiszu będą znikome. Jeśli więc stosujemy finisz, musimy wzmocnić natężenie uderzenia, a nietylko liczbę uderzeń, przyczem stosunek podjazdu do przeciągu musi zachować się w granicach 1 : 3.

Wszystko to trzeba wypróbować w czasie treningu. Do tego celu konieczne jest wyznaczenie sobie trasy treningowej, odpowiadającej pod względem długości trasie wyścigu i na niej należy obserwować objawy zmęczenia oraz swoją wytrzymałość. W każdym razie należy pamiętać, że bez usilnej pracy nie będzie owoców, zwłaszcza w tym typie łodzi, który uchodzi za najtrudniejszy.

Dla ilustracji podaję rozkład treningu, przeprowadzonego przeze mnie w r. 1927, który mogę uważać za szczytowy w mej karjerze sportowej.

Styczeń—luty: zaprawa narciarska i biegowa, kilka wyjazdów na skulingu.

Marzec: 1—14 wyjazdy na skulingu 4—6 km co drugi dzień. Wiosłowanie wyłącznie dla uzyskania stylu. Co kilka dni lekki bieg naprzełaj.

14—31 wyjazdy na jedynce wyścigowej 6—14

kilometrów codziennie. Staranie o dokładne wykończenie techniki. Co kilka dni lekki bieg naprzełaj.

Kwiecień: 1—15: wyjazdy na jedynce wyścigowej 6—10 km. Dalsza praca nad wykończeniem stylu. Co drugi dzień 100 do 200 m mocniej. Co trzeci dzień ćwiczenia gimnastyczne i lekkoatletyczne na wolnem powietrzu.

16—30: wyjazdy na jedynce wyścigowej 6—14 km. Zwiększanie siły pociągnięcia. Trzy dalsze wyjazdy co kilka dni do 20 km specjalnie bez przerw.

Maj: 1—15 wyjazdy na jedynce i dwójce (jednego dnia na jedynce, drugiego na jedynce i dwójce) 5—12 km. Co drugi dzień na jedynce, 200—400 m mocniej.

16—31: dalsze wyjazdy na jedynce i dwójce j. w. 4—10 km. Ćwiczenia startów co drugi dzień. Zjazdy odcinków trasy 400—600 m na pełną siłę.

Czerwiec: wyjazdy codzienne tylko na jedynce obok czwórki lub dwójki. Wspólne zjazdy toru długości 4—5 km wolne długie tempo. Co drugi dzień drugi wyjazd na jedynce dla ćwiczeń startu. W okresie 15—25 zjazdy toru 2 km na pełną siłę co drugi dzień (cztery zjazdy).

26 czerwca: 1 bieg (w Warszawie) i wygrana.

Lipiec: 1—14: dalszy trening obok drugiej osady. Zjazdy dłuższych tras do 4 km mocno. Co drugi dzień specjalny wyjazd dla ćwiczeń startu.

14—17: dwa zjazdy toru regatowego 2 km.

17 lipca: 2 bieg (w Gdańsku) i wygrana.

20—30: trening na torze w Bydgoszczy dwa razy dziennie. Przed południem lżejszy wyjazd dla ćwiczeń startowych, po południu, w porze biegu, ostry trening co drugi dzień zjazd toru na czas.

30 lipca: bieg o mistrzostwo Polski i zwycięstwo.

31 lipca: bieg międzynarodowy i zwycięstwo.

Sierpień: 1—30 lekki trening, celem utrzymania się w formie. Co trzeci dzień zjazd długiej trasy dość mocno (4—5 km), ćwiczenia startów.

Wrzesień: 1—10: trening na Lago Maggiore. Dwa razy dziennie wyjazd. Rano ćwiczenia startów — po południu zjazd trasy.

10: bieg o mistrzostwo akademickie świata — drugie miejsce.

Po powrocie do kraju dalszy lekki trening, regaty wewnętrzne i wycieczki aż do 25 listopada.

Przez 14 dni odpoczynek, potem znowu trening narciarski i gimnastyczny przed igrzyskami olimpijskiemi.

D W Ó J K A

Wśród łodzi wyścigowych znajdujemy aż trzy odmiany dwójek a mianowicie: dwójkę podwójną, dwójkę bez sternika i dwójkę ze sternikiem. Odnośnie dwójki podwójnej ustalił się zwyczaj, iż na łodzi tej wiosłuje zwykle dwóch dobrych jedynkarzy, którzy często po męczącym biegu jedynek jadą jeszcze w dwójkach. Tego rodzaju sposób pracy nigdy nie da wyniku, gdyż jeden z biegów, ten mianowicie, który jest później rozgrywany, odbywa się w nienormalnych warunkach, a przytem organizmowi ludzkiemu stawia się zbyt wiele wymagań.

Lepiej więc, jeśli dwóch nawet nie najlepszych jedynkarzy poświęci się dwójce. Trudność jazdy na dwójce polega na konieczności doskonałego zgrania. Zgranie to uzyska się tylko przez to, że osada będzie dużo jeździła. Już w jesieni, poprzedzającej sezon, w którym nasza dwójka ma startować, radziłbym dalekie wyjazdy na dwójce turystycznej. Przez wyjazdy te uzyskuje

się uzgodnienie pracy obu wioślarzy i ujednostajnienie stylu.

Na wiosnę rozpoczynamy trening znowu od wyjazdów na łodzi klepkowej, a dopiero po kilku tygodniach, zależnie od pory rozpoczęcia treningu, przechodzimy na dwójkę wyścigową.

Największą trudność w jeździe na dwójce podwójnej sprawi prawdopodobnie sterowanie. Łodzie, w których znajduje się ster, uruchamiany przez jednego z wioślarzy zapomocą nogi, należą do przeżytków nigdzie już nie używanych. Na torze zupełnie prostym, gdy osada równo wiosłuje łódź idzie prosto, trudniej jest, gdy jedziemy po torze krzywym, a przytem „zaopatrzonym" w mielizny i t. p. Wówczas rolę sternika obejmuje „nosek", który musi komenderować: prawą (lub lewą) mocniej.

Znacznie trudniejszym do jazdy typem łodzi jest dwójka bez sternika (na dwa długie wiosła). Trudność polega na tem, że łódź nie stoi już tak równo, jak przy dwójce podwójnej. Mała nierówność w pracy obu wioślarzy powoduje tutaj już wytrącenie łodzi z równowagi i osłabienie jej szybkości. W tej łodzi można poznać znaczenie techniki. Nawet słabi fizycznie ludzie, rozporządzający doskonałą techniką i treningiem mogą dojść do poważnych zwycięstw. Dwójka Klubu



Najlepsza dwójka podwójna Europy.
Para szwajcarska v. Bidder i Hottinger, która już trzykrotnie zdobyła mistrzostwo Europy na dwójkach podwójnych (w r. 1930, 1931 i 1934).

Wioślarskiego z r. 1904 Poznań w składzie Budziński H. i Mikołajczak J. właśnie opierała swoje powodzenia na wspaniałej technice. Przy dobrym treningu potrafili oni dojść do zdobycia tytułu mistrza Europy w r. 1930. Siła fizyczna w łodzi tej znaczy dużo mniej i bez odpowiedniej techniki nie przynosi najmniejszych bodaj powodzeń.

Zwykle wioślarze nie zaczynają od dwójki bez sternika. Typem tym zajmują się głównie wioślarze, którzy mają za sobą pewną przeszłość regatową na czwórkach lub ósemkach. Jest to zrozumiałe i nawet trudno sobie wyobrazić, aby początkujący wioślarz regatowy mógł odrazu myśleć o jeździe na dwójce.

Również na tej łodzi podstawą powodzeń jest zgranie obu wioślarzy, które, zwłaszcza tutaj, musi być doprowadzone do wyjątkowej doskonałości. Wyjazdy na czwórce lub na ósemce nie zastąpią wyjazdów na dwójce. Pierwsze wyjazdy muszą być bardzo dalekie i poświęcone wyłącznie doskonaleniu techniki. Nie należy się zrażać, jeśli pierwszy rok treningu nie przyniesie powodzeń. Często dopiero w drugim lub trzecim roku po usilnej pracy osada dochodzi do mistrzostwa.

W czasie wyjazdów należy zwrócić baczną uwagę na poszczególne części składowe pociągnięcia i cieniować je niejako w najdrobniejszych szczegółach. Styl jazdy na dwójce jest oczywiście zupełnie podobny do stylu na czwórce lub ósemce.

I w tym wypadku należy pamiętać, że powodzenia na dwójce będą odnosić niekoniecznie najlepsi wioślarze, lecz ci, którzy potrafią wzajemnie się zrozumieć w pracy i doprowadzić do doskonałego zgrania. Jeśli jednak przejdzie się ten trudny, wstępny okres pracy, wówczas jazda na dwójce jest wielką przyjemnością. Równocześnie ze zgraniem przychodzi szybkość.

Jeśli idzie o szczegóły pociągnięcia to trzeba uwzględnić fakt, iż zaatakowanie wody wypadnie na pewno mniej ostro na dwójce niż na czwór-



Bracia Kopecky.
Mistrzostwo w dwójkach bez sternika zdobyła w r. 1934 osada austrjacka, którą tworzyli bracia Kopecky. Osada ta pokonała słynną parę niemiecką, szczycącą się wygraniem biegu w Henley.

ce lub ósemce. Wogóle całość pociągnięcia będzie łagodniejsza i płynniejsza. Słabszy atak musi być poparty przez silny przeciąg przez wodę, przy użyciu wszystkich sił nóg, pleców i krzyżów. Zakończenie ciągu musi wypaść dokładnie i płynnie.

Na łodzi tej dużą trudność powoduje sterowanie. Rzecz prosta, że tutaj musimy mieć już ster nożny, który znajduje się w podnóżku „noska". Sterowanie to wymaga dużego treningu, aby nic nie tracić z natężenia pociągnięcia. Oczywiście możnaby zrezygnować ze steru i zastoso-

wać podobny sposób sterowania, jak przy dwójce podwójnej, t. zn. jedna strona ciągnie mocniej, druga słabiej, ale powoduje to wytrącenie łodzi z równowagi i stratę na szybkości. Lepiej więc zastosować ster. Steruje się w chwili, gdy osada podjeżdża „po wodę". „Nosek" musi obejrzeć się tak szybko i zręcznie, aby nie spowodować zachwiania się łodzi i wytrącenia jej z normalnej pracy. Mimo posiadania steru osada musi tak pracować, aby użycie go było zbyteczne, gdyż bądź co bądź jest to hamowanie szybkości.

Ostatnim typem łodzi w tej kategorji jest dwójka ze sternikiem. W niektórych krajach uległa ona całkowitemu zarzuceniu. Jest to typ łodzi podobny do dwójki bez sternika. Odpada więc trudność sterowania, natomiast przybywa duże obciążenie w postaci sternika. Jest to łódź najwolniejsza ze wszystkich typów łodzi wyścigowych, a więc nadająca się dla wioślarzy słabszych technicznie, rozporządzających natomiast odpowiednią siłą fizyczną. Można ją uważać za wstęp do łodzi bez sternika.

W każdym razie typ ten wymaga takich samych zalet technicznych jak dwójka bez sternika. Osada więc musi dużo jeździć ze sobą, aby dojść do odpowiedniej doskonałości w wiosłowaniu.



Finisz dwójek o mistrzostwo Europy.
Dwójka włoska (bracia Vestrini) finiszują w r. 1929 w Bydgoszczy na regatach o mistrzostwo Europy. Zwraca uwagę dobra praca krzyżów.

Typ ten utrzymuje się jeszcze w krajach romańskich, a przez to w programie mistrzostw Europy i igrzysk olimpijskich. Ostatnio typem tym zainteresowały się także Niemcy. Natomiast dwójkę podwójną ze sternikiem zarzucono; ustąpiła ona zupełnie miejsca dwójce podwójnej bez sternika. W niektórych klubach używa się jej jeszcze, jako łodzi treningowej dla młodszych wioślarzy i na tem polega jej wartość.

CZWÓRKI — ÓSEMKA

Najpopularniejszym typem łodzi jest czwórka ze sternikiem. Jest to do pewnego stopnia pierwsza próba umiejętności wioślarza i na tym typie łodzi, podobnie jak na ósemce, wioślarze regatowi powinni stawiać swoje pierwsze kroki.

Większa ilość współzawodników, zachęty sternika i stosunkowo mniejsze wymagania techniczne są powodami, które kierują wioślarzy początkujących na te typy łodzi.

Ustalenie składu czwórki oraz ósemki omówiliśmy już w rozdziałach poprzednich. Rozplanowanie ciężaru jest bardzo ważne w czwórce, przyczem trzeba zwrócić uwagę, aby cięższi wioślarze nie siedzieli na dziobie łodzi, przez co spowodować można niepożądane jej nachylenie. Czwórka i ósemka to typy łodzi dla osób wielkich i silnych. Ponieważ technika odgrywa tu mniejszą rolę, przeto wioślarze, którzy na innych typach łodzi nie mogli osiągnąć większych powodzeń, tu mogą je uzyskać. Odnosi się to zwłaszcza do ósemki. Właściwa i celowa technika i tutaj jest potrzebna. Zanim wioślarz przejdzie do czwórki wyścigowej, powinien przejść bardzo dokładny trening i wyszkolenie na łodzi klepkowej. Nawet rutynowane osady muszą rozpoczynać sezon na łodziach półwyścigowych, a dopiero później przechodzić do wyścigowych.

Czwórka bez sternika stanowi pewne odchylenie od powyższych typów. Jako łódź bezsterowa wymaga dużo większej dozy techniki i umiejętności wiosłowania, niż łódź ze sternikiem. Ponadto wymaga szczególnie od szlakowego i „no-

ska" wielkiej przytomności umysłu oraz umiejętności sterowania. Rola sternika jest na tej łodzi podzielona między szlakowego, który dyktuje tempo i rozkład pracy, a „noska", który uważa na kierunek jazdy. Jest to jeden z najpiękniejszych, lecz zarazem najtrudniejszych typów łodzi.

Czwórka wymaga dużego zgrania, to też rozpoczynamy trening od dalekich wyjazdów w takim samym składzie, przyczem cała trasa musi być równomiernie przeprowadzona przez trenera. Nie może być mowy o przejechaniu najmniejszego choćby odcinka trasy bez kontroli stylu i techniki. Kontrola nad ruchami wioślarzy w czasie całego treningu jest tak samo obowiązująca, jak na innych typach łodzi.

Ósemka to typ łodzi uważany słusznie za najważniejszy. Stanowi ona zwykle o poziomie wioślarskim danego klubu lub narodu. Jedynkarz to talent, który może się trafić i na głębokiej prowincji, który przy wielkiej dozie pilności i wytrzymałości może dojść do niezłych nawet wyników. Z ósemką ma się sprawa nieco inaczej. Do wytworzenia dobrej ósemki konieczny jest wielki zapas ludzi, z którego dopiero trener wybiera najlepsze „wiosła", przeznaczając je do reprezentacji. To jest właśnie powodem, że wiele klubów, posiadających dobre wyniki na innych typach

łodzi, w ósemce nie może dojść do żadnych sukcesów. Zawsze bowiem braknie jednego lub dwóch wioślarzy o tej samej klasie.

To też zagranicą zastosowano system osad składanych z kilku klubów. Ostatnio nawet tego rodzaju ósemka wygrała mistrzostwo Europy w r. 1931 w Paryżu (osada Francji). W Niemczech system osad składanych jest szeroko rozwinięty i jeśli chodzi o występy zagraniczne, związek dąży do stwarzania silnych osad międzyklubowych. Tego rodzaju system powinien być stosowany szczególnie w mniejszych ośrodkach, gdzie kluby dzielą między siebie lepszych wioślarzy. Jeden z nich nie wystawi nigdy dobrej ósemki, razem mogą zestawić nawet bardzo groźną osadę. Niestety w Polsce tego rodzaju składane osady są jak dotąd niezwykle rzadkie. Należałoby jednak nad tem zagadnieniem zastanowić się głębiej, gdyż wynikiem takiej pracy mogło być nawet nieprzeciętne powodzenie międzynarodowe.

Na przeszkodzie szerszemu rozwojowi tego typu łodzi stoi niewątpliwie wielki koszt, na który nie wszystkie kluby mogą sobie pozwolić, tem bardziej, że do wypracowania dobrej ósemki trzeba niemal koniecznie posiadać drugą ósemkę typu półwyścigowego, celem przygoto-

wania osad początkujących. I ten wzgląd przemawia znowu za systemem osad składanych, przyczem łodzie możnaby zakupić z wspólnych funduszów.

TABELA BŁĘDÓW.

Celem ułatwienia pracy podaję „tabelę błędów", w której starałem się wykazać powody, wpływające na błędy ruchów wioślarza. Oczywiście nie jest to jedyna recepta, gdyż błąd może spowodować szereg przyczyn, niemniej początkującemu instruktorowi taka tabela może ułatwić pracę. Ponadto przyczyny poniższe odnoszą się jedynie do błędów w łodzi, a zatem błędy w pracy tułowia muszą być wyszukane przez samego instruktora. Ponieważ jednak w większości wypadków błędy są wynikiem wadliwie nastawionych łodzi, przeto właściwe będzie rozpoznanie „choroby" ze stanowiska sprzętu.

T A B E L A

Błąd	Przypuszczalna przyczyna, tkwiąca w sprzęcie
1) Wioślarz dociąga wiosło za wysoko, do szyi niemal, zamiast do piersi, przy wyłożeniu się do przodu ręce idą nienaturalnie wysoko.	1) Odsadnia jest za wysoko nastawiona. Nastawienie zmienia się przez podłożenie skórek lub blaszek pod górny pręt odsadni, przez co dulka znajdzie się nieco niżej. Ten sam skutek można uzyskać przez skrócenie dolnej odsadni. Przyczyna może leżeć także w tem, że siodło wioślarza znajduje się za nisko. Można temu zapobiec w ten sposób, że na siodło nakłada się filc lub gumową podkładkę. Jest to jednak zabieg przejściowy. Należy zatem siodło podnieść na krzyżach, przez dodanie odpowiedniej podkładki. Przed dokonaniem wszelkich naprawek w tym kierunku trzeba dobrze zmierzyć wysokość położenia dulki nad poziomem siodła. Wysokość ta powinna wahać się od 14.5 do 17 cm (zależnie od wzrostu wioślarza, lub wysokości jego tułowia). W zasadzie wysokość ta powinna równać się $^1/_3$ miary wioślarza od siedzenia do poziomu ramion.
2) Wioślarz dociąga wiosło do brzucha, lecz w wodzie pióro pracuje normalnie.	2) Odsadnia jest za nisko umieszczona. Zapobiega się przez podłożenie podkładek pod dolne ramiona odsadni. Można także skrócić górne ramiona. Trzeba również zmierzyć wysokość położenia dulki nad poziomem siodła i w razie potrzeby zniżyć siodło.

Błąd	Przypuszczalna przyczyna, tkwiąca w sprzęcie
3) Pióro nie pracuje dobrze — w czasie podjazdu trąca o wodę.	3) Wiosło nie ma dobrego ataku, t. zn. powierzchnia przylegająca do dulki nie jest równa. Należy więc albo oskórkowanie wyrównać i nadać mu kąt właściwy lub też dać nowe. Można także przejściowo nadbić przy kancie oskórkowania mały podłużny kawałek skórki, wzdłuż brzegu kantu. Przy wiosłach krótkich daje się to uskutecznić przez przesunięcie podkładki przy dulce, przez co uzyska się zmianę kąta nachylenia.
4) Wioślarz przy założeniu wiosła do wody topi je, przyczem trafiają się t. zw. „raki“.	4) Przyczyna leży, podobnie jak w punkcie 3, w wadliwym kącie nastawienia wiosła, który naprawiamy, podobnie jak wyżej. W czasie podjazdu wiosło powinno wykazywać lekkie nachylenie do powierzchni wody.
5) Wioślarz w czasie podjazdu uderza o przedni kant szyn, często spada z siodła.	5) Kolana są za bardzo rozchylone w czasie podjazdu lub podnóżek za daleko ustawiony. Początek szyn musi znajdować się na tej samej płaszczyźnie co dulka w stosunku do osi podłużnej łodzi. Podnóżek musi być tak ustawiony, aby wioślarz przy wyprostowanych nogach dotykał lekko tylnemi kółkami siodełka końca szyn.
6) Wioślarz spada z siodła po zakończeniu ciągu.	6) Podnóżek jest ustawiony za blisko. Należy więc zmienić jego ustawienie według rady jak wyżej.

Błąd	Przypuszczalna przyczyna, tkwiąca w sprzęcie
7) Wioślarz wiosłuje, mając zgarbione plecy, lub ruch nóg nie uzgodniony z pracą tułowia.	7) Opór, stawiany przez wiosło, za duży w stosunku do sił wioślarza. Należy więc zwęzić pióro lub skrócić je. Można także skrócić dźwignię zewnętrzną, przez co zdłuży się dźwignia wewnętrzna. Wtedy należy jednak sprawdzić położenie dulek.
8) Wioślarze pracują, przechylając się na obie strony.	8) Dźwignia wewnętrzna jest za długa albo za krótka, lub wioślarze wychylają się do przodu, nie wyciągając obu rąk równo. Przyczyna może leżeć także w odsadni, która może nie ma przepisanych wymiarów. (Dulka powinna znajdować się w odległości około 80 cm od środka siodełka).
9) Wiosła krótkie przy przeciągu przez wodę zachodzą nieprawidłowo.	9) Długość dźwigni wewnętrznej jest niewłaściwa w odniesieniu do danej łodzi. Wada może leżeć także w odsadniach, które może nie mają należytej długości.
10) Przy właściwej wysokości dulek, wioślarze mają trudności w wychyleniu.	10) Siodło jest za nisko umieszczone w odniesieniu do dolnej powierzchni podnóżka (napiętnik).
11) Wioślarze uderzają doręczną o kolana.	11) Obszar przeznaczony w łodzi dla wioślarza jest za mały. Podnóżek znajduje się za blisko, wobec czego nogi wioślarza nie mogą się wyprostować w kolanach. Jedyną radą jest przebudowanie całej łodzi.

Błąd	Przypuszczalna przyczyna, tkwiąca w sprzęcie
12) W czasie zakończenia ciągu dziób łodzi nurza się za głęboko.	12) Łódź jest źle zbudowana. Siedzenia wioślarzy są wysunięte za daleko do przodu, bądź dziób łodzi jest za wąski lub za krótki. Trzeba więc łódź przebudować.
13) Ten sam błąd, lecz przy podjeździe.	13) Łódź źle zbudowana, siedzenia zanadto przesunięte do steru, lub powierzchnia łodzi za sternikiem za mała, t. zn. za krótka lub za wąska.
14) Wioślarze skarżą się na kurcze w łydkach.	14) Kąt nachylenia podnóżka jest niewłaściwy. Można zastosować nadbicie płatów skóry na napiętki. Przy stosowaniu obuwia bez obcasów, kąt nachylenia powinien wynosić ok. 45 st. Rzemienie może są za silnie dociągnięte.
15) Nogi wioślarzy wysuwają się z rzemieni.	15) Rzemienie zostały umieszczone za wysoko na podnóżku. Trzeba je więc obniżyć lub dodać dodatkowe niżej.
16) Wiosła obracają się ciężko w dulkach, zwłaszcza w wychyleniu.	16) Dulka jest za ciasna lub zabezpieczenie od góry za bardzo dokręcone. Trzeba więc zabezpieczenie rozluźnić lub dulkę lekko rozgiąć. Za żadną cenę nie wolno zwężać wiosła.
17) Łódź jest za bardzo chwiejna.	17) Przekrój łodzi jest zbyt okrągły lub nawet ma kształt litery V, lub też siodła i podnóżki zostały za wysoko umieszczone, przez co punkt ciężkości jest za wysoko.

Błąd	Przypuszczalna przyczyna, tkwiąca w sprzęcie
18) Wiosła wysuwają się z rąk wioślarzy.	18) Rękojeści są za grube, za cienkie lub też za gładkie. W pierwszym i trzecim wypadku należy zastosować raszplowanie rękojeści. Na drugi wypadek zasadniczo niema rady. Można spróbować założenia gumowych uchwytów, co jest stosowane przy krótkich wiosłach.
19) Wioślarz ma trudności w posuwaniu się po szynach.	19) Przyczyna leży w zużyciu siodła lub szyn. Trzeba zbadać, czy kółka nie straciły kształtu, lub co częściej się zdarza, czy szyny nie są wytarte. Zużyte części należy wymienić.

Poza wymienionemi błędami mogą się trafić także inne, których przyczyna będzie leżała w złej pracy wioślarza. W tym wypadku jednak trudno znaleźć ogólny szablon, pod który dałoby się podciągnąć wszystkie tego rodzaju błędy. Tutaj więc musi instruktor sam wyszukać lekarstwo na dany błąd.

VII

REGATY

VII

Właściwie regaty rozpoczynają się dla zawodnika w chwili, gdy postanowił wziąć udział w treningu. Z tą chwilą naczelną myślą jego pracy powinny być regaty i zwycięstwo w wyścigu. Obecnie chcemy omówić te części i przygotowania, które łączą się bezpośrednio z wyjazdem na regaty.

Jeśli zawody odbywają się w miejscu zamieszkania zawodników, wówczas oczywiście nie będzie większego zmartwienia. Chodzi tylko o to, aby zawodnik nie był wytrącony ze swego normalnego trybu życia i udział w wyścigu potraktował jako jeszcze jeden, tym razem poważniejszy, trening.

Jeśli natomiast regaty odbywają się poza miejscem zamieszkania osady, wówczas kierownik sportowy klubu musi opracować cały plan wyjazdu. Nie jest to takie proste, jakby się wydawało. Przedewszystkiem w planie treningu należy jak najwcześniej uwzględnić termin wyjazdu oraz ilość dni, które zawodnik spędzi poza domem. Jak najwcześniej należy przedsięwziąć starania o urlopy dla zawodników, co nieraz jest połączone z wielkiemi trudnościami. Gdy idzie o wyjazd zagranicę, trzeba także przewidzieć długi okres starania się o paszporty.

Nieostatnią rzeczą będzie wczesne przygoto-

wanie zasobów pieniężnych. Czasem bywa to właśnie najtrudniejsze. Budżet wyjazdu trzeba oczywiście przygotować na podstawie szczegółowego zbadania warunków mieszkania i utrzymania w miejscu startu. Niektóre kluby i komitety przygotowują wprawdzie mieszkania dla gości, ale nie zawsze jest to możliwe. W wyborze mieszkania i utrzymania nie należy koniecznie trzymać się najniższych stawek, gdyż niejednokrotnie oszczędności na jedzeniu lub mieszkaniu mszczą się fatalnie na wyniku regat, a wówczas są same straty. Zawodnik, stający do regat, ma przed sobą ciężką pracę do wykonania. Aby więc wykonał ją dobrze i bez szkody dla zdrowia, musi wygodnie sypiać i dobrze jeść. O tych dwóch rzeczach należy zawsze pamiętać.

W takich wypadkach kierownik sportowy musi pamiętać także o zasadzie amatorskiej. Najważniejsze jest unikanie wręczania zawodnikom do ręki pieniędzy. Mija się to bezwzględnie z celem i należy dołożyć wszelkich starań, aby zawodnik wszystko otrzymał w naturze.

Zestawiając drużynę na wyjazd, trzeba uwzględnić stanowisko kierownika wyprawy. W żadnym wypadku nie może nim być zawodnik, biorący udział w wyścigu. Oczywiście jeśli wysyłamy osadę np. czwórki bez sternika, a nie

mamy pieniędzy na wysłanie dodatkowego kwatermistrza, wówczas kierownikiem wyprawy musi zostać najstarszy wiekiem wioślarz, ale poza tem trzeba takich wyjątków unikać. Kierowanie wyjazdem, przewozem łodzi, staranie się o kwatery, utrzymanie i t. d. wymagają tyle nakładu energji, że jeśli sprawy te załatwia zawodnik, wówczas może mu zbraknąć sił na sam bieg. Nie jestem zwolennikiem zbytniego rozpieszczania zawodników, ale jestem stanowczo przeciwny obciążaniu ich zadaniami, przekraczającemi siły.

Uważam, że załadowanie łodzi powinno się odbyć przy pomocy zawodników. Nie znaczy to, aby musieli oni dźwigać ciężary, ale w każdym razie powinni pomóc przy załadowaniu łodzi do wagonu, umocowaniu jej, a następnie wyładowaniu na miejscu. Jeśli stacja kolejowa znajduje się wpobliżu wody, wówczas najlepiej będzie, jeśli osada sama zaniesie łódź do wagonu i następnie sama ją wyniesie. Obsługa kolejowa ma zwykle dobre zamiary, ale nie znając się na materjale łodzi, często przez zbytek starań powoduje poważne uszkodzenia.

Ważne jest również ułożenie łodzi w odpowiednim schronie. Rzecz prosta, że jeśli rozporządzamy hangarem na łodzie, wówczas za-

gadnienie to łatwo rozwiązać, jeśli jednak hangaru niema, lub jest tak mały, że nie może pomieścić łodzi wszystkich startujących osad, wówczas należy przygotować schron tymczasowy. W takim wypadku trzeba postarać się, aby łódź była za wszelką cenę pod dachem. Wystawianie łodzi, zwłaszcza fornirowej, na zmienne działanie słońca, rosy i deszczu powoduje pękanie lakieru, a nawet pękanie forniru tak, iż potem w biegu łódź okazuje się do niczego.

Doniosłe znaczenie ma takie umiejscowienie łodzi, by nie uległa ona wypaczeniu przez nierówno ustawione podstawki. Sprawa jest łatwiejsza, jeśli klub wysyła większą ilość osad. W takim wypadku jest konieczne wysłanie majstra do naprawek, których przy większej ilości łodzi nigdy nie zbraknie. Troska o ustawienie łodzi spada wówczas z zawodników. Rzadko się jednak zdarza, aby klub mógł sobie pozwolić na koszt wysłania dodatkowo jeszcze jednej osoby.

Nie można zapomnieć o należytem przechowaniu wioseł na miejscu regat. Muszą one tak być ustawione, aby się nie niszczyły, aby skórkowanie nie leżało w piasku. Nie można również zapominać o zabraniu smarów do wioseł.

Jeśli nie bierzemy na regaty własnej łodzi, wówczas konieczne jest wzięcie własnych wio-

seł. Trudno bowiem liczyć na to, że na miejscu znajdziemy te same wymiary wioseł, których używaliśmy w domu. Przyzwyczajenie się w ostatniej chwili do piór szerszych lub węższych jest bardzo trudne, czasem zaś brak odpowiednich wioseł może się stać wręcz powodem niepowodzenia.

Gdy więc mamy załatwione wszelkie sprawy, związane z zakwaterowaniem wioślarzy i łodzi, musimy także zastanowić się nad wyżywieniem zawodników. Chodzi o to, aby wioślarz jak najmniej odczuwał zmianę warunków, oczywiście zmianę na gorsze. Jedzenie musi być obfite, lecz łatwo strawne. Pory posiłków należy dostosować do pór treningu, który nie może się odbywać na głodno, jak również przy przepełnionym żołądku.

Szczególnie ważny jest posiłek w dniu regat. Ja sam przed regatami jadłem dość niewiele, tyle, aby nie czuć niemiłego uczucia głodu, które nie wpływa dodatnio na samopoczucie. Przedewszystkiem unikałem płynów. Najlepsze mięso, to befsztyk przygotowany po angielsku z jarzynami. Tego rodzaju posiłek należy zjeść na dwie godziny przed biegiem, potem wypoczywać, lecz nie tak, by cały aparat mięśniowy „rozpuścił się". Niebardzo właściwe jest przyglądanie się



Mistrzynie wiosła.
Osada Warszawskiego Klubu Wioślarek, która zdobyła mistrzostwo Polski w r. 1933. Od lewej sterniczka Śniadecka, Ziarkówna, Pomorska, Dzięgielewska i Mroczkowska.

poprzednim biegom, gdyż wpływa to podniecająco na system nerwowy. Najlepiej jest zająć się czemś innem, książką, łatwą grą lub rozmową na obojętne tematy.

Przerwę między obiadem a biegiem wykorzystuje kierownik wyprawy wraz ze sternikiem na ostateczne obejrzenie łodzi i wioseł oraz na przygotowanie ich do wyścigu. Oskórkowanie musi być dobrze nasmarowane. Podobnie dulki, siodła, szyny muszą być sprawdzone i naoliwione. Wszelkie śruby należy dobrze sprawdzić przed spuszczeniem łodzi na wodę. Wprawdzie dziś już nie trafiają się wypadki umyślnego rozkręcania śrub, jak np. było w Henley w r. 1908

na regatach olimpijskich, co nawet zdarzało się i w Polsce (m. in. mnie samemu), ale zawsze lepiej jest zbadać stan śrub, gdyż po ostrym treningu zawsze będą one nieco rozluźnione.

Gdy usłyszymy komendę „na start", wówczas bez niepotrzebnego denerwowania się udajemy się do łodzi, wynosimy ją wraz z wiosłami na wodę, a potem odbijamy od pomostu. Należy uważać, aby nie wyjechać na start ani za późno ani za wcześnie.

Wioślarze, biorący udział w regatach, powinni mieć czyste i jednakowe kostjumy. Osada, w której połowa wioślarzy jest ubrana inaczej, której kostjumy wskazują na kilkomiesięczne noszenie bez prania, robi okropne wrażenie. Higjenę wioślarza, konieczną do uzyskania powodzenia, można stwierdzić po wyglądzie zewnętrznym. Trzeba także przypomnieć, iż na wielkich regatach (Henley) osada ubrana niechlujnie wogóle nie bywa dopuszczona do startu. Uwagi te może są zbyteczne, niemniej jednak kierownik wyprawy powinien i takie rzeczy przewidzieć.

Niektórzy wioślarze przykładają zbyt wielką wagę do ostatnich wyjazdów przed startem. Trzeba więc stwierdzić, że wyjazdy te, jeśli cho-

dzi o wyszkolenie techniczne, czy też o trening kondycyjny, mają już mniejsze znaczenie. Albo wioślarz jest przygotowany dobrze i wówczas trzy wyjazdy nic uchwytnego mu nie przyniosą, albo nie jest przygotowany, a wówczas także go nie uratują. W każdym razie chodzi o utrzymanie mięśni w odpowiednim stanie sprawności. Osiągnie się to przez przejechanie toru, również bez przesady. Uważam, że dwukrotne przejechanie toru przed biegiem aż nadto wystarcza do poznania go.

Wioślarze bywają przeczuleni co do jazdy na start. Boją się, aby nie przemęczyć się temi kilkoma uderzeniami. W tej sprawie przeprowadziłem szczegółowe badania i stwierdziłem, że właśnie dobrze jest, jeśli wioślarz musi przejechać całą drogę od mety do startu na łodzi. Wolę takie urządzenie pola regat, gdzie miejsce łodzi znajduje się za metą, niż na starcie. W ten sposób wioślarz ma jeszcze raz możność stwierdzenia stanu łodzi. Nie uznaję również jazdy ślamazarnej na start. Mięśnie powinny być przyzwyczajone do stałego wysiłku i dlatego w drodze na start robiłem jeszcze próbne starty, aby opanować nerwy i nastawić mięśnie do właściwego wysiłku.

TAKTYKA WYŚCIGU WIOŚLARSKIEGO

Jak każdy wyścig tak i wyścig wioślarski wymaga odpowiedniej taktyki. Oczywiście jeśli trasa biegu wynosi kilkaset metrów, jak to się często dzieje w Ameryce, gdzie urządza się tego rodzaju wioślarskie biegi krótkodystansowe, wówczas jedyną taktyką, godną zastosowania, jest szybki start, który odrazu przechodzi w jeszcze szybszy finisz.

Inaczej jednak będzie, gdy trasa biegu jest dłuższa. W tym wypadku zawodnik, z pomocą trenera, powinien dobrze zorjentować się w swych możliwościach i umiejętnościach. Są osady, które wychodzą wolno ze startu, a następnie na torze wyciągają swoją wysoką przeciętną szybkość i wygrywają. Są jednakże i takie, które powodzenia zawdzięczają szybkiemu startowi, dzięki któremu zaraz na początku wyścigu zdobywają znaczną przewagę, a następnie ograniczają się do utrzymania tej przewagi do końca.

Wybór taktyki zależy również od przeciwnika z jakim startujemy. Nie trzeba chyba przypominać, że przeciwnika nie wolno nigdy lekceważyć. Można przytoczyć wiele wypadków,

w których właśnie lekceważenie przeciwnika powodowało w wyniku przegraną.

Jednem z najtrudniejszych ćwiczeń wioślarskich jest start. Dotyczy to zwłaszcza osad początkujących, u których nerwy nie są jeszcze na tyle zahartowane, aby nie dygotać przed biegiem. To też ćwiczenia startowe trzeba rozpoczynać wcześnie i uczyć wioślarzy opanowania nerwowego. Jeśli idzie o trening, da się to uzyskać przez częste starty z innemi osadami klubowemi. Gdy raz osada nasza przyzwyczai się do widoku przeciwnika, wówczas i na regatach start pójdzie lepiej.

Przez start rozumiemy zryw osady na początku biegu. Tempo wówczas jest bardzo wysokie, niemniej jednak nie wolno zapominać o odpowiedniej rytmice pociągnięć oraz o dokładności uderzenia. Zatopienie wiosła, spadnięcie z siodła oraz inne podobne przypadki na starcie są ogromnie niebezpieczne i łatwo kończą się nieszczęściem, t. j. przegraną.

Przepisu na start trudno podawać. Jest rzeczą jasną, że nadanie łodzi odpowiedniego rozpędu wymaga kilku szybszych uderzeń, chodzi jednakże o to, aby jak najprędzej przejść w normalne pociągnięcia. Uderzenia na starcie są tak szybkie, że nieraz wioślarz nie potrafi normal-

nie oddychać, gdybyśmy więc ten okres przedłużali, wówczas można dojść szybko do takiego zmęczenia płuc wioślarzy, że nie będzie mowy o dalszym wyścigu. Gdy więc szlakowy lub sternik stwierdzi, że łódź nabrała odpowiedniego rozpędu, poleci przejść do normalnych pociągnięć.

Rzecz prosta, że uzyskanie przewagi na starcie jest ważne ze względu na reakcję psychiczną. Prowadzący wyścig uspokaja się nerwowo i myśli już tylko o tem, aby łódź szła dobrze i spokojnie naprzód. Niemniej jednak jeśli nasza osada ze startu wyszła słabiej, nie można się przejmować. Trzeba pamiętać o tem, że tor jest długi i często zryw na starcie powoduje przemęczenie osady, która traci coraz bardziej na szybkości, aby potem wreszcie przegrać.

Jakże prawdziwe jest owo przysłowie niemieckie, które powiada: przewidywanie przegranej jest równoznaczne z klęską.

Jeśli po kilkuset metrach zauważymy, że nasza łódź pozostaje o kilka metrów wtyle, wówczas stosować można zrywy na trasie. Nie jest to więc powtórzenie startu, lecz podwyższenie tempa uderzeń przy utrzymaniu ich długości. Zryw taki nie może być zbyt długi. Skoro więc zauważymy, że wyrównaliśmy lub uzyskaliśmy

przewagę, bądź też, że przeciwnik na nasze natarcie odpowiedział natarciem i utrzymał swoją przewagę, wówczas powrócimy do normalnych uderzeń, a ostateczną rozprawę odłożymy do finiszu.

Długość finiszu jest również rzeczą względną. Słabsze fizycznie osady powinny pamiętać o tem, że siły pod koniec biegu są już nieznaczne i przy zastosowaniu zbyt wczesnego finiszu łatwo można spowodować zupełne wyczerpanie. Wszystko zatem zależy od treningu i wytrzymałości osady. I tu również trzeba pamiętać, że finisz to nietylko szybkie, ale także mocne i długie pociągnięcia, utrzymane w odpowiednim rytmie.

Jest rzeczą jasną, że po całym torze pracy trudno na finiszu zdobyć się na porządną pracę, wioślarze muszą jednak pamiętać o tem, że na mecie bieg się kończy i że mogą tutaj wyładować wszystkie siły. Wioślarz, mijający metę, powinien czuć, że już niewiele ma sił w zapasie, chyba że wygrał bieg z wielką przewagą. Umiejętność wydobycia z siebie całego zapasu sił jest bardzo ważna i trzeba wpajać w wioślarzy zasadę pracy aż do kresu sił. T. zw. oszczędzanie się niema nic wspólnego ze sportem. Zawodnik, który startuje w regatach, powinien znać swoje siły, wzmacniać je przez celowy trening a następnie umiejętnie

wykorzystać w biegu. Wioślarstwo ma to do siebie, że w razie rzeczywistego zmęczenia wioślarz poprostu nie może się ruszać, to też niema niebezpieczeństwa zapadnięcia na jakąś wadę serca czy coś podobnego. Nie pamiętam też, aby zapisano tego rodzaju wydarzenia. Raczej wprost przeciwnie, znam wypadki, w których serce, dzięki treningowi regatowemu, się wzmocniło.

Wracając do finiszu, trzeba stwierdzić, że są wyjątki, które zwycięstwa zawdzięczają właśnie finiszowi. Można np. przytoczyć przykład, że w Moguncji na jedynkach znany wioślarz szwajcarski Rufli jechał wtyle o trzy długości za zdobywcą Diamonds Sculls dr. Buhtzem, na 300 m przed metą rozpoczął morderczy finisz, dzięki któremu nietylko doszedł do Buhtza, ale minął go i wygrał z różnicą drugich trzech długości. Tego rodzaju wspaniały finisz trafia się jednak rzadziej. Ja sam zastosowałem podobny finisz w r. 1927 w Gdańsku i jadąc przez cały czas ztyłu, zdołałem wyjść na czoło i wygrać o pół długości ze znanym jedynkarzem niemieckim Budnikiem.

Jak więc widzimy, wiele jest sposobów walki, które zależą wyłącznie od zalet danej osady. Sternik prowadzący powinien pamiętać, że osada ciężka wyzyskuje swoją przewagę na

dłuższym torze, osada lżejsza może łatwiej uzyskać większą szybkość na krótkim odcinku finiszowym.

Jak zaznaczyliśmy, taktyka wyścigu zależy więc wyłącznie od osady. Rzeczą trenera jest zaobserwować możliwości swych wychowanków w czasie treningu, a następnie zalecić sternikowi lub szlakowemu taki, czy inny sposób walki. Często oczywiście sposób ten będzie musiał być zmieniony już na samym torze, co tylko zależy od zimnej krwi kierownika osady, czy nim będzie sternik, szlakowy, czy nawet inny z wioślarzy, który dzięki przytomności umysłu obejmie to stanowisko. Trzeba jednak pamiętać, że o zwycięstwie rozstrzyga siła woli oraz umiejętność celowego wydobycia swych sił do ich kresu.

ZADANIE STERNIKA

Sternik w osadzie wioślarskiej według wielu jest postacią zbędną. To też można zauważyć dążenie do usunięcia sternika, jako osoby nie pomagającej do zwiększenia szybkości, a raczej właśnie działającej przez swój ciężar na zmniejszenie tej szybkości. W Anglji np. sternik utrzymał się jedynie w osadzie ósemek, gdzie już długość łodzi uniemożliwia usunięcie go.



Polska czwórka olimpijska.
Osada Warszawskiego Tow. Wioślarskiego, która na regatach olimpijskich w Los Angeles zdobyła trzecie miejsce. Od lewej sternik: Skolimowski i wioślarze: Braun, Ślązak, Urban i Kobyliński.

W pozostałych krajach utrzymują się jeszcze dwa inne typy łodzi ze sternikiem, a mianowicie dwójka i czwórka. Co się tyczy dwójki, to z wielu stron słyszy się zarzuty przeciw temu typowi, dowodzące, że dwóch wioślarzy, obarczonych wiezieniem sternika, nie może wykazać swych istotnych zalet, i domagające się skreślenia tego typu łodzi z oficjalnego programu regat olimpijskich oraz zawodów o mistrzostwo Europy.

Czy zdania te są słuszne — niewiadomo. Przeciwko nim można przytoczyć inne, że właśnie dwójka ze sternikiem jest łodzią dla szczególnego typu wioślarzy, którzy na innym typie łodzi nie mogliby uwydatnić swych zalet. Dotyczy to przedewszystkiem osób ciężkich i wyso-

kich a bardzo silnych, dla których sterowanie na łodzi bez sternika jest zbyt trudne. Jeśli przejrzymy postacie zwycięzców olimpijskich na dwójkach ze sternikiem zauważymy, że większość z nich to olbrzymy, których głównym atutem jest ciężka waga i siła. Przeciwnie jest na dwójce bez sternika, gdzie do głosu w większym stopniu dochodzi lekkość pociągnięcia.

Czwórka ze sternikiem, jako typ bezwzględnie łatwiejszy do jazdy niż czwórka bez sternika, utrzyma się prawdopodobnie jeszcze długo. Tak np. Niemcy, które przez szereg lat nie organizowały mistrzostw krajowych na tym typie łodzi, powróciły do niego w r. 1927 wskutek życzeń przeważnej ilości klubów niemieckich.

Błędne byłoby zapatrywanie, że jedynem zajęciem sternika jest sterowanie. Inna rzecz, że utrzymywanie prostego kierunku jazdy jest jego głównem zadaniem. Sternik może bieg przegrać, ale może go też wygrać, jeśli nie będzie zbaczał z linji prostej. Sterowanie jest zawsze działalnością ujemnie wpływającą na szybkość łodzi. To też sternik powinien używać steru tylko w ostateczności. Czasem da się kierunek naprawić przez polecenie jednej ze stron osady silniejszych lub słabszych uderzeń. W każdym razie sternik powinien mieć na tyle zimnej krwi,

aby nie tracić przytomności w ciężkiej walce, obserwować przeciwników i udzielać szlakowemu wiadomości co do stanu wyścigu, tak aby ten według wskazówek mógł zwalniać lub przyśpieszać tempo.

Poza tem sternik powinien być jakby opiekunem osady. Dotyczy to zwłaszcza młodszych osad, pozbawionych rutyny i doświadczenia. Kilka spokojniejszych słów, pomoc w drobiazgach stworzą łatwo spokojniejszy nastrój wśród wioślarzy i ułatwią pracę.

Znamy przykłady, w których osada wygrywała poważne biegi właśnie wskutek takiej celowej pracy sternika. Oczywiście, jeśli sternikiem jest trener, wówczas sprawa jest ułatwiona. Tam jednakże, gdzie trener czyto ze względów zawodowych, czy z uwagi na swoją wagę sternikiem być nie może, dobrze jest wybrać odpowiedniego sternika z pośród byłych wioślarzy regatowych. Przyjęła się zasada, że najlepszy na sternika jest człowiek, którego ciężar zbliża się do regulaminowych 50 kg. Nie zawsze jednak opłaca się wsadzać sternika tylko dlatego, że mało waży. Często jest wprost przeciwnie, a mianowicie opłaci się wieźć kilka kilogramów więcej, a przez to uzyskać w sterniku oparcie i pomoc.

Sternik musi mieć te same zalety co wioślarz regatowy. A więc wolę zwycięstwa, zapał i umiejętność. Gdy siły wioślarzy są na wyczerpaniu, sternik może przez odpowiednie poderwanie osady jeszcze raz skłonić ją do wysiłku i bieg wygrać. Sternik pomaga też w utrzymywaniu tempa przez odpowiednie nawoływanie. Hasła te jednak muszą być dostosowane do pracy wioślarzy. Nie wystarczy bowiem, aby sternik krzyczał, trzeba także, aby tym krzykiem nadawał odpowiednie tempo uderzeniom, przyśpieszał je lub zwalniał.

ORGANIZACJA REGAT

Urządzanie regat w Polsce zostało przydzielone w myśl regulaminu Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, Międzyklubowym Komitetom Wioślarskim. Tego rodzaju posunięcie miało na celu przerzucenie ciężaru organizacji regat z jednego towarzystwa na zespół przedstawicieli wszystkich klubów miejscowych. W skutkach posunięcie to było celowe, gdyż w ten sposób urządzeniem regat zajmuje się osobne ciało organizacyjne, którego głównem zadaniem jest właśnie popieranie kierunku sportowego w wioślarstwie.

Każdy wioślarz, który bierze udział w regatach, a tem bardziej kierownicy klubów powinni szczegółowo zapoznać się z przepisami regulaminu, aby uniknąć później niemiłych niespodzianek w postaci niedopuszczenia osad do biegu.

Szczegóły organizacyjne znajdzie oczywiście każdy w Regulaminie Regatowym P. Z. T. W., oraz częściowo w statucie tegoż Związku. Nam chodzi obecnie o objaśnienie podstawowych czynności, które powinny być przestrzegane przez wszystkich, którzy mają coś do czynienia z organizowaniem regat.

Dla organizatorów regaty rozpoczynają się na kilka tygodni przed terminem zawodów. Regulamin P.Z.T.W. przewiduje, że regaty powinny być ogłoszone na sześć tygodni przed ich terminem w oficjalnym organie Związku oraz zapomocą programów wstępnych, które powinien otrzymać każdy klub, zrzeszony w P.Z.T.W. Regaty więc dostępne są zasadniczo tylko dla tych towarzystw, które są członkami Związku. Jedynym wyjątkiem są regaty t. zw. Pierwszy Krok Wioślarski, w których mogą brać udział także członkowie klubów, niezrzeszonych w P.Z.T.W. oraz wioślarze nie należący do żadnego klubu.

W programach wstępnych powinny znajdo-

wać się wszelkie objaśnienia, dotyczące regat. A więc wykaz biegów, długość biegów dla kobiet i dla mężczyzn, termin zgłoszeń, wysokość wpisowego, sposób przekazywania pieniędzy, termin przedbiegów, termin zebrań delegatów i sędziów, wiadomości dotyczące łodzi, kwater, ulgowych przejazdów kolejowych i t. d. Wiadomości te powinny być wyczerpujące, aby ci, którzy zaproszenia te otrzymują, nie musieli zwracać się po dodatkowe szczegóły.

W dniu zamknięcia zgłoszeń albo — co lepiej — nazajutrz zbiera się komisja organizująca zawody i ustala listę uczestników. Lista ta powinna być następnie wysłana do wszystkich klubów, biorących udział w regatach. Biegi, w których niema nagrody wędrownej, nie dochodzą do skutku przy jednem tylko zgłoszeniu. Zarazem komisja sprawdza czy kluby nadesłały wpisowe a następnie wylosowuje przedbiegi, tak aby każdy klub wiedział kiedy (dzień, godzina) i z kim ma przedbieg. Klub, który nie wpłacił wpisowego, może być niedopuszczony do regat.

Kierownik klubu, wysyłający zgłoszenie, powinien dokładnie przejrzeć zarówno program wstępny jak i regulamin regatowy, aby przez niedbalstwo nie spowodować skreślenia zgłoszenia osady. W zgłoszeniu na osobnym formula-

rzu, ustalonym przez P.Z.T.W., powinny być wymienione nazwiska, imiona, wiek, wzrost i ciężar zawodników, oraz ich kwalifikacje (nowicjusz, młodszy, starszy).

Po ustaleniu listy uczestników, komisja organizująca odstępuje ją komisji sędziów. W organizowaniu tej ostatniej trzeba pamiętać, że w komisji muszą zasiadać sędziowie związkowi, zamianowani przez związek w liczbie przynajmniej dwóch. Obejmują oni najważniejsze czynności w komisji, pozostałe zaś mogą pełnić osoby powołane przez komitet. Listę zgłoszeń najlepiej przygotować w postaci formularza, na którym później sekretarz komisji sędziów wpisuje czasy i miejsca uzyskane przez osady.

Na podstawie listy zgłoszeń komitet opracowuje program regat, który następnie drukuje się i sprzedaje publiczności. Sprawie informowania publiczności należy poświęcić sporo uwagi, gdyż brak szczegółowych danych powoduje zniechęcenie widzów, którzy nie wiedzą, co się dzieje na torze. Dlatego też po zakończeniu każdego biegu należy ogłaszać wyniki przez megafon lub głośniki radjowe.

Organizacją wstępu publiczności na regaty zajmuje się skarbnik komitetu. Kluby miejscowe powinny mu przyjść w ten sposób z pomocą,

że urządzają kasy wstępów na własnych przystaniach, jeżeli teren regatowy znajduje się obok przystani klubowych.

Komisja techniczna zajmie się urządzeniem toru regatowego. Należy więc wnieść odpowiednie podania do gminy, starostwa grodzkiego, komendy policji i zarządu dróg wodnych, aby zapewnić porządek na trasie i niedopuszczenie innych łodzi na tor, poza startującemi w biegach. Następnie trzeba ustalić sposób startu. Jeśli urządzamy start wolny, spływający, wówczas trzeba ustalić punkt, z którego starter ma puszczać osady. Start wolny jest ostatecznością, której należy unikać. Jeśli organizujemy start stały, wówczas trzeba się zawczasu postarać o łodzie mocno zakotwiczone na starcie oraz o ludzi, którzy będą trzymali za ster startujących. Muszą to być osoby odpowiednio wyszkolone, aby nie uszkodziły łodzi.

Zkolei komisja techniczna zajmie się wyznaczeniem toru. Pamiętać przy tem należy, że w biegach ze sternikiem każda łódź ma mieć 12 metrów wolnej przestrzeni na całym torze, w biegach zaś łodzi bez sternika 15 m. Wreszcie należy się postarać o motorówkę dla arbitra, lub ustalić inny sposób jego urzędowania, tak aby miał widok na przebieg całości wyścigu.

W komisji sędziów trzeba przewidzieć następujące czynności: przewodniczący, celowniczy, mierzący czas, sekretarz, ogłaszający wyniki, starter i arbiter. Poza tem pożądane jest obsadzenie stanowiska kierownika odjazdów, pomocnika startera i kontrolera toru.

Po zakończeniu regat komisja sędziów spisuje protokół, w którym należy uwzględnić wszystkie szczegóły, nawet najdrobniejsze, odnoszące się do przebiegu regat. Komisja musi pamiętać o tem, że jeśli protokół nie zostanie odpowiednio spisany, regaty mogą nie być uznane za kwalifikacyjne i w wyniku trud wioślarzy poszedłby na marne. Protokół podpisują wszyscy członkowie komisji sędziów a następnie komitet wysyła odpis protokółu do Związku.

Kto chce mieć publiczność na regatach, musi również pamiętać o propagandzie i to zarówno przez afisze, jak przez radjo, ogłoszenia w prasie i t. d. Im doskonalsza propaganda, tem więcej osób przyjdzie, tem większy będzie dochód.

Przy urządzeniu regat trzeba pamiętać, aby wszystko było przygotowane. Wprawdzie wie się zgóry, że w regatach biorą udział ludzie zdrowi, tem niemniej konieczna jest opieka lekarska. Zawsze może się zdarzyć wypadek skaleczenia czy uderzenia, udaru i t. p. Musi być oczy-

wiście przygotowana apteczka z najbardziej koniecznemi środkami opatrunkowemi.

W najdrobniejszych nawet sprawach trzeba unikać improwizacji. Komitet musi również uwzględnić nagrody dla zwycięzców. Nie jest to sprawa, którą można lekceważyć. Wprawdzie wioślarze powinni startować przedewszystkiem dla samego sportu, trzeba jednak przygotować dla zwycięzców małą choćby pamiątkę w postaci odznak lub dyplomów. Stwierdzić trzeba, że dyplomy, poza oczywiście dyplomami za mistrzostwo Polski i t. p. nie są zbyt pożądane i znacznie lepszą postacią nagród są pamiątkowe odznaki. Dla klubów wielką siłę przyciągającą mają nagrody wędrowne, do których trzeba przygotować odpowiedni statut, mówiący wyraźnie, kiedy nagroda staje się ostateczną własnością zwycięskiego klubu.

Rzeczą drugoplanową a jednak także ważną jest odpowiednie estetyczne przygotowanie terenu regat. Pomyślimy więc o wywieszeniu na masztach flag: P.Z.T.W., komitetu (jeżeli taka istnieje), uczestniczących klubów, a ponadto ozdobimy przystanie flagami państwowemi. Regaty są świętem dla wioślarzy, to też w dniu regat przystanie powinny być odświętnie ozdobione.

Kluby, istniejące w danem mieście, a nie startujące w regatach, powinny pamiętać, że obowiązkiem ich jest wszystkiemi możliwemi środkami dopomóc organizatorom regat w pracy. Regaty są propagandą sportu, a z propagandy tej istotne zyski, w postaci napływu nowych sił, czerpią przedewszystkiem kluby miejscowe.

Osady przyjeżdżające powinny pamiętać, że reprezentują barwy swego klubu i miasta. Zachowanie się ich powinno więc być bez zarzutu. Stosować się oni powinni do wszelkich przepisów, obowiązujących w klubie, którego są gościem. Wszyscy zaś zawodnicy, biorący udział w regatach, powinni pamiętać nietylko o przepisach regulaminu, ale także o tych niepisanych zwyczajach, które świadczą o wyrobieniu sportowem.

Jeśli zdarzy się wypadek, że nastąpiło przekroczenie regulaminu przez współzawodniczącą osadę, trzeba pamiętać, że przy wnoszeniu protestu trzeba się stosować do przyjętych form. Regulamin regatowy jest w tym punkcie zupełnie jasny. Ale nie o to nam chodzi. Ważniejsze jest, aby zachowanie się wioślarzy w czasie sporu nie przekraczało zasad prawdziwych sportowców. Niedopuszczalne są wymyślania, wymówki i t. d., wystarczy gdy sternik lub szlakowy osa-

dy podniesie rękę na znak protestu, a następnie, w ciągu godziny po ukończeniu biegu przedłoży komisji sędziów protest na piśmie z powołaniem się na odpowiednie punkty regulaminu oraz kaucję w wysokości wpisowego do biegu. Komisja rozpatruje protest i w razie przyznania słuszności protestującemu zwraca kaucję, jeśli natomiast uznaje protest za niesłuszny — przesyła odpowiednią kwotę do P.Z.T.W.

Wioślarze w czasie regat muszą stosować się do wszelkich przepisów i rozporządzeń komisji, arbitra, startera i t. d. Rozstrzygnięcia czynników kierowniczych muszą więc być wydawane stanowczo i bez odwoływań. Dokładna znajomość regulaminu regatowego jest koniecznością, obowiązującą zarówno kierowników klubów i organizatorów regat, jak zawodników. To też troskliwy kierownik klubu zawsze znajdzie czas, aby zapoznać swych wychowanków z paragrafami przepisów.

Streszczając trzeba pamiętać, że regaty są sportową walką, w której należy zachować wszelkie przepisy, gdyż inaczej spotkanie traci na wartości i staje się błahem przedsięwzięciem, które tylko odstrasza poważnych ludzi od popierania działalności wioślarzy.

VIII

TURYSTYKA WIOŚLARSKA

VIII

Utarło się błędne przekonanie, że turystyka wioślarska jest przeciwstawieniem sportu regatowego. Znajdują się nawet zapamiętali zwolennicy tego, czy innego kierunku, którzy wprost namiętnie się zwalczają. W rzeczywistości turystyka wioślarska jest znakomitem uzupełnieniem sportu regatowego i należy ją zalecić wszystkim tym, którzy zamierzają się poświęcić regatom, jak też i tym, którzy regaty zakończyli. W szczególności po bogatym w starty sezonie sportowym godne zalecenia jest urządzenie wspólnej wycieczki dla regatowców. Chodzi przedewszystkiem o to, aby organizmowi zapewnić odprężenie, a przytem dać wioślarzom nowe wrażenia. Po regatach nasi wioślarze natychmiast przestają wiosłować i czekają do nowego sezonu. Organizm przyzwyczajony do wysiłku codziennego reaguje na taką przerwę bardzo ujemnie. Doskonałym właśnie środkiem zaradczym jest urządzenie dalszej wspólnej wycieczki.

U nas błędnie nazywa się turystyką małe podmiejskie wycieczki, urządzane co niedzielę i święto przez osoby, niewiele mające wspólnego ze sportem. Ludzie ci nazywają się szumnie turystami i oni to są największymi „wrogami"

kierunku regatowego, zupełnie nie orjentując się w zagadnieniu.

Prawdziwa turystyka wioślarska nie przejmuje się tego rodzaju wycieczkami niedzielnemi, uważając je za pewnego rodzaju trening przed dalszą, większą wycieczką. I tutaj dochodzimy do sedna rzeczy: wycieczka wioślarska jest ćwiczeniem równie dobrem, jak każde inne, to też w miarę wzrostu wymagań muszą iść także odpowiednie przygotowania, aby organizmu nie stawiać wobec zbyt ciężkiego zadania.

Zupełnie błędne jest zabieranie nowicjusza na daleką wycieczkę. Nie będzie to przyjemnością ani dla niego, ani też dla jego towarzyszów, gdyż w wycieczce mogą brać udział tylko ci wioślarze, którzy przeszli już szkołę wiosłowania. Błędne jest również zdanie, że „turysta“ nie potrzebuje szkoły wiosłowania, że jest mu ona zupełnie niepotrzebna. Jako skutek tych fałszywych mniemań widzimy potem osady źle wiosłujące, a wiemy, że złe wiosłowanie, uprawiane przez czas dłuższy wpływa bardzo ujemnie na organizm, szczególnie u młodych ludzi. A więc wioślarza, który ma zamiar ograniczyć się jedynie do turystyki, musimy szkolić podobnie, jak regatowca.

Należy również wykorzenić błędne przekona-

nie, że turystyka psuje umiejętność wiosłowania. Oczywiście nie pozwolimy jechać na wycieczkę wioślarzowi, który stoi wobec ważnych regat, ale po sezonie regatowym wycieczka, prowadzona przez dobrego instruktora, nie wpływa tak dalece ujemnie na styl wiosłowania, abyśmy mieli wzbraniać udziału w niej wioślarzom regatowym.

Do turystyki używamy, rzecz prosta, łodzi cięższych i szerokich. W danym wypadku chodzi zarówno o wygodę w czasie wycieczki i uniknięcie chwiejności łodzi, jak również o możność zabrana do łodzi jak największej ilości bagaży, koniecznych przy dalszej wycieczce. Używanie łodzi wyścigowych na wycieczki, uważane przez wielu jako wyczyn dowodzący pewnej brawury, jest zupełnie śmieszne, gdyż nie pomaga to ani w uzyskaniu większej szybkości, ani też większej przyjemności, a spowodować może łatwo poważne uszkodzenie łodzi, które wyłączy ją później z używalności regatowej, t. j. właściwego przeznaczenia.

Zabierając się do urządzania wycieczki zgóry musimy zakreślić sobie kogo z sobą weźmiemy, od sił bowiem i umiejętności uczestników będzie zależało ustalenie szczegółowego planu wycieczki, jej krańcowego punktu, etapów

dziennych, odpoczynków i t. d. Ustalenie planu przewyższającego możliwości wioślarzy może łatwo wywołać przedwczesne ich przemęczenie, a wówczas przyjemność spadnie do zera. Poza tem chodzi także o zdrowie uczestników, gdyż i na wycieczce można doprowadzić organizm do groźnego przemęczenia.

Wycieczki niedzielne, urządzane przez kluby lub przez poszczególnych członków, nie wymagają oczywiście osobnych przygotowań. Wyjazdu kilkunastokilometrowego nie można uważać za wyczyn turystyczny, to też tego rodzaju wyprawami nie będziemy się zajmowali.

Organizację wycieczki dalszej rozpoczniemy od ustalenia jej celu oraz liczby osób. Większe wyprawy związkowe, szczególnie chętnie urządzane w Niemczech, wymagają rozpisania zaproszeń do wszystkich klubów związkowych. W zawiadomieniach tych należy przewidzieć wszelkie możliwości, spis rzeczy, które należy zabrać, termin wyjazdu, punkt zborny, długość etapów dziennych, punkty wypoczynkowe, sprawy przewozowe i t. d. Ponieważ tego rodzaju wycieczki urządza zwykle związek, więc strona organizacyjna nie będzie interesowała poszczególnych wioślarzy.

Chodzi obecnie o umiejętne przygotowanie

wycieczki klubowej, obejmującej kilkanaście osób. W ogłoszeniu o wycieczce należy zgóry ustalić ilość dni, w ciągu których wioślarze będą w drodze. Gdyby w rzeczywistości się okazało, że w przepisanym terminie wycieczki nie można zakończyć, wówczas lepiej skrócić odległość i zrezygnować z dojechania do wyznaczonego punktu krańcowego, niż przekroczyć termin końcowy, ustalony w programie.

Z chwilą ustalenia liczby uczestników przystępujemy do przygotowania taboru i wspólnych bagaży w rodzaju namiotów, sprzętu obozowego i t. d. Należy dbać o to, aby w tych pracach przygotowawczych wszyscy uczestnicy brali udział. Wytwarza to dodatni nastrój towarzyski i ułatwia późniejsze zgranie osady na wycieczce.

Dział turystyki pieszej i obozownictwa został wyczerpująco opracowany w szeregu wydawnictw. Omawianie więc szczegółów obozowniczych na tem miejscu przekraczałoby zakres niniejszej książki, to też w rozważaniach następnych ograniczymy się do spraw, które wyłącznie są związane z wioślarstwem, nie wątpiąc, że niebawem polska turystyka wioślarska zdobędzie się na osobny podręcznik, w którym będzie uwzględniona całość tego ważnego działu.

Przygotowanie wycieczki nie jest rzeczą tak błahą, jak wielu przypuszcza. Jeśli nie opracujemy planu i nie spiszemy wszystkich rzeczy, które należy ze sobą zabrać, wówczas w czasie drogi możemy stwierdzić, że brakuje mnóstwa przedmiotów.

Rzeczy, które zabierzemy ze sobą, dadzą się podzielić na grupy: ubranie, strój wioślarski (2 komplety), przybory osobiste, środki żywności i sprzęt wioślarski oraz obozowy. Jeśli chodzi o dział ostatni, musimy uwzględnić przedewszystkiem łodzie, które zabieramy ze sobą, a następnie przedmioty: 1) do gotowania, 2) części zapasowe, a więc dulki, wiosła, siodełka, kawałki klepek do łatania dziur, gwoździe, młotek, obcęgi i t. d., 3) apteczka polowa z najważniejszemi środkami opatrunkowemi, 4) namioty, 5) środki do oświetlenia łodzi i namiotów, 6) wspólna kasa, 7) gramofon, radjo i t. d. W wyborze wymienionych przedmiotów należy się kierować ich użytecznością oraz niezbędnością. Musimy pamiętać o tem, że pakowność łodzi ma swoje granice. Dlatego też rzeczy najlepiej układać w plecaki, które łatwiej dadzą się umieścić w łodzi, niż w kanciaste walizki.

Następnie przechodzimy do ustalenia osad. Przedewszystkiem trzeba osady tak poprzydzie-

lać, aby nie zmuszać ludzi, nielubiących się wzajemnie, do wspólnej jazdy. Najlepiej więc pozostawić uczestnikom utworzenie osad, a potem dopiero wspólnie je poprawić. W tym sposobie ustalania osad kryje się jednak niebezpieczeństwo nierównomiernego zestawienia składu. Może się zdarzyć, że najsilniejsi wioślarze znajdą się w jednej osadzie a najsłabsi w drugiej i przez to wycieczka się nie uda, gdyż jedni jadą za szybko — drudzy zaś za wolno. W takim wypadku musi kierownik wycieczki tak ustalić osady, aby szybkość ich posuwania się była mniej więcej jednakowa.

Należy zawsze uwzględnić zapasowych. Jeśli wycieczka płynie pod prąd, wówczas zapasowi mogą jej towarzyszyć wzdłuż brzegu idąc pieszo. Tego rodzaju spacer po kilku godzinach wiosłowania jest pewnego rodzaju odprężeniem i urozmaiceniem. Wdół rzeki wiezienie balastu jest już mniej uciążliwe. Zapasowi w osadzie zmniejszają znacznie konieczność dłuższych odpoczynków i umożliwiają przebycie w jednym dniu dłuższej drogi.

Zasadą jest, że w pierwszym dniu wycieczki przebywamy najdłuższy odcinek drogi. Wioślarze są jeszcze w pełni sił i nie odczuwają bądź co bądź osłabiającego w pierwszych dniach po-

dróży wpływu przebywania cały dzień na powietrzu. W drugim dniu da się zapewne już odczuć zmęczenie, to też zmniejszymy odcinek drogi, a następnie znowu w miarę przyzwyczajenia się do pracy, odcinki będziemy zwiększali w miarę kondycji uczestników.

Układając plan wycieczki trzeba zgóry przewidzieć miejsca lądowania i noclegów. Dobrze jest, jeśli sprawę noclegów da się ustalić uprzednio pisemnie, tak aby później nie narażać się w ostatniej chwili na nieprzyjemności ze strony miejscowej ludności. Jeśli mamy z sobą namioty, nocleg jest łatwiejszy do opracowania, jeśli ich nie mamy — noclegi z konieczności będą musiały wypaść wpobliżu osad i wsi.

Miejsca noclegów muszą być ustalane stosownie do wieku, sił i umiejętności uczestników. Trzeba je zawsze tak wyznaczać, aby po przybyciu pozostało kilka godzin na przygotowania przed zapadnięciem ciemności.

Wyznaczając miejsce lądowania musimy pamiętać także o łodziach. Nie należy ich zostawiać na łaskę i niełaskę przy brzegu, gdyż wówczas możemy rano obudzić się bez łodzi. Nie wystarczy wciągnąć je na piaszczysty brzeg i tam zostawić, gdyż w nocy fala, wywołana przez przechodzący statek, może je znieść na wodę. Naj-

lepiej więc wyjąć łodzie z wody i ustawić na brzegu na odpowiednich podpórkach.

W przeddzień wyjazdu zbieramy całą osadę na przystani i robimy wspólny przegląd taboru i sprzętu, jaki zabieramy. Lepiej jest zawczasu się przygotować, aby w dniu wyjazdu mieć wszystko gotowe i zaraz rano wyjechać bez odwlekania. Kierownik wycieczki musi podzielić wspólny bagaż obozowy na części i poprzydzielać je poszczególnym osadom. Rzecz prosta, że najlepiej jest wszystko spisać, gdyż po wycieczce łatwiej jest o kontrolę zgubionych i zniszczonych rzeczy.

Tak przedstawiałby się ogólny zarys planu wycieczki klubowej, obliczonej na kilka dni pobytu na wodzie.

W CZASIE WYCIECZKI

Punktualnie o wyznaczonej godzinie uczestnicy wycieczki stawiają się na przystani. Ponieważ osady podzielono już w przeddzień wyjazdu i wyznaczono każdemu miejsce, więc obecnie pozostaje jedynie do załatwienia załadowanie na łodzie i wyjazd.

Załadowanie bagażu nie jest rzeczą, którąby można lekceważyć. Należy zwrócić uwagę na to,

aby łódź była równomiernie obciążona, w szczególności. aby dziób nie był zbyt przeciążony, wtedy bowiem będziemy mieli większy opór do pokonania. Rzeczy, zapakowane w plecaki, rozmieszczamy na dziobie i wtyle łodzi, przyczem dobrze jest, jeśli pod siedzeniem sternika znajduje się zamykany schowek, do którego można włożyć łatwiej psujące się przedmioty i pożywienie. Po załadowaniu cały bagaż przykrywamy płachtą namiotową dla ochrony przed deszczem i falą.

Tak przygotowaną łódź obserwujemy pod względem równowagi bez wioseł i osady. Jeśli się okaże, że nie jest równo załadowana, wówczas trzeba ją przeładować i uwzględnić wymagania równowagi. Wreszcie zakładamy wiosła, ster i flagę i odbijamy od pomostu.

Odbijając trzeba mieć już ułożony plan zmian wioślarzy. Jeśli podróżujemy po wodzie stojącej lub z prądem, a w zmianie wchodzą pod uwagę sternik i balast, znajdujący się w łodzi, wówczas zmiany dokonywa się na wodzie — najlepiej od dzioba. W każdym razie zmiana musi być dokonana bez zbytecznej brawury i tak, aby w każdej chwili przynajmniej po jednem wiośle z każdej strony mieć do roz-

porządzenia. Szukanie utopionego bagażu na dnie rzeki nie należy do przyjemności.

Podczas jazdy pod prąd zmiana musi być dokonana po uprzedniem wylądowaniu, aby nie tracić na czasie. W każdym wypadku kierujący łodzią musi znać przepisy, obowiązujące na drogach wodnych, tak aby nie spowodować jakiejś zapory na rzece, zwłaszcza węższej, na zakrętach, wąskich przejściach i t. d. Z drugiej strony wszyscy wioślarze, chociaż jest to tylko wycieczka, muszą być zawsze przygotowani do natychmiastowego wykonania polecenia sternika, gdyż przez nieumiejętne manewrowanie przy wąskiem przejściu, obok statku i t. d. można spowodować wypadek.

Jeśli wycieczkę tworzy kilka łodzi, wówczas trzeba koniecznie utrzymywać łączność między wszystkiemi łodziami. Jadąca na czele łódź nie może posuwać się zbyt szybko — nie wolno tracić się wzajemnie z oczu, tak aby w razie wypadku wszystkie łodzie mogły pośpieszyć z pomocą zagrożonej.

Gdy dla dokonania zmiany mamy zamiar wylądować, wówczas sternik musi wybrać odpowiednie do tego miejsce. Przy uregulowanych, kamienistych zboczach duże usługi oddaje nam bosak — lepiej jednak lądować do plaży, gdyż

wtedy nie narażamy łodzi na rozbicie. Sternik kieruje łódź na piasek i podczas gdy numery (w czwórce) 3 i 4 szykują się do wysiadania, numery 1 i 2 są gotowe do natychmiastowego „zastopowania", gdyby nagle pokazało się, iż w danem miejscu znajdują się kamienie.

Po dobiciu należy zabezpieczyć łódź przez wciągnięcie jej dziobem na piasek, oraz zabezpieczyć wiosła, układając je w łodziach na burtach lub odsadniach. Po zakończeniu odpoczynku lub zmiany zdejmujemy łódź z plaży i wszyscy odprowadzamy ją dość daleko od brzegu, poczem dopiero siadamy i to w ten sposób, że przedostatni siada wioślarz wiosłujący na dziobie, a ostatni sternik. W tej chwili osada musi być gotowa do manewrowania.

O B O Z O W A N I E

Przy układaniu planu wycieczki trzeba zawsze przewidzieć, gdzie i jak będziemy nocowali. W każdym razie miejsce noclegu trzeba tak wybrać, aby przybić doń na długo przed zachodem słońca. Wyładowywanie łodzi i przygotowywanie noclegu pociemku jest znacznie trudniejsze i nigdy nie da się tak uskutecznić jak za dnia. Wybierając teren do lądowania trzeba

przewidzieć odpowiednie miejsce na przenocowanie łodzi. Lepiej więc dobijać do plaży, gdzie łatwiej jest wynieść łódź i ustawić po wyładowaniu na kamieniach lub podpórkach. Nie wolno łodzi zostawiać na brzegu, zwłaszcza przy żywym ruchu statków, gdyż fala może uszkodzić łódź przez rzucenie nią o kamienie. Podobnie jak łódź trzeba zabezpieczyć wiosła. Najważniejsze następnie jest podzielenie czynności, aby wszyscy byli zajęci. Podczas gdy jedni budują namiot, drudzy zajmują się przygotowaniem posiłku, trzecia grupa naprawia uszkodzenia łodzi, wioseł i t. d.

Jeżeli nocujemy w miejscowości nieznanej, trzeba także przewidzieć wystawienie wart nocnych, w celu ochrony łodzi i bagaży. Warta musi dobrze pilnować ogniska, aby nie zaprószyć ognia.

Po noclegu i spożyciu posiłku rannego przygotowujemy się do odjazdu. Gdy łódź jest załadowana, trzeba zatrzeć ślady obozowania, pozbierać papiery i śmiecie, a przedewszystkiem dokładnie zagasić ognisko.

Wreszcie wycieczka dobiegła końca — wracamy na przystań. Choć osada jest nieco zmęczona, musi wynieść łódź na miejsce, odczyścić ją tem troskliwiej, że w czasie drogi nie zawsze

się ją szanowało i z pewnością pozostało w niej dość piasku i błota. Dopiero gdy łódź i wiosła są odczyszczone i znajdują się na miejscu, możemy udać się na spoczynek.

W czasie wycieczki trzeba zwracać uwagę na utrzymanie odpowiedniego nastroju w osadzie. Musi w niej panować karność, nie wpływając na zmniejszenie humoru. Trzeba pamiętać o tem, że jadąc na wycieczkę nie spełniamy ciężkiego obowiązku, lecz podróżujemy dla przyjemności. Złe humory trzeba więc zostawić w domu. Kierownik wycieczki musi pilnować wszystkiego i podtrzymywać poczucie karności, jednak w ten sposób, aby to nie przypominało koszar. Musi to być poprostu starszy i nieco więcej doświadczony kolega, a nie surowy zwierzchnik.

Dla uprzyjemnienia wyprawy dobrze jest zabrać piłkę, gramofon lub radjo, aby wieczorem, po przejechaniu wyznaczonej drogi, móc się rozerwać. Dopiero tak prowadzona wycieczka da oczekiwaną korzyść, a jest nią odświeżenie sił i umysłów uczestników.

SZLAKI WODNE W POLSCE

Przewodnik po rzekach polskich został już wydany, tak że każdy, kto ma zamiar przedsięwziąć dalszą wycieczkę, może gruntownie zapo-

znać się z szlakami wodnemi w Polsce. Nam obecnie chodzi tylko o ogólny zarys dróg wodnych.

Większość naszych rzek jest nieuregulowana. Chociaż z jednej strony jest to przeszkodą w nawigacji i utrudnia podróż, a wprost uniemożliwia żeglugę handlową, to jednak dla turysty stwarza wiele pięknych sposobności do podróży po „dzikich" okolicach. Podróż w tych warunkach jest daleko milsza, choć stawia nieco większe wymagania, przedewszystkiem w zakresie samodzielności.

Największą rzeką polską jest Wisła. Najpiękniejsze jej części to górny bieg, gdzie przebija się przez jurę krakowską, dalej przez wyż lubelski i w dolnym biegu, gdzie przepływa przez pojezierze nadbałtyckie. Podróż Wisłą jest jednak naogół jednostajna. Dodatnią stroną podróży jest stosunkowo dobre zagospodarowanie brzegów, co ułatwia wyżywienie. Prąd na Wiśle jest dość mierny, znakowanie rzeki, ze względu na ruch handlowy, dobre. Rzeka jest dostępna dla wszelkich łodzi wiosłowych.

Dopływy Wisły są krajobrazowo ciekawsze od samej Wisły, lecz przeważnie w górnym jej biegu są dla łodzi wiosłowych niedostępne lub wymagają bardzo znacznej wprawy. Rzeki takie

jak Soła, Skawa i Dunajec dostępne są dla łodzi wiosłowej tylko przy wyższym stanie wód. Nieco lepsze warunki są na Sanie i Wisłoce w dolnych ich biegach.

Dopływy średniego biegu Wisły są już mniej niebezpieczne dla turysty, gdyż płyną wolniej. Płynąc wśród lasów są bardzo romantyczne, a trudność ich polega na wąskości. Mamy tutaj Pilicę, dalej wpada do Wisły Bug, którego rola jest donioślejsza. Za pośrednictwem Muchawca i kanału Augustowskiego łączy on dorzecze Wisły z dorzeczem Dniepru. Wpadająca pod Serockiem do Bugu Narew łączy przy pomocy Biebrzy i kanału Augustowskiego dorzecze Wisły z dorzeczem Niemna.

W dolnym biegu Wisły jej dopływy wypływają z jezior. Są to Drwęca, Brda, Wda (Czarna Woda). Wisła wraz z dopływami tworzy szlak długości około 4.000 km.

Rzeki z zachodniej części kraju spływają przeważnie zagranicę ku Odrze. Przedewszystkiem więc Warta oraz jej dopływy Ner, Prosna, Wełna i Obrzyca. Za granicami Polski zlewa się z Wartą dużo mniejsza od niej Noteć. Tę część dorzecza Odry łączy z dorzeczem Wisły kanał Bydgoski. Ta część szlaków wodnych jest mniej ciekawa ze względu na nizinny teren okolic oraz

uregulowanie wybrzeży, to też turyści chętniej zwracają się w stronę szlaków wschodnich, które wskutek romantycznej dzikości są bardziej pociągające.

Na wschodzie mamy dorzecza Dźwiny, Niemna, Dniepru i Dniestru. Ujścia tych rzek znajdują się już poza granicami Polski, niemniej jednak dorzecze każdej z nich jest na obszarze Polski dość znaczne. Bardzo ciekawe jest dorzecze Niemna, prowadzące przez pagórkowatą Wileńszczyznę. Niemen, na terenie Polski długości około 400 km, jest również krajobrazowo bardzo piękny. Głównym dopływem Niemna jest Szczara, która przez kanał Ogińskiego łączy się z Jasiołdą i Prypecią. Drugim dopływem jest Czarna Hańcza, spławna od jeziora Wigry. Część Czarnej Hańczy jest skanalizowana i stanowi odcinek kanału Augustowskiego, łączącego Niemen z Wisłą.

Już za granicami Polski uchodzi do Niemna Wilja, lecz cały prawie jej bieg leży w granicach Polski. Krajobrazowo Wilja jest również bardzo ciekawa i przedstawia dla turysty wiele uroku.

Daleko na północy mamy Dzisnę z siedmioma dopływami, wypływającemi z jezior. Ta połać Polski, zwana Brasławszczyzną, obfituje w jeziora, przez co jest również bardzo ciekawym tere-

nem turystycznym. Z jezior tych wypływa wiele rzeczek. Cała kraina, objęta dorzeczem Dźwiny, jest bardzo ciekawym terenem dla turysty.

Dorzecze Dniepru to Prypeć z dopływami: Piną, Jasiołdą, Styrem, Horyniem, Stochodem, Turją i Łanią. Rzeki te przepływają przez obszary dzikie i bagniste, dosyć jednak jednostajne.

Południowo-wschodnią część kraju obejmuje dorzecze Dniestru. Długość tej rzeki w granicach Polski wynosi przeszło 400 km. Szlak ten należy do najciekawszych w kraju. Nakoniec mamy maleńkie dorzecze Prutu. Prut tylko w czasie wyższego stanu wody jest dostępny dla wioślarza, podobnie jak jego dopływ Czeremosz.

Jak więc widzimy, obszary turystyczne w Polsce są bardzo bogate i trudno je wyczerpać na tem miejscu. Mamy jednak obszerne prace, tyczące się turystyki wodnej w Polsce, która wraz z rozwojem sportu kajakowego zyskała na popularności. Wymienić więc należy pracę A. Heinricha p. t. „Szlaki wodne Polski", w której znajdujemy szczegółowy opis wszystkich obszarów wodnych. Dwie książki na tematy turystyczne wydał Wł. Grzelak, a mianowicie „Łódką z biegiem Wisły" oraz „Na wodach Pilicy i Narwi". Trzy te prace rzucają należyte

światło na zagadnienie turystyki wodnej w Polsce.

Jeśli chodzi o zagospodarowanie obszarów wodnych pod względem turystycznym, to jest ono ciągle jeszcze niedostateczne. Brak nam schronisk, przystani i pomostów do lądowania, tak jak to jest np. w Austrji, Czechosłowacji czy Niemczech. Całe szczęście, że ludność nadbrzeżna sama interesuje się sportem wodnym i chętnie śpieszy z pomocą turystom. Niemniej jednak akcja budowy schronisk i pomostów, podobnie, jak to jest w taternictwie czy narciarstwie, zasługuje na poparcie. W akcji tej wszystkie gałęzie sportu wodnego muszą iść razem, aby wspólnie wybudować dzieło, odpowiadające bogactwu obszarów wodnych w Polsce.

Z HISTORJI WIOŚLARSTWA

IX

Niewątpliwie wioślarstwo jest jednym z najstarszych sportów na świecie. Początków wioślarstwa należy doszukiwać się już w czasach przedhistorycznych, gdy człowiek pierwotny podróżował na pniu drzewa z prądem rzek. Oczywiście trudno mówić tu o sporcie, jako takim, a więc ćwiczeniu uprawianem celowo i programowo, ale w każdym razie ślad ten jest dość wyraźny, aby go uznać za pierwszy krok w wioślarstwie. Następnym etapem była tratwa, zbudowana z kilku pni drzewnych, która zapewniała prahistorycznemu podróżnikowi większe bezpieczeństwo. Trzeci okres rozwoju wskazuje już niedwuznacznie na łódź, a jest nią pień drzewa, oczyszczony z gałęzi i wypalony z jednej strony, tak że utworzyło się małe czółno. Przedmiotem, służącym do popychania tej łodzi była gałąź drzewa, którą opierano o brzeg lub płytkie dno, powodując posuwanie się.

Ten sposób poruszania się zachował się do dziś dnia, jakkolwiek łódź zmieniła nieco swą postać. Wydrążony pień drzewa został zastąpiony przez lekką łódź, która np. w Anglji doszła do postaci czysto sportowej. Są to t. zw. punts, na których do dziś dnia odbywają się zawody, a dla celów spacerowych buduje się podobne łodzie, choć nieco szersze. Łodzie te są bardzo po-

pularne i ogólnie stosowane. Także i u nas rybacy w górnym biegu Wisły używają tego sposobu poruszania się po rzece.

Dużo później powstają typy łodzi, w których środkiem napędnym jest wiosło, a więc kawałek drzewa, zakończony łopatą. Ten typ łodzi wykształca się tam, gdzie głębokość wody nie pozwala na wiosłowania zapomocą odpychania się od dna. Mamy więc indyjskie canoe i eskimoskie kajaki. Jedna ręka służy jako podstawa dla wiosła, druga odbija niejako wiosło od wody. Ten typ łodzi znany jest do dziś dnia i on także wykształcił się w kierunku sportowym, jakkolwiek znacznie później, niż wiosłowanie na łodzi z siodełkami i dulkami.

Łódź z dulkami czyli uchwytami powstaje dopiero wtedy, gdy człowiek poznał zasady dźwigni i zrozumiał, że za jej pomocą można podnosić wielkie ciężary przy użyciu małej siły. Stare rysunki, znalezione w ruinach Der-el-bahesi wskazują na to, że łodzie z dulkami były znane już w r. 2500 przed narodzeniem Chrystusa.

Myliłby się ten, ktoby sądził, że dzisiejsze „odsadnie“ są wymysłem ostatnich dziesiątków lat. Tego rodzaju wynalazek bowiem znajdujemy już w starożytności, a mianowicie przy statkach,

gdzie zastosowano podwójne lub nawet potrójne szeregi wioślarzy w celu poruszania statku w czasie ciszy morskiej. Umieszczenie ich w rzędach, jeden ponad drugim, spowodowało konieczność zastosowania dłuższych wioseł dla wyższych rzędów, które wskutek tego miały większą pracę do pokonania. Pracę tę znormalizowano przez zastosowanie odsadni, które stwarzały lepsze warunki dźwigni.

Już w starożytnej Helladzie i Rzymie odbywały się regaty. W 5 księdze Eneidy Wergilego znajdujemy ustęp, opisujący takie właśnie zawody. Jakkolwiek Eneida jest zbiorem podań, to jednak zgodzić się trzeba z tem, że Wergili nie pisałby o rzeczy, nie mającej zastosowania u współczesnych. Niemniej jednak trudno mówić w tym wypadku o sporcie, gdyż były to zawody łodzi możnych panów, którzy chcieli się pochwalić posiadaniem najszybszych osad niewolniczych.

Wioślarstwo, pojęte jako sport, pojawia się dużo później. Musiały powstać odpowiednie do tego warunki. Z jednej strony zrozumienie konieczności dbania o zdrowie fizyczne społeczeństwa, z drugiej zaś ustalenie warunków życia, umożliwiające człowiekowi zwrócenie uwagi na

inne zagadnienia, niezwiązane bezpośrednio z zagadnieniem walki o byt.

Warunki te powstały najwcześniej w Anglji, która wskutek swego odosobnienia najprędzej doszła do wewnętrznego uspokojenia. Rok 1715 jest datą przełomową dla wioślarstwa i należy go uważać za początek nowoczesnego wioślarstwa sportowego. W roku 1715 odbywają się pierwsze regularne zawody wioślarskie. Jest to więc dowodem, że już uprzednio były czynione próby w tym kierunku i sztuka wiosłowania sportowego znajdowała należyte zrozumienie u współczesnych. Fundatorem pierwszej nagrody jest popularny wówczas aktor londyński Dogget, który zwycięzcy w biegu jedynek ofiarował mundurową kurtkę i wstęgę z metalowym szyldzikiem. Odtąd bieg ten nosi nazwę „Dogget's Coat and badge", a jest on rozgrywany do dzisiaj, z tą różnicą, że miejsce ciężkich i niezgrabnych łodzi XVIII stulecia zajęły nowoczesne, fornirowe jedynki wyścigowe. W biegu tym zarówno dzisiaj jak w XVIII stuleciu brali udział wioślarze zawodowi, a więc londyńscy przewoźnicy, niemniej jednak przedsięwzięcie to tak się podobało towarzystwu angielskiemu, że wkrótce pomyślano o wioślarstwie w wyższych sferach. W r. 1775 mamy pierwsze wielkie regaty

na Tamizie, w których biorą udział łodzie wielowiosłowe. W r. 1829 dochodzą do skutku pierwsze zawody amatorów, a mianowicie wyścig wioślarski ośmiowiosłówek między osadami dwóch najstarszych uniwersytetów angielskich, a mianowicie Cambridge i Oxford.

Mamy więc dowód, że wioślarstwo przyjęło się dobrze w sferach angielskiej arystokracji. W rok później mamy już regaty o mistrzostwo w jedynkach o nagrodę Wingfielda. Bieg ten urządzany jest rok rocznie i uchodzi za mistrzostwo amatorów angielskich. W rok później w Londynie odbywają się regaty o mistrzostwo świata w kategorji zawodowców.

Wioślarstwo sportowe promieniuje z Anglji na cały świat. Wielkie usługi oddaje tutaj ekspansja handlowa Anglików. Osiadają oni w charakterze agentów kupieckich w rozmaitych miastach europejskich i wszędzie zakładają kluby wioślarskie. Za wzorem przybyszów idą miejscowi obywatele, zakładając odrębne kluby wioślarskie. I tak w r. 1836 powstaje pierwszy klub niemiecki, a mianowicie Der Hamburger Ruder Club, który istnieje do dzisiaj.

W r. 1837 odbywają się już regaty wioślarskie w Paryżu, a od roku 1839 w Henley organizowane są wielkie regaty wioślarskie, które póź-

niej uzyskały protektorat rodziny królewskiej i nazwę królewskich regat w Henley.

W związku z rozwojem sportu idzie także rozwój techniki. Konstruktorzy celem uzyskania jak największej szybkości łodzi wynajdują coraz to nowe ulepszenia. W r. 1843 pojawia się pierwsza łódź z odsadniami. W r. 1857 Mat Taylor konstruuje w Anglji pierwszą łódź bez kila zewnętrznego. R. 1872 przynosi pierwszą próbę ruchomych siodeł, próbę, którą powitano ze śmiechem, dopóki słaba fizycznie i źle wiosłująca osada na łodzi z siodełkami ruchomemi nie zdobyła „Grand Challenge Cup“ na ósemkach, bijąc najlepsze osady na łodziach z siodełkami stałemi. To było zbyt przekonywające, aby nie zjednało nowemu wynalazkowi zwolenników. W roku 1873 ruchome siodełka znajdują się w łodziach zarówno Oxfordu jak i Cambridge.

Z Anglji dociera sport wioślarski w nowoczesnem ujęciu do Ameryki, gdzie serdecznie zajęły się nim uniwersytety. W r. 1852 odbywa się na wzór zawodów między Oxfordem a Cambridge, wielki wyścig osad akademickich uniwersytetów Harward i Yale. W r. 1895 osada Yale czuje się na tyle mocna, że przybywa do Henley, aby zmierzyć się z Anglikami. Od r. 1896 odbywają się

największe regaty amerykańskie, a mianowicie Poughkeepsie.

Wioślarstwo w Europie zaczyna tak dalece nabierać sił, że zawodniczy z angielskiem. W r. 1893 dochodzi do zawiązania Międzynarodowej Federacji Wioślarskiej pod nazwą Federation Internationale des Societées d'Aviron, którą powołują do życia związki Belgji, Francji, Szwajcarji i Włoch. Federacja ta zyskuje z każdym rokiem na znaczeniu, a dziś jednoczy w sobie wszystkie kraje (23), w których wioślarstwo uzyskało wyższy poziom, z wyjątkiem Anglji. Ta bowiem, obawiając się o znaczenie regat w Henley, uważanych za nieoficjalne mistrzostwa świata, stroni od federacji i nie myśli o wstąpieniu do niej. Niemniej jednak mistrzostwa Europy, organizowane co roku w innem państwie, zyskały tak bardzo na znaczeniu, że odosobnienie Anglji jest coraz mniej poważnie traktowane.

Równocześnie z rozwojem sportowym idzie rozwój techniczny we wszystkich państwach europejskich. Dziś każde państwo posiada swoje wytwórnie łodzi, tak że monopol angielski w tym kierunku został wyrugowany. Wytwórnie te pracują ustawicznie nad postacią łodzi wyścigowych, które też rok rocznie zmieniają wygląd,

coprawda w szczegółach, niemniej jednak dość wyraźnie.

Wioślarstwo zyskuje sobie opiekę czynników urzędowych. Na uczelniach wychowania fizycznego (za małochlubnym wyjątkiem Polski) znajduje się w programach nauczania także wioślarstwo, co dowodzi, że sport ten ze względu na wartości zdrowotne zyskał sobie należyte uznanie. Wielkie zjazdy międzynarodowe delegatów związków wioślarskich, odbywające się co roku w związku z mistrzostwami Europy, służą między innemi jako teren wymiany myśli i doświadczeń, tak że w całej Europie sport wioślarski posuwa się naprzód. Wyniki mistrzostw Europy są dowodem, że postęp ten dokonywa się równomiernie we wszystkich państwach i stopniowo poziom się wyrównywa. W zespole tym niemałą rolę odgrywa również Polska, której wioślarstwo liczy sobie kilkadziesiąt lat.

WIOŚLARSTWO POLSKIE

Kraj, posiadający tyle obszarów wodnych co Polska, musiał zająć się sportem wodnym. Polska przeżywała jednak tak tragiczne chwile w związku z walką o niepodległość, że wśród ogólnych przejść nie było dla sportu podatnego podłoża.

Niemniej jednak wzory, wprowadzone do Warszawy przez Niemców w latach siedemdziesiątych, znalazły gorące przyjęcie u młodzieży polskiej, która również spróbowała swych sił na wodzie. Pierwszy udały wyścig z wioślarzami niemieckimi, zakończony zwycięstwem Polaków, stał się pobudką do dalszej pracy.

Jako pierwsze towarzystwo wioślarskie w Polsce powstaje w r. 1878 Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie. Pierwsze kroki tego klubu były bardzo ciężkie. Przedewszystkiem legalizacja nowego towarzystwa natrafiała na znaczne przeszkody, gdyż zaborcy podejrzewali pracę niepodległościową pod płaszczykiem sportu. Tak też było w istocie. W. T. W. przez cały czas istnienia w okresie panowania zaborców prowadziło usilną pracę narodowościową.

Śladem Warszawy idzie Płock, gdzie w r. 1884 powstaje towarzystwo wioślarskie, a następnie Włocławek, gdzie powstaje podobna organizacja w r. 1886. Równocześnie i w Krakowie zawiązuje się Krakowskie Towarzystwo Wioślarskie, które jednak nie może dać sobie rady z miejscowemi stosunkami i musi szukać oparcia o inną organizację. Organizacją tą stał się „Sokół", który przed wojną stanowił doniosły ośrodek pracy społecznej. W r. 1892 powstaje więc Oddział Wio-



Leaderzy polskiego wioślarstwa. Członkowie Zarządu Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, którzy wielokrotnie reprezentowali Polskę na międzynarodowych zjazdach wioślarskich i pełnili obowiązki sędziów na regatach o mistrzostwo Europy. Od lewej: prezes Związku p. Jerzy Bojańczyk, członek zarządu p. Maksymiljan Sporny i długoletni wiceprezes Związku p. inż. Alfred Loth.

ślarski Sokoła Krakowskiego, utworzony przez członków dawnego towarzystwa. Oddział ten przejął całkowicie tabor i urządzenia zwiniętej organizacji.

W r. 1894 zostaje założone towarzystwo wioślarskie w Kaliszu, rok 1900 przynosi zawiązanie Sekcji Wioślarskiej przy Towarzystwie Koleżeńskiem Agrotechniki w małem miasteczku pod Krakowem — Czernichowie. Równocześnie powstaje towarzystwo wioślarskie w Koninie, w r. 1901 w Łomży, w r. 1904 także i Poznań powołuje do życia pierwszy klub wioślarski na ziemiach wielkopolskich, a mianowicie Klub Wio-

ślarski z r. 1904. Dwa kluby powstają w r. 1911, a mianowicie Klub Wioślarski „Gopło" (dawniej „Vistula") w Kruszwicy i Sekcja Wioślarska Akademickiego Związku Sportowego w Krakowie.

W rok później powstają aż trzy kluby wioślarskie. Są to Poznańskie Towarzystwo Wioślarskie „Tryton" w Poznaniu, Towarzystwo Wioślarskie w Nowym Sączu oraz pierwszy klub kobiecy Warszawski Klub Wioślarek. Na rok przed wojną powstaje Towarzystwo Wioślarskie w Pułtusku. Piętnaście klubów wioślarskich, założonych w najcięższych dla polskości czasach, to wymowny dowód wartości tej właśnie gałęzi sportu. Trzeba przytem zaznaczyć, że towarzystwa wioślarskie wszędzie z miejsca zdobyły sobie uznanie i mir społeczeństwa, które ochoczo garnęło się do szeregów wioślarskich. Przystanie klubowe było nietylko miejscem uprawiania sportu, ale także terenem usilnej pracy niepodległościowej. Były one twierdzami polskości, a poszczególne spotkania między wioślarzami Królestwa Kongresowego, Wielkopolski i b. Galicji stwarzały sposobność do wymiany zdań i utrzymywania łączności między zaborami.

Wioślarstwo po odzyskaniu niepodległości odrazu pomyślało o nadaniu ruchowi odpowied-

niej formy organizacyjnej. Wprawdzie przed wojną istniała międzyklubowa komisja, lecz działanie jej było zewszechmiar utrudnione ze względu na granice, dzielące poszczególne dzielnice Polski. Zjazdy delegatów klubów wioślarskich odbywały się przy sposobności regat. Nie było jednakże i nie mogło być stałej formy organizacyjnej, któraby łączyła wszystkie kluby w jedność.

Formę tę otrzymało polskie wioślarstwo w r. 1919. Wstępem był uroczysty zjazd do Kalisza na jubileusz 25-lecia Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego. Na zjazd ten przybyli delegaci 13 towarzystw z całej Polski. Był obecny również delegat Ministerstwa Robót Publicznych dr. M. Orłowicz. Zjazd uznał, że utworzenie związku towarzystw wioślarskich jest konieczne i wyłonił komitet organizacyjny i komisję statutową. W dn. 7 grudnia 1919 w Poznaniu zostaje ostatecznie powołany do życia Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, założony przez 13 towarzystw. Prezesem został wybrany mec. Józef Radwan z Kalisza, wiceprezesem zaś inż. Alfred Loth z Warszawy, obaj już dobrze zasłużeni w ruchu wioślarskim.

Odtąd datuje się nieustanny rozwój polskiego wioślarstwa. Rok rocznie zwoływane zjazdy de-



Inż. Eugenjusz Lenartowicz. Zasłużony działacz na terenie Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich i kapitan sportowy do r. 1934.

legatów ustalają linję wytyczną postępowania i pracy. Nawiązuje się styczność z zagranicą, która chwilowo zostaje przerwana przez wojnę bolszewicką, lecz podjęta w r. 1922 doprowadza w r. 1924 do wstąpienia Polski do F. I. S. A. W r. 1925 po raz pierwszy startują osady polskie na mistrzostwach Europy, urządzonych wówczas w Pradze. W r. 1929 Polska dostępuje zaszczytu goszczenia u siebie najlepszych wioślarzy Europy, urządzając mistrzostwa Europy, przyczem należy zaznaczyć, że świetna organi-

zacja regat zdobyła sobie uznanie wszystkich gości i bywa stawiana za wzór.

Rok 1930 przynosi Polsce pierwsze wielkie powodzenie sportowe, a mianowicie dwójka bez sternika Klubu Wioślarskiego z r. 1904 z Poznania, Henryk Budziński i J. Mikołajczak, zdobyła mistrzostwo Europy na regatach w Leodjum. Powodzenie powtarza w r. 1933 Roger Verey z AZS Kraków, który w Budapeszcie zdobywa mistrzostwo Europy na jedynkach. Zaznaczyć przytem należy, że osady polskie startowały na regatach olimpijskich w Paryżu (1924), w Amsterdamie (1928) i w Los Angeles (1932), a w mistrzostwach Europy biorą udział nieprzerwanie od r. 1925.

Najważniejszem wydarzeniem w polskiem wioślarstwie są rok rocznie urządzane mistrzostwa Polski. Od r. 1920 terenem ich jest Bydgoszcz, która w Brdyujściu posiada doskonały tor regatowy. Tam także odbyły się regaty o mistrzostwo Europy w r. 1929. Lista dotychczasowych mistrzów Polski przedstawia się następująco:

Jedynki

1920 M. Zerbe (Klub Wioślarski z r. 1904 Poznań),

1921—1922 biegu nie rozgrywano,
1923 Stefan Wróbel (Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie),
1924 Andrzej Osiecimski-Czapski (Warszawskie T. W.),
1925 Andrzej Osiecimski-Czapski (Warszawskie T. W.),
1926 Włodzimierz Długoszewski (AZS Kraków),
1927 Włodzimierz Długoszewski (AZS Kraków),
1928 Wiktor Barwicki (Klub Wioślarski Toruń),
1929 Włodzimierz Długoszewski (Oddział Wioślarski Sokoła Kraków),
1930 Włodzimierz Długoszewski (Oddział Wioślarski Sokoła Kraków),
1931 Roger Verey (AZS Kraków),
1932 Roger Verey (AZS Kraków),
1933 Roger Verey (AZS Kraków),
1934 Roger Verey (AZS Kraków),

Dwójki podwójne.

1920—1925 biegu nie rozgrywano.
1926. Warszawskie Tow. Wioślarskie.
1927. „ „ „
1928. „ „ „

1929. Klub Wioślarski Toruń.
1930. Poznańskie Towarzystwo Wioślarskie „Tryton", Poznań.
1931. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.
1932. Akademicki Związek Sportowy, Kraków.
1933. Klub Wioślarski „Wisła", Warszawa.
1934. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

Dwójki bez sternika.

1920—1928 biegu nie rozgrywano.
1929. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.
1930. „ „ „ „ „ „
1931. „ „ „ „ „ „
1932. Towarzystwo Wioślarskie, Płock.
1933. Towarzystwo Wioślarskie, Włocławek.
1934. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.

Dwójki ze sternikiem.

1920—1928 biegu nie rozgrywano.
1929. Towarzystwo Wioślarskie, Włocławek.
1930. „ „ „
1931. „ „ „
1932. „ „ „
1933. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.
1934. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.

Czwórki ze sternikiem.

1920. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1921. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.
1922. „ „ „
1923. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1924. Akademicki Związek Sportowy Warszawa.
1925. Akademicki Związek Sportowy Warszawa.
1926. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.
1927. Akademicki Związek Sportowy, Poznań.
1928. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.
1929. „ „ „ „ „ „
1930. „ „ „ „ „ „
1931. „ „ „ „ „ „
1932. „ „ „ „ „ „
1933. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.
1934. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.

Czwórki bez sternika.

1920—1926 biegu nie rozgrywano.
1927. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.

1928. Poznańskie Towarzystwo Wioślarskie „Tryton", Poznań.
1929. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.
1930. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.
1931. „ „ „ „ „ „
1932. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.
1934. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

Ósemki.

1920. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1921—1923 biegu nie rozgrywano.
1924. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.
1925. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1926. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1927. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1928. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.
1929. „ „ „ „ „ „
1930. „ „ „ „ „ „
1931. „ „ „ „ „ „
1932. „ „ „ „ „ „
1933. „ „ „ „ „ „

1933. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.
1934. „ „ „

Od r. 1927 wprowadzono w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich t. zw. tabelę punktacyjną, w której zostają rok rocznie uwidocznione zwycięstwa regatowe wszystkich klubów, biorących udział w regatach, według tabeli punktów, przyznawanych za zwycięstwa. Tabela ta przedstawia się następująco: czwórki półwyścigowe 7 pkt., jedynki nowicjuszy młodszych II klasy i old-boyów 4 pkt., jedynki 6 pkt., dwójki podwójne młodszych 5 pkt., dwójki ze sternikiem 8 pkt., dwójki bez sternika i dwójki podwójne 9 pkt., czwórki nowicjuszy młodszych, lekkiej wagi i old-boyów 10 pkt., czwórki 15 pkt., czwórki bez sternika 17 pkt., ósemki nowicjuszy młodszych II klasy i old-boyów 18 pkt., ósemki 27 pkt. Za drugie miejsce przy pięciu zgłoszonych osadach liczy się połowę punktów za zwycięstwo. Za biegi, do których zgłoszono tylko jedną załogę lub kilka, lecz jednego klubu, liczy się połowę punktów. Mistrzostwo Polski zdobyte „walk-over'em" oblicza się pełną ilością punktów, przyczem za zwycięstwa, odniesione na regatach związkowych liczy się punkty podwójnie, a za mistrzostwo Polski dolicza się: za je-

dynkę 4 pkt., za dwójki po 6 pkt., za czwórki po 9 pkt., za ósemkę 14 pkt. Zwycięstwa, odniesione w zawodach międzynarodowych, oblicza się również podwójnie, za pierwsze miejsce w mistrzostwie Europy dolicza się 150 pkt., za drugie 75 pkt., za trzecie 40 pkt., a za dalsze w finale 26 pkt. Za trzy pierwsze miejsca na igrzyskach olimpijskich liczy się punkty podwójnie.

W latach od 1927 do 1934 pierwsze miejsce w tabeli, obliczonej według powyższych zasad, zajmowały Towarzystwa:

1927. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie.
1928. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
1929. Klub Wioślarski z r. 1904, Poznań.
1930. „ „ „ „ „ „
1931. „ „ „ „ „ „
1932. „ „ „ „ „ „
i Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie ex aequo za start w Los Angeles.
1933. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.
1934. Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie.

Zaznaczyć należy, że od r. 1934 dolicza się również punkty za start według następującej ta-

belki: za ósemkę 3 pkt., za czwórkę 2 pkt., za czwórkę półwyścigową, jedynkę i dwójkę 1 pkt.

W tabeli wioślarstwa kobiecego, obliczanej według tych samych zasad, pierwsze miejsce od r. 1927 do 1934 zajmował stale Warszawski Klub Wioślarek.

Organizacja Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich jest bardzo prosta. Co roku odbywają się t. zw. sejmiki wioślarskie, czyli zjazdy delegatów wszystkich klubów polskich. Zjazdy te przyjmują do wiadomości sprawozdania Zarządu i wybierają nowe władze, t. j. zarząd i wyłoniony zeń komitet wykonawczy, składający się z członków zarządu stale zamieszkujących w Warszawie, oraz komisję rewizyjną. Ponadto działa komisja sportowa, która zajmuje się sprawami ściśle sportowemi. Ustalaniem reprezentacyj na mistrzostwa Europy i olimpijskie zajmuje się „Komisja Pięciu", w skład której wchodzą przedstawiciele zarządu Związku oraz najpoważniejszych ośrodków wioślarskich.

P.Z.T.W. należy jako członek zwyczajny do Międzynarodowej Federacji Wioślarskiej (Federation Internationale des Societés d'Aviron), w kraju zaś wchodzi w skład Związku Związków Sportowych i Polskiego Komitetu Olimpijskiego,

uzgadniając swoje prace z powyższemi organizacjami.

Każdy klub, należący do Związku, rządzi się samorządnie. Odwołania istnieją jedynie w sprawach sportowych, zwolnień zawodników, a więc zagadnieniach ogólnych. Natomiast w innych sprawach uprawnienia Związku są ściśle ograniczone.

Związek posiada członków honorowych, którymi mogą zostać zarówno organizacje, jak i osoby „fizyczne" zasłużone dla rozwoju wioślarstwa. Dotychczas członkami honorowymi zostali: Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, najstarszy klub w Polsce, oraz długoletni prezes Związku mec. Józef Radwan z Kalisza.

Na zakończenie trzeba podkreślić, że P.Z.T.W. jest jednym z najlepiej pracujących związków sportowych w Polsce, a na szczególną uwagę zasługuje panująca w nim wyjątkowa solidarność i zgoda.

WIOŚLARSTWO WSPÓŁCZESNE

Sport wioślarski przechodził najrozmaitsze przeobrażenia, zanim doszedł do stanu obecnego. Od zawodów przewoźników i innych zawodowców, poprzez zabawę zamożnych ludzi, doszedł

sport wioślarski do znaczenia ogólniejszego i stał się sportem popularnym. Zapewne na przeszkodzie do jeszcze szerszego rozwoju wioślarstwa stoi stosunkowo znaczna cena sprzętu, tem niemniej jednak kroczy ono w pierwszym szeregu, uznawane za jeden z najbardziej celowych i zdrowych sportów.

Przyjrzawszy się bliżej wioślarstwu, widzimy kilka jego kierunków, które dadzą się uszeregować w trzy grupy: wioślarstwo regatowe, turystyczne i spacerowe. Dwie pierwsze grupy mają znamiona sportu, trzeci zaś uchodzi raczej za rozrywkę i sposobność do miłego spędzenia kilku chwil na świeżem powietrzu. Antagonizm między temi grupami jest dość żywy, a zaznacza się przedewszystkiem w najmniejszych komórkach organizacyjnych, jakiemi są poszczególne kluby.

Kto jednak poważniej traktuje sport, ten wkrótce dojdzie do przekonania, że tego rodzaju stawianie sprawy jest fałszywe. Ktokolwiek ma zamiar wiosłować, musi przejść sumienną szkołę, bez względu na to, czy później ma zamiar startować w regatach, uprawiać turystykę czy też ograniczyć się do spacerów. Niestety pod tym względem panują u nas dość dziwne pojęcia i uważa się, że ten tylko powinien dobrze wiosłować, kto staje do regat, inni są zwol-

nieni od tego obowiązku, co później oczywiście przynosi smutne wyniki w postaci schorzeń i t. p.

Regaty są terenem do pracy dla młodych i silnych ludzi, a przedewszystkiem zdrowych. Choremu człowiekowi może wioślarstwo przynieść zdrowie — trudno jednak od takiego wioślarza wymagać, aby brał udział w zawodach męczących i wymagających długiego przygotowania. Osoby starsze chętniej uprawiają krótsze wyjazdy i nie można mieć o to do nich pretensji, natomiast „wożenie się" młodzieży zwłaszcza „koedukacyjne" po pobliskich okolicach z częstemi lądowaniami na zakrzewionych wybrzeżach musi napotkać na szereg zastrzeżeń. Niestety ten sposób uprawiania wioślarstwa jest jakoś najpopularniejszy, ze szkodą dla prawdziwego sportu, czyto będą regaty czy też poważnie uprawiana turystyka.

Bezwątpienia nic tak korzystnie nie oddziaływa na rozwój organizmu jak planowe ćwiczenia, pozwalające na coraz to większy wysiłek. Ćwiczenia te są konieczne zarówno dla turysty, jak i regatowca. Pod tym kątem widzenia patrząc na zagadnienie dojdziemy szybko do przekonania, że jeżeli wioślarstwo ma przynieść korzyść społeczeństwu i przyczynić się do podniesienia stanu zdrowotnego, musi być pro-



Czwórka bez sternika — mistrzowie Europy. Osada Würzburger Ruder-Verein (Niemcy), która zdobyła mistrzostwo Niemiec i Europy w r. 1934.

wadzone celowo i z uwzględnieniem możliwości wioślarza czy wioślarki.

Jeśli zwrócimy uwagę na zagranicę zauważymy, że większość krajów zachodnio-europejskich i amerykańskich uznaje tylko jeden kierunek wioślarstwa: wioślarstwo regatowe. Turystyka wioślarska rozwinęła się szerzej jedynie w Niemczech i Czechosłowacji, gdzie jednak ostatnio zaczyna przechodzić na dużo łatwiejsze do uprawiania turystyki wodnej kajaki. Takie zaś kraje jak Włochy, Anglja, Belgja, Francja, Stany Zjednoczone, Kanada i t. d. prawie że nie znają turystyki wodnej. Tam też wioślarstwo regatowe stoi bezsprzecznie wyżej niż gdzie indziej.

W ostatnich czasach kierunek regatowy stał się terenem licznych prób i badań. Dotyczy to zarówno zagadnienia stylu, czyli pracy wioślarza, jak i techniki, czyli budowy łodzi. Łodzie budowane dawniej dość swobodnie, obecnie są szczegółowo obliczane przez inżynierów konstruktorów i dobra łódź, zastosowana do wymiarów i ciężaru osady, może w wielu wypadkach przechylić szalę zwycięstwa przy równych fizycznie i stylowo wioślarzach.

Co się tyczy t. zw. stylu wioślarskiego to panują dość rozbieżne zapatrywania. Z chwilą wprowadzenia ruchomego siodełka dawny styl angielski, zwany popularnie „ortodoksem", oparty o wahania się kręgosłupa, zarzucono. Teoretycy wioślarstwa coraz częściej dochodzą do przekonania, że tylko ten styl jest właściwy, który pozwala wioślarzowi na jak najbardziej naturalne ruchy. Estetyka więc, tak ważna przy dawnym stylu angielskim, dzisiaj straciła dużo na znaczeniu.

Do pewnego stopnia rewolucjonistą w tym kierunku był angielski teoretyk wiosłowania Steve Fairbairn, którego działalność na tem polu rozpoczęła się z końcem ubiegłego stulecia, lecz dopiero obecnie osiągnął on pełne powodzenie i uznanie. Dzisiaj jego metoda wiosłowania „na-

turalnego“ święci prawdziwe triumfy, stosowana już na całym świecie. Ostatki zwolenników „ortodoksu“ maleją coraz bardziej pod wpływem zwycięstw, uzyskiwanych przez osady jeżdżące nowym „stylem“.

Oczywiście zagadnienie stylu nadal pozostało sprawą dość mglistą, a zwykle te osady wygrywają, które mają poza sobą sumienny trening i rozporządzają zasobem sił fizycznych oraz techniką. Uzyskanie zwycięstw staje się z każdym rokiem coraz trudniejsze. Dawniejsze przepisy amatorskie wyłączały od udziału w regatach osoby pracujące fizycznie, dziś te przepisy zostały usunięte, a natomiast pojawił się typ człowieka, który bardzo niewiele robi poza wiosłowaniem. Typ „półzawodowca“ od jakich roją się inne gałęzie sportu, dzięki Bogu nie przedostał się do wioślarstwa, ale coraz wyższy poziom tego sportu zmusza jego zwolenników do coraz usilniejszej pracy, która w połączeniu z pracą zawodową okazuje się niemożliwa do urzeczywistnienia. Dziś, chcąc osiągnąć powodzenie sportowe, trzeba przez kilka miesięcy poświęcić się wyłącznie sportowi.

Wymiana międzynarodowa jest bardzo żywa. Ilość wielkich regat międzynarodowych wzrosła znacznie, przyczem wytworzył się pewien kon-

serwatyzm, tak że zdobycie nowej pozycji w programie regat międzynarodowych staje się bardzo trudne. Za najpoważniejsze regaty sezonu uchodzą ciągle jeszcze królewskie regaty wioślarskie w Henley, które odbywają się rok rocznie w pierwszych dniach lipca. Zwycięstwo na tych regatach bywa więcej cenione niż mistrzostwo Europy, a niektórzy, zwłaszcza Anglicy, uważają je za mistrzostwo świata.

Oficjalne mistrzostwa świata bywają rozgrywane wyłącznie w kategorji zawodowców i to tylko na jedynkach na przestrzeni 4 mil angielskich. Ostatnio mistrzostwo świata dzierżyli: major Goodsell (Australja), Bert Barry (Anglja), Ted Phelps (Anglja) a obecnie Robert Pearce (Australja — ostatnio uzyskał obywatelstwo Stanów Zjednoczonych).

W kategorji amatorów jedynemi mistrzostwami świata są mistrzostwa olimpijskie, rozgrywane od r. 1900. Mistrzostwa te zdobyli.

Jedynki.

1900. Barrelet (Francja).

1908. Blackstaffe (Anglja) (w r. 1904 w St. Louis nie było regat).

1912. Kinnear (Anglja).

1920. Kelly (Stany Zjednoczone).

1924. Beresford (Anglja).
1928. Pearce (Australja).
1932. Pearce (Australja).

Dwójki podwójne.

1908. Anglja (Fenning i Thomson).
1920. Stany Zjednoczone (Kelly i Costello).
1924. Stany Zjednoczone (Kelly i Costello).
1928. Stany Zjednoczone (Costello i Mac Ilvaine).
1932. Stany Zjednoczone (Gilmore i Ken Myers).

Dwójki ze sternikiem.

1920. Włochy (Olgeni i Scatturin).
1924. Szwajcarja (Candeveau i Felber).
1928. Szwajcarja (Bracia Schöchlin).
1932. Stany Zjednoczone (Schaviers i Kiefer).

Dwójki bez sternika.

1924. Holandja.
1928. Niemcy (Müller i Moeschter).
1932. Anglja (Edwards i Clive).

Czwórki ze sternikiem.

1900. Francja.
1908. Anglja.

1912. Niemcy.
1920. Szwajcarja.
1924. Szwajcarja.
1928. Włochy.
1932. Niemcy.

Czwórki bez sternika.

1924. Anglja.
1928. Anglja.
1932. Anglja.

Ósemki.

1900. Stany Zjednoczone.
1908. Anglja.
1912. Anglja.
1920. Stany Zjednoczone.
1924. Stany Zjednoczone.
1928. Stany Zjednoczone.
1932. Stany Zjednoczone.

Powyższa tabela uzmysławia nam jasno położenie w wioślarstwie spółczesnem.

Dla krajów europejskich najważniejszą imprezą są doroczne mistrzostwa Europy, które odbywają się od r. 1893, co roku w innem państwie. Początkowo rozgrywano mistrzostwa na

jedynkach, czwórkach ze sternikiem i ósemkach, w r. 1894 przybyły dwójki ze sternikiem, w roku 1898 dwójki podwójne, w r. 1924 dwójki bez sternika, w r. 1925 czwórki bez sternika, tak że obecnie mistrzostwa są rozgrywane na wszystkich siedmiu „klasycznych“ typach łodzi. Za największą sumę pierwszych miejsc otrzymuje się, według punktacji puhar, ufundowany przez prezesa związku francuskiego p. Glandaza w r. 1909. Państwo, które zdobędzie ten puhar, uważane jest, i nie bez racji, za zespołowego mistrza Europy. Puhar ten zdobywały:

1909. Włochy.
1910. Belgja.
1911. Włochy.
1912. Szwajcarja.
1913. Niemcy.
1920. Szwajcarja.
1921. Szwajcarja.
1922. Szwajcarja.
1923. Szwajcarja.
1924. Holandja.
1925. Szwajcarja.
1926. Szwajcarja.
1927. Włochy.
1928. regat nie było.
1929. Włochy.

1930. Włochy.
1931. Szwajcarja.
1932. Węgry.
1933. Węgry.
1934. Węgry.

W ostatnich latach ruszyło się również żywiej wioślarstwo kobiece. Coprawda liczba przeciwników wioślarstwa kobiecego jest ciągle dość znaczna, przyczem większość z nich to lekarze, którzy dowodzą ujemnego wpływu tego sportu na ustrój kobiety, niemniej jednak głosy te są coraz cichsze i z każdym rokiem liczba zwolenniczek wioślarstwa wzrasta. W każdym razie dla kobiet wydaje się bardziej celowe wioślarstwo turystyczne, a nie regatowe, wymagające tak wielkiego nakładu sił w ciągu szeregu tygodni a nawet miesięcy.

Wielki postęp uwydatnił się również w dziale wiosłowania młodzieży szkolnej. Dwa te działy posiadają już dziś swoją odrębną literaturę a omówienie tych zagadnień trudno zmieścić w jednym rozdziale ogólnego podręcznika.

Ogółem biorąc wioślarstwo przestało być rozrywką zamożnych ludzi, a stając się zagadnieniem społecznem, zdobywa sobie coraz mocniejsze stanowisko i rzec można nie ma przeciwni-

ków, gdyż wszyscy teoretycy wychowania fizycznego stwierdzają wielkie zalety tego sportu.

O jednem trzeba wszakże pamiętać, że czyto chodzi o turystykę czy o regaty o powodzeniu można marzyć tylko wtedy, jeśli do sportu tego podchodzi się poważnie i w pracę wkłada się zarówno wiele sił jak uczucia. Praca i zapał w tej dziedzinie zdobywają mistrzostwa olimpijskie. Jak każdy sport tak i ten wymaga wielkiego zasobu sił psychicznych, wymaga ducha walki. Kto bez tego „bojowego“ ducha zaczyna wiosłować, kto obawia się przeciwnika, dlatego, że ten jest starszym wioślarzem lub mistrzem — ten niema czego szukać na regatach.

Dopiero przy uzgodnieniu i zespoleniu wszystkich sił oraz po starannem przygotowaniu przychodzi to, co wioślarz każdy uważa za najchlubniejsze — wieniec mistrzowski.

ZAKOŃCZENIE

Od czasu, gdy Dogget fundował swoją nagrodę dla najlepszego przewoźnika londyńskiego, zmieniło się bardzo wiele w wioślarstwie. Wioślarstwo stało się znane wszędzie i jeśli chodzi o rozgałęzienie na pewno ma większe znaczenie niż jakikolwiek inny sport. Dzisiaj wiosłuje się we wszystkich pięciu częściach świata, wiosłują wszystkie rasy.

Jedno tylko wioślarstwo angielskie pozostało wierne swym tradycjom. Podobnie jak przed stu z górą laty najważniejszem wydarzeniem sezonu jest wyścig Cambridge—Oxford, odbywający się od r. 1829 oraz regaty w Henley. W programie regat widnieje niezmiennie tylko siedm biegów, a mianowicie główny bieg ósemek (Grand Challenge Cup), bieg ósemek II klasy (Thames Cup), bieg ósemek uniwersyteckich (Ladies Plates), bieg czwórek bez sternika (Stewards Cup), bieg czwórek bez sternika II klasy (Wyfod Challenge Cup), bieg czwórek uniwersyteckich bez sternika (Visitors Cup), bieg dwójek bez sternika (Silver Goblets) i bieg jedynek (Diamonds Sculls). Wszelkie próby wprowadzenia innych biegów jak np. dwójek podwójnych są stanowczo odrzucane.

Anglików trudno pobić na ich własnym terenie. W latach powojennych jedynym wyjątkiem

jest bieg jedynek, w którym częściej triumfują wioślarze zagraniczni. Potęga wioślarstwa angielskiego opiera się głównie na młodzieży akademickiej. Uniwersytety Cambridge i Oxford dostarczają klubom londyńskim sporo doskonałego materjału, z którego nietrudno stworzyć kilka świetnych osad.

Organizacyjnie wioślarstwo angielskie jest rozbite na dwa związki. Starszy z nich jest Amateur Rowing Association, który stale stoi na stanowisku, że człowiek, pracujący fizycznie nie jest amatorem i tego rodzaju pracowników nie dopuszcza się do regat. To stanowisko stało się powodem założenia drugiego związku, a mianowicie National Amateur Rowing Association, który w sprawie amatorstwa zajmuje bardziej postępowe stanowisko.

Jeśli chodzi o poziom sportowy, osady ARA stoją znacznie wyżej od osad NARA i w regatach olimpijskich przeważnie reprezentują Anglję. Na jednych z regat olimpijskich startowała czwórka NARA, lecz bez większego powodzenia. Poza Anglję wioślarze angielscy wyjeżdżają bardzo niechętnie. W ostatnich latach Anglja była reprezentowana jedynie kilkakrotnie w Niemczech i Francji oraz w Kanadzie na regatach na igrzyskach imperjum brytyjskiego.

Powodem tego usuwania się jest ustawiczna obawa o pierwszeństwo regat w Henley.

Potęga Anglji w wioślarstwie jest poważnie zagrożona, ale nie przez kraje europejskie, lecz przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Stany wprowadziły wioślarstwo do swych uniwersytetów i przez wrodzony talent do rozbudowy każdej imprezy do maksimum, doprowadziły do tego, że dzisiaj każdy uniwersytet, rozporządzający obszarami wodnemi, szczyci się dziesiątkami doskonałych osad. Wioślarstwo akademickie w Ameryce organizuje się na wschodzie w Nowym Jorku, Filadelfji, Waszyngtonie, Baltimore, na zachodzie zaś w Kalifornji. W ostatnich latach wioślarstwo kalifornijskie dokonało wielkiego postępu, o czem wymownie świadczy okoliczność, iż mistrzostwo olimpijskie w r. 1928 i 1932 zdobyły w biegu ósemek osady California Uniwersity.

Na wschodzie na wielkich rzekach warunki wodne są nadzwyczaj trudne wskutek dużego ruchu handlowego. Najpopularniejszym biegiem amerykańskim jest bieg ósemek uniwersytetów Harward i Yale, odbywający się na wzór biegu Cambridge—Oxford od r. 1852. Początkowo tor wyścigu wynosił 2 mile, od r. 1855 3 mile, a od r. 1877 wyścig odbywa się na przestrzeni

4 mil. Najlepszy czas, uzyskany na tej przestrzeni, wynosi 20 : 02. Regaty te odbywały się rok rocznie z końcem czerwca przy niebywałem zainteresowaniu publiczności.

Inne uniwersytety mają swoje regaty w Poughkeepsie, odbywające się od r. 1896. Obecnie senjorzy walczą na przestrzeni 3 mil, junjorzy i nowicjusze 2 mil. Regaty te odbywają się jedynie na ósemkach. W latach od 1901—1914 uwzględniano w programie bieg czwórek ze sternikiem, lecz obecnie zrezygnowano z tego biegu.

Wioślarstwo „cywilne" jest znacznie słabsze, choć, jak na stosunki europejskie, bardzo mocne. Wystarczy tylko przypomnieć jak na mistrzostwach Europy w r. 1930 ósemka Penn Athletic Club bez większego trudu rozprawiła się z najlepszemi osadami Europy.

Natomiast kluby miejskie mają bardzo dobrych jedynkarzy; wystarczy przytoczyć Waltera Hoovera, Gilmorea, Myersa, Millera oraz świetnych mistrzów olimpijskich Kellyego i Costella.

Jakoś mniej popularna na rynku międzynarodowym jest Francja. Najlepsze osady francuskie znajdują się w Paryżu. Tylko niekiedy prowincja wyrywa stolicy to lub owo zwycięstwo. W Paryżu również odbywają się najważniejsze re-

gaty międzynarodowe, w których programie znajduje się bieg jedynek, ściągający większe międzynarodowe współzawodnictwo. Z biegów wewnętrznych francuskich najpopularniejszy jest wyścig ósemek między osadami klubów paryskich: Societé Nautique de la Marne i Rowing Club de Paris.

W małej Holandji jesienią odbywa się wielki bieg jedynek o „Holand Beker". W Belgji startują dość często osady francuskie i włoskie. Niemcy najważniejsze regaty mają w Grünau i w Hamburgu. W Grünau (pod Berlinem) słynny jest bieg o nagrodę cesarza, ufundowany jeszcze przez Wilhelma I w roku 1883. Nagroda ta miała przejść na własność klubu, który ją zdobędzie (na czwórkach ze sternikiem) cztery razy zrzędu. Przez wiele lat kilka klubów było o włos od zdobycia tej cennej nagrody. W latach 1906—1908 triumfowała osada „Hellas" Berlin, aby w r. 1909 przegrać z osadą Mainzer R. V., która posiadała nagrodę w latach 1909—1911, ale w roku 1912 oddała ją osadzie Ludwigshafener R. V. Ta znowu wygrała w latach 1912—1914, lecz dalszy ciąg zwycięstw przerwała wojna.

Po wojnie trzy razy zrzędu zdobywała „Kaiser Preiss" osada Sport Borussia Berlin w la-

tach 1922—1924, lecz w czwartym roku oddała ją doskonałej osadzie „Wratislavia“ z Wrocławia. Wreszcie jednak nadszedł kres. Berliner Ruder Club zorganizował osadę, która z małemi zmianami przez cztery lata zrzędu zdobywała „Kaiser Preiss“ i w r. 1934 ostatecznie zdobyła ją na własność klubu.

W Hamburgu odbywają się dwa znane biegi, a mianowicie bieg ósemek Senats Achter o nagrodę senatu miasta Hamburga oraz bieg jedynek o puhar Elstery „Alster Pokal“.

Wielkiemi zawodami międzynarodowemi jest niezwykły trójmecz na ósemkach, rozgrywany rok rocznie między najlepszemi osadami Wiednia, Berlina i Budapesztu, przyczem terenem biegu jest co rok inne z tych trzech miast.

We Włoszech obok licznych regat międzynarodowych odbywają się słynne regaty długodystansowe w Medjolanie na przestrzeni 10 km.

Polska niestety nie potrafiła dotychczas zdobyć się na stałe zawody o znaczeniu międzynarodowem. Regaty międzynarodowe skutkiem trudnych warunków odbywają się bardzo rzadko. Obecnie jednak po nawiązaniu bliższych stosunków z wioślarstwem niemieckiem sprawa ta powinna ruszyć z miejsca, przyczem nie można zapominać, że w takich wypadkach obowiązuje

wzajemność, to znaczy wioślarze polscy muszą również wyjeżdżać zagranicę, aby goście przyjeżdżali do nas.

— — — — — — — — — —

Na tem zakończę omówienie tematów wioślarskich. W pracy tej starałem się uwzględnić wszystkie zagadnienia, związane z wioślarstwem nowoczesnem. Jest ich wszakże tak wiele, iż wyczerpujące omówienie ich w jednym tomie jest bodaj niemożliwe. Przypuszczam, iż praca moja może stanowić wprowadzenie do wioślarstwa sportowego oraz służyć jako zbiór wskazówek praktycznych. To jest jej celem właśnie i sądzę, że ta pierwsza próba napisania ogólnego podręcznika sportu wioślarskiego zachęci także i innych teoretyków wiosła do wystąpienia na szersze forum.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

BIBLJOGRAFJA

Bartelmann Georg: Sportliches Rudern.
Fairbairn Steve: Rowing Notes.
— Some secrets of succesfull rowing.
Von Gaza Bernard dr. Der Rudersport (Riemenrudern und Skullen).
Havilland R. S.: Zasady wiosłowania (tłumaczenie).
Lenartowicz Eug. inż. Podręcznik wioślarstwa regatowego.
Maak Erich. Anleitung für das Training Jugendlicher.
Melsbach Juljus. Rudern.
Manchon J. L'Aviron.
Notte Adolf. Rudern.
Pagels F. A. Schule des Rudersports.
Pfeiffer K. Das Rudern.
Puschert Max. Muskelschulung für Ruderer.
Reichmann Fritz. Der Rudersport.
Walter Hans dr. Cours d'instruction d'aviron.
Wilker Hermann. Das Rudern.
Woodgate Walter B. Rowing and Sculling.

SPIS RZECZY

Str.

Od Autora 8
Rozdział I. Dlaczego uprawiamy wioślarstwo? . . . 10
Rozdział II. Sprzęt wioślarski 18
Typy łodzi 20
Budowa łodzi 28
Łodzie wyścigowe 40
Wiosła 44
Konserwacja łodzi i wioseł 54
Remont łodzi 71
Przewóz łodzi na regaty 76
Tabela wymiarów łodzi sportowych 80
Przechowywanie łodzi 81
Rozdział III. Nauka wiosłowania 90
Instruktor 97
Pierwsze kroki 101
Wiosłowanie na stałem siodełku 107
Cel wiosłowania 109
Wiosłowanie 110
a) postawa zasadnicza 110
b) wyłożenie do przodu 118
c) przeciąg przez wodę 128
d) zakończenie ciągu 134
e) podjazd do przodu 141
Wiosłowanie na łodzi 144
Wyjazd na łodzi z siodełkami ruchomemi 148
Praca wiosła w wodzie 168
Wiosłowanie wiosłami krótkiemi 177
Nauka jazdy na jedynce 182
Sterowanie 195

Str.

Rozdział IV. Ruch na drogach wodnych i przepisy porządkowe 200
Rozdział V. Zachowanie się w niebezpiecznych wypadkach. 214
Rozdział VI. Trening 220
Kto może się poddać treningowi 233
Trening kondycyjny 235
Trening na łodzi 245
Skład osady 248
Trening jedynkarza 265
a) okres zimowy 269
b) szkoła jazdy na jedynce wyścigowej 274
c) ustawienie łodzi 275
d) okres letni 280
Dwójka 291
Czwórki-ósemka 297
Tabela błędów 301
Rozdział VII. Regaty 308
Taktyka wyścigu wioślarskiego 317
Zadanie sternika 322
Organizacja regat 326
Rozdział VIII. Turystyka wioślarska 336
W czasie wycieczki 345
Obozowanie 348
Szlaki wodne w Polsce 350
Rozdział IX. Z historji wioślarstwa 356
Wioślarstwo polskie 364
Wioślarstwo współczesne 378
Zakończenie 390
Bibljografja 399

WYDAWNICTWA
Z DZIEDZINY
SPORTÓW WODNYCH

	zł.
Bohatyrew M.: Jak samemu zbudować płaskodenną łódź wiosłową	2.—
Czarnecki J.: Budowa modeli żeglownych jachtów	3.20
Gabryelewicz F.: Łódź żaglowo-wiosłowa typu „h“	1.70
Gerbault A.: W pogoni za słońcem — Z New Yorku do Tahiti	6.50
— Na powrotnej drodze — Z Tahiti do Francji	7.—
Heinrich A.: Szlaki wodne Polski	5.20
— Budowa kajaków	4.—
— Podręcznik kajakowca	5.50
Jabłoński O.: Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu „h“	3.50
Korabiewicz W.: Kajakiem do minaretów (Część pierwsza podróży kajakiem Kołomyja—Szanghaj)	4.80
Kuczyński J.: Manewrowanie jachtem żaglowym	5.—
— Praktyczne wiadomości z astronomji żeglarskiej	2.50
— Jachtowa praktyka morska	7.50
— Roboty linowo-żaglowe na stopień żeglarza	—.65
— Wioślarz — podręcznik na stopień wioślarza	2.90
Lenartowicz E.: Podręcznik wioślarstwa regatowego	1.50
Organizacja harcerskich drużyn żeglarskich	2.—
Petyhorski M. inż.: Mój kajak — ręczna motorówka	1.20

	Zł.
Pluciński M. inż.: Kajak żaglowy P. 7. (wraz z planami budowy)	4.50
— Budowa kajaków wyścigowych typ „P13“ i „P14“	3.50
Robinson W. A.: Przez głębie i mielizny	10.—
Slocum J.: Sam jeden żaglowcem naokoło świata (pamiętnik)	5.50
Szwykowski L.: Żeglarz śródlądowy	2.80
Voss J. C.: Łodzią żaglową przez oceany (pamiętnik)	8.—
Wagner W.: Podług słońca i gwiazd (pamiętnik harcerza gdyńskiego, zdobywcy Atlantyku) . .	3.50
Zaleski A.: Krótki podręcznik pływania	1.50
Zaruski M.: Nawigacja jachtowa	5.—
— Na pokładzie „Iskry“	1.50
— Moja czwarta podróż na „Witeziu“	1.—
— Prawa i obowiązki kapitanów i sterników jachtowych	—.80
— Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach żaglowych	2.50
Wisłocki A.: Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny	5.—
Dyplom dla kajakowców, format 31×41 cm . . .	1.—

DO NABYCIA

W GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

WARSZAWA, UL. NOWY ŚWIAT 69

I WSZYSTKICH WIĘKSZYCH
KSIĘGARNIACH W POLSCE

Biblioteka Gł. AWF w Krakowie
85989



Biblioteka Gł. AWF w Krakowie
1800059831