

SPORT ♦ WODNY

PAŃSTWOWE
GIMNAZJUM MĘSKIE
K. J. I. KRASZKOWSKIEGO
w Białej-Podlaskiej



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

Rok 4

WARSZAWA, 1 MAJ 1928 ROK

Nr. 9

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1

J E S Z C Z E W S P R A W I E P U N K T A C J I

Poruszając sprawę punktacji nie myślałem, że wywoła ona aż tak dużą dyskusję. Należy jednak stwierdzić, że jak dotąd, mimo najróżnorodniejszych poglądów wszyscy godzą się na to, że punktacja jest pożyteczną i wprowadzona do polskiego wioślarstwa może oddać niejakię usługę. Samo zwycięstwo tej zasady jest już słuszną rekompensatą za to, co inicjator musi znieść o ile chodzi o szczegóły. Proponując bowiem tabelę punktacyjną w 4 numerze Sportu Wodnego miałem przedewszystkiem na celu, aby samo zwycięstwo zostało dokładnie wyszczególnione w tabeli punktacyjnej. Nie można mnie było posądzić o stronniczość, choćby dlatego, że projekt mój opierał się na tabeli niemieckiej, która została ustalona na podstawie szeregu doświadczeń. Zaznaczam przytem, że w szczegółowych obliczeniach brałem pod uwagę jedynie regaty kwalifikacyjne, uznane za takie przez Polski Związek Towarzystw Wioślarskich. Dalej umyślnie nie podkreślałem zwycięstw na łodziach klepkowych, gdyż uważam je, podobnie jak się to ma na zachodzie za konieczne zło, o ile chodzi o początki wioślarstwa sportowego w Polsce. Już bowiem np. w Niemczech musiano znieść wogóle regaty na łodziach klepkowych, gdyż brakowało do nich amatorów. W proponowanej przez p. Maltzego tabelce znajdują się błędy, dowodzące że projekt swój traktował on niekoniecznie obiektywnie. Mimo bowiem przyznania, że jazda na jedynce wymaga bardziej delikatnej roboty, niż na czwórce, daje równocześnie jedynie akurat 1/7 część punktów ósemki. (Mistrzostwo Polski: ósemki 168 pkt. jedynki 24). W ten sposób zwycięstwa na ósemkach przesadzają sprawę. Prawda, że ósemka jest typem łodzi najbardziej klubowym, lecz przy proponowanej punktacji klub mający doskonale jedynki i dwójki nie dogoni klubu, posiadającego jedną jedyną ósemkę, która w ciągu roku dwa razy zwycięży. Jest tu odrazu nielogiczność, gdyż p. Maltze protestując przeciwko temu, aby AZS Kraków znajdował się przed WTW, mimo odniesionych przezeń zwycięstw międzynarodowych i mistrzostw, równocześnie stawia AZS Warszawa przed BTW, choć AZS ma tylko jedną ósemkę, podczas gdy BTW posiada szereg dobrych osad, czwórkowych i ósemkowych, obsypała największą ilość regat i ma bodaj, że kilka razy więcej osad, zawodników i zwycięstw niż AZS — Warszawa. Gdzież więc logika? Czy tylko poto się powołuje na nią, aby swój własny klub wysunąć na czoło? Prócz tego obliczania p. Maltzego są błędne. Biorąc bowiem pod uwagę tylko zwycięstwa na regatach kwalifikacyjnych, a tylko takie mogą być liczone w punktacji, na pierwszym miejscu znalazłoby się Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie z 582 pkt. a nie jak p. Maltze wylicza tylko 336. Ma bowiem BTW zwycięstwa: czwórki seniorów (Warszawa, Bydgoszcz) ósemki seniorów: (Bydgoszcz). Prócz tego ósemki młodszych (Bydgoszcz) czwórki młodszych: (Bydgoszcz), czwórki nowicjuszy (Bydgoszcz). Mistrzostwo Polski na czwórce bez sternika, i trzy zwycięstwa na czwórkach klepkowych. Na drugim dopiero miejscu znalazłby się AZS Warszawa z 400 pkt. na trzecim WTW — 142 pkt. na czwartym Klub Wioślarski z Poznania — 136 pkt. na piątym AZS Kraków 86 pkt. Na AZS — Kraków chciał się p. Maltze specjalnie zemścić, gdyż nie obliczył mu punktów całkiem jasno mu się należących. Długoszewski bowiem wygrał bieg seniorów w Warszawie: (20 pkt.) w Gdańsku (22 pkt.) Mistrzostwo Polski (24 pkt.) i bieg

seniorów w Bydgoszczy 31.VII. (20 pkt.) razem więc 86 pkt. p. Maltze dał tylko 73 pkt. Wogóle tabela pana Maltzego zrobiła dla mnie, jako na autorze całego pomysłu, bardzo niemiłe wrażenie, być może dlatego głównie, że nie została sprawiedliwie wprowadzona w czyn. Dlaczego np. Klub Wioślarski Wisła ma aż 75 pkt. Klub Wioślarek Warszawa — 100,5 pkt. skoro obydwaj mają zaledwie po dwa zwycięstwa na czwórkach klepkowych tego nie mogą zrozumieć. Równie niejasnymi są pozycje Klubu Wioślarskiego z Poznania 326 pkt., i Trytona poznańskiego 190 pkt. (Tryton ma tylko jedno zwycięstwo w czwórkach nowicjuszy) i t. d. Wogóle do projektu p. Maltzego trzeba by obszernego objaśnienia, wyjaśniającego dlaczego niektórym klubom punktację oblicza się inaczej niż innym. Tabeli proponowanej przezemnie tego zarzucić nie można, gdyż każdy kto weźmie wyniki regat kwalifikacyjnych z łatwością może skontrolować, czy obliczenia są słuszne czy nie.

Oile projekt punktacji p. Maltzego musi wywołać obiekcyjne, o tyle projekt p. Lenartowicza, jest, że się tak wyrażę spokojniejszy i można się na niego zgodzić, z pewnemi jednak poprawkami. Lecz i według tego obliczenia na pierwszym miejscu znajdzie się BTW, a AZS Warszawa na drugim, WTW na trzecim, (przeciwko czemu nie myślę oponować tak jak p. Maltze przeciwko drugiemu miejscu AZS Warszawa), AZS Kraków na czwartym, AZS Poznań na piątym. Tak tedy pięć klubów mistrzowskich znajduje się na czele tabeli, a nie ma takiego nonsensu, jak ten, że klub mający Mistrzostwo Polski znajduje się poza klubem mającym dwa zwycięstwa na półbakach. Projekt p. Lenartowicza różni się od mojego projektu tylko w szczegółach na które mógłbym się zgodzić tylko częściowo. Przedewszystkiem więc byłbym przeciwny liczeniu podwójnie wszystkich biegów na regatach związkowych. Przyjść bowiem może czas, gdy biegi poza mistrzowskimi, będą obsyłane więcej i silniej na innych regatach, i będą miały silniejszą konkurencję sportową niż związkowe, wtedy dźać się im będzie krzywda.

Obecnie, gdy sprawa została oddana pod rozwagę i decyzję Komisji Sportowej PZTW, właściwie dyskusja na temat punktacji jest nieco spóźniona. Komisja powinna ogłosić swą decyzję jeszcze przed sezonem, aby kluby mogły wiedzieć, czego mają się trzymać.

Wszystkie jednak projekty, (p. Maltzego po dokładnem przeliczeniu także) wykazują zgodnie, że najlepszym klubem w roku ubiegłym, było Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, co jest dowodem, że jakakolwiek byłaby punktacja, to pierwszego miejsca w ubiegłym roku nie zmieni, — inne są mniej ważne, aczkolwiek właśnie walka o dalsze punkty będzie w przyszłości magnesem podciągającym słabsze kluby. Dyskusja w tej sprawie jest bardzo pouczająca dla Komisji Sportowej, może nie pod samym kątem widzenia na projekty szczegółowej punktacji, lecz na meritum sprawy. Wskazuje bowiem, że decyzja Komisji musi być tak prze-myślana i przepatrzona, aby nie wywoływała słusznego niezadowolenia tych, którzy rzeczywiście w obliczeniach ponieśli szkodę. Wtedy bowiem cała tabela minęłaby się z celem, i stałaby się pastwą lokalnych ambicyjek. Na straży przed tem niebezpieczeństwem stać musi Komisja Sportowa.

Wł. Długoszewski.

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

NA SZLAKU

Jesteśmy u progu sezonu letnich sportów.

Zobaczymy regaty, kolarzy, mistrzostwa ligi lub pójdziemy na zawody lekkoatletyczne.

To samo z pewnymi zmianami przyniesie nam rok przyszły i następne.

Pewne ożywienie i gorączkowość życia sportowego w związku z Olimpiadą, przejdzie również. Wypłyną młode siły, nowe nazwiska — zmienią się twarze i sylwetki.

Wydawać się może, że przeszliśmy już gorączkowy okres narodzin sportu jako ruchu społecznego, że czasy zdobywania uznania, prawa do życia i zwolenników odeszły w niepowrotną przeszłość. Poczęści tak jest.

Równy i spokojny rozrost ruchu sportowego zdobywa jednak na wierzch różne kwestje, otwiera ciągle nowe perspektywy. Widzimy, iż jeszcze dużo zostaje do zrobienia — aby sport został uznany przez całe społeczeństwo za konieczność pożądaną, za konieczność, którą trzeba zaliczyć do „przedmiotów pierwszej potrzeby“.

Nie tak dawno jeszcze ludzie „poważni“ uznawali sport w rozmowie, teoretycznie, bądź pod naciskiem mody, propagandy, ale o znalezieniu miejsca na sport w zakresie pracy zawodowej lub zajmowanego urzędu — mowy być nie mogło.

Teraz jednak stwierdzamy, że sport wyszedł już z okresu niemowlęctwa, jest koniecznością i siłą, która obecnie wymaga i żąda. A nieliczne „niezdobyte twierdze“ — padają jedna po drugiej. Jeżeli jakieś stowarzyszenia społeczne, związki i inne komórki życia społecznego nie zdobywają się jeszcze na samodzielną inicjatywę — to w każdym razie zdrowy, potężny duch sportu i jego wymagania znajdują w nich odpowiednie uznanie.

I dalej — zdobywać będziemy krok po kroku w codziennej, szarej pracy, a uchwały podobne uchwałom Zjazdu Związku Miast Polskich będą świadectwem, jak daleko postąpiła nasza praca, będą świadectwem, iż idziemy naprzód od etapu do etapu na dro-

dze ku usportowieniu społeczeństwa, ku demokratyzacji sportu.

O jakie uchwały chodzi? Co w nich wydaje się tak specjalnie dobrem i radosnym?

Nie będziemy ich przytaczać in extenso: Uchwały przyjęte przez aklamację na Zjeździe Związku Miast Polskich — uznają potrzebę i konieczność wydzielania, względnie zakupywania terenów, niezbędnych na urządzenie boisk, stadionów, basenów pływackich i t. d. Nie koniec na tem. Zarządy miast zobowiązały się przestrzegać zasady, że tereny raz oddane do użytku społeczeństwa dla celów wychowania fizycznego — nie mogą być kasowane niezależnie od tego, w jakim punkcie miasta się znajdują.

Najważniejszym jest jednak fakt że zajęto właściwe stanowisko wobec wychowania fizycznego. Sport uznano nie tylko za rozrywkę, a za konieczny czynnik życia wszystkich obywateli.

Zrozumiano, że boiska nie można stawiać na równi z kinem, czy music-hallem.

Zajęto stanowisko szersze. Widowiskowy punkt ujmowania zagadnień sportowych ustąpił miejsca pogłdowi, że tak powiem socjologicznemu.

Wyrazem tego zrozumienia jest położenie głównego nacisku na budowę boisk popularnych, parków Jordanowskich, na których ćwiczyć się mają niezrzeszone w klubach jednostki i najszersze masy.

Mamy zatem uchwały. Nie łudzimy się nadzieją, że sytuacja boiskowa poprawi się odrazu. Ale mamy rozwiązane ręce. Mamy prawo domagać się boisk i pływalni.

Realizacja uchwał napotka niewątpliwie na znaczne trudności, natury głównie finansowej. Lecz trudności te da się zwalczyć, podobnie jak dało się zwyciężyć największego wroga naszych zamierzeń — bierność i obojętność społeczeństwa. Raz już ruszona bryła, potoczy się dalej siłą bezwładności...

Wierzmy w to głęboko i dlatego z radością notujemy, fakt zdobycia jeszcze jednego etapu na wytyczonym szlaku.

POPIERANIE PRODUKCJI KRAJOWEJ.

— Wiecie co, kolego, że jak macie sobie kupować łódź, to lepiej dołóżcie parę groszy i kupcie przyzwoitą, jakąś angielską, lub niemiecką. Będziecie przynajmniej mieli gwarancję, że posiadacie nie jakąś krajową tandetkę, ale łódź, co się zowie!

Mniej więcej taki urywek rozmowy, prowadzonej przez dwóch wioślarzy, słyszałem przed kilku dniami.

Nie byłoby zresztą w tem nic niebezpiecznego, ani specjalnie złego, gdyby pogląd wyżej wyłuszczonej nie był, niestety, opinią większości naszych sportowców.

— Buty footballowe, mój kochany, tylko Manfiel!da!

— Pantofle lekkoatletyczne — oryginalne fińskie! Yachty, dyski, oszczepy, piłki, ba, nawet koszulki, lub nakolanniki muszą być zagraniczne, bo wyrób krajowy w przekonaniu wielu jest lichą tandetą, nieodpowiednią dla szanującego się sportowca.

I co w rezultacie się dzieje: oto rynek nasz masowo pochłania wyroby zagraniczne, usuwając już nie na drugi, lecz trzeci lub czwarty plan — produkcję rodzimą. A jeśli nawet korzysta ktoś z krajowego sprzętu sportowego, to uważa się za parjasa, pokrzywdzonego przez los, któremu warunki materialne nie pozwalają na osiągnięcie dobrych wyników z powodu braku „prawdziwego“ zagranicznego sprzętu.

Moglibyśmy się zgodzić na ten przykry fakt lekceważenia produkcji krajowej, gdyby był on choć częściowo usprawiedliwiony. Ale panujące przeświadczenie jest pozostałością z tych czasów, gdy miejscowe fabryki sportowe stawiały dopiero pierwsze kroki na zupełnie dla nich nieznanym terenie, gdy — szukając właściwej drogi — zbaczały czasami na boczne ścieżki. Obecnie (trzeba raz wreszcie to publicznie stwierdzić) zarzut nieumiejętności czy niefachowości, stawiany produkcji krajowej, jest w 90% zupełnie niesłusznym i głęboko krzywdzącym istniejące warsztaty przemysłu sportowego.

Weźmy choćby najbardziej interesującą wioślarzy sprawę łodzi wyścigowych. Są dotychczas towarzystwa, które sądzą, że noga szanującego się wioślarza nie powinna nigdy stąpać na krajowej łodzi. Od szkieletu do dułki — wszystko musi być: Made in England, lub w najgorszym wypadku in Germany! Otóż tak również sądziło dotychczas jedno z naszych towarzystw wioślarskich i sprowadziło niedawno z Niemiec dwie łodzie wyścigowe. Jakież jednak ogarnęło wszystkich zdumienie, gdy stwierdzono, że otrzymane łodzie są starego typu i nie nadają się obecnie do użytku! Cóż było robić, łodzie niemieckie złożono do lamusa, a nowe zamówiono w jednej ze stoczni krajowych. A takich wypadków można by wliczyć tysiące!

Całkowite ignorowanie produkcji krajowej ma jeszcze jedną niezwykle przykrą stronę dla „konsumenta“: oto z reguły rzeczy pochodzenia zagranicznego są droższe od krajowych. Przyczynia się do tego niewątpliwie w pierwszym rzędzie dość wysokie cło, dalej stosunkowo wysoki kurs waluty w krajach eksportujących sprzęt sportowy, droższa robocizna i materiały, słowem szereg czynników składa się na przepłacanie przy zakupach od kilkudziesięciu do 100 i wyżej procent.

Rzecz jasna, że nie pragniemy namawiać Czytelników, by popierali nierozwinięte prawie wcale, lub bardzo

słabo gałęzie przemysłu, jak np. wyrób rakiet, czy piłek tenisowych. W tej dziedzinie przemysł nasz jeszcze eksperymentuje i dlatego dobra rakietka musi jeszcze posiadać angielski, francuski, czy szwajcarski znak fabryczny.

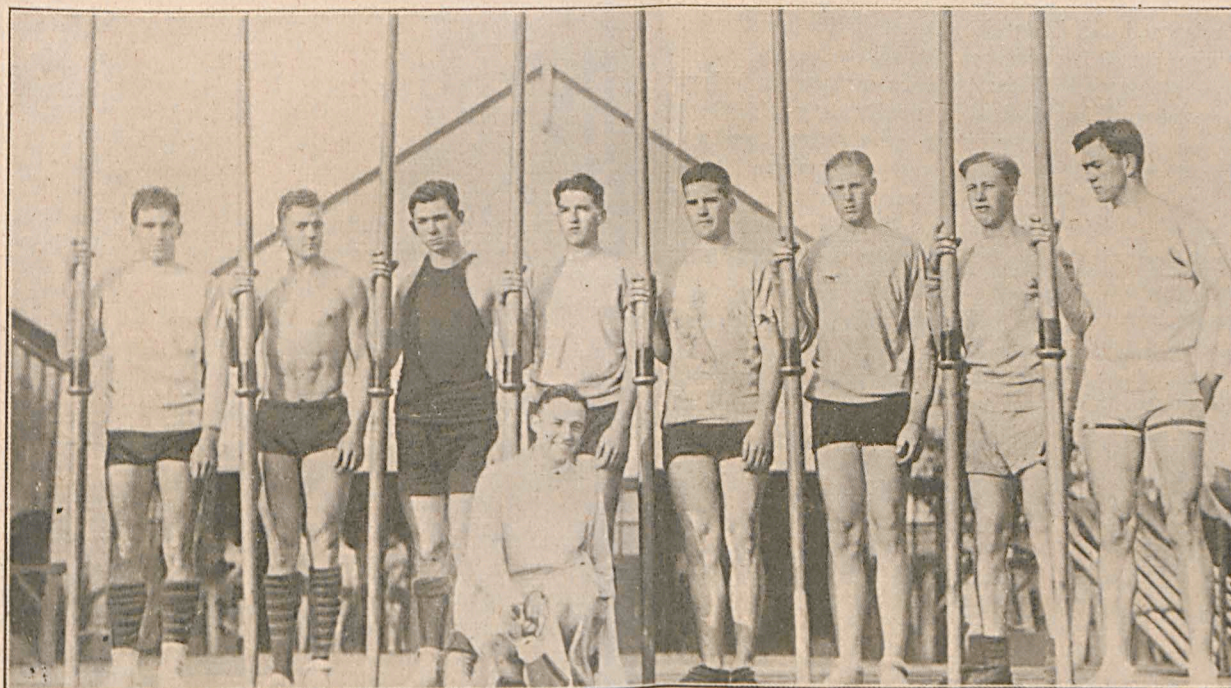
Z tem się trzeba pogodzić, gdyż trudno wymagać od sportowców, by byli dobroczyńcami, łożącymi wszystkie swe fundusze w rozwój rachitycznego przemysłu. Trudno natomiast zrozumieć, jaki — oprócz dawnego przesądu — może mieć powód młody piłkarz do żądania piłki niemieckiej (zresztą dość często wyrabianej na warszawskich Nalewkach), lub czemu nie wszyscy jeszcze wioślarze przekonali się do łodzi krajowych? Sądzymy, że tylko dlatego, że ich jeszcze nie używali.

Na szczęście, ten bojkot polskiej produkcji ma się, jak świadczą różne znaki na ziemi i niebie, ku końcowi; byłoby to zresztą jedynie właściwym zakończeniem tego nieprzyjemnego i zadawnionego nieporozumienia między przedsiębiorcą, a sportowcami. Najwyższy już czas zrewidować stosunek nasz do produkcji krajowej, do solidnego fabrykanta i do sumiennego kupca.

(je).



Miss Mercedes Gleitze,
która w r. ub. przepłynęła La Manche, a ostatnio
po wielu nieudanych próbach zdołała przepłynąć
cieśninę Gibraltarską w 13 godz.



Ósemka uniwersytetu Kalifornijskiego w sezonie 1928 roku, składa się z samych olbrzymów, gdyż wszyscy wioślarze mają ponad 185 cm. wzrostu. Osada jest już w pełni treningu i żywi nadzieję, że w razie szczęścia na regatach eliminacyjnych reprezentować będzie barwy U. S. A. na IX Olimpiadzie.

Skład osady (od lewej do prawej): Peter Donlan — szlakowy, Franc Frederick (7), Bill Thomson (6), Al Rylander (5), Jack Brinck (4), Bill Dally (3), Carlton Steiner (2) Ted Vrown (1), kłęczy Don Blessing — sternik.

WIOŚLARSKIE MISTRZOSTWA EUROPY

Każda prawie impreza sportowa ma swój skromny początek za którym dopiero idzie dalszy świetny rozwój. Podobnie rzecz się ma z Mistrzostwami Europy. Zawody te przechodziły długą ewolucję zanim dotarły do dzisiejszego stanu, kiedy są rewelacją sezonu wioślarskiego, imprezą, na którą czekają z drżeniem serca tysiące wioślarzy i „kibiców“. Mistrzostwa Europy datują się od chwili zorganizowania międzynarodowej federacji towarzystw wioślarskich czyli według oficjalnego brzmienia: Federation Internationale des Societes d' Aviron, a jeszcze krócej, F. I. S. A. Federacja ta powstała dnia 25 czerwca 1892 na kongresie konstytuującym ją w Turynie. Federację tworzyły wtedy cztery narody, Belgja, Francja, Włochy, i Szwajcarja. Rozwój F. I. S. A. datuje się dopiero od czasów tuż przed wojną światową, gdy do Federacji przyjęto Holandję i Niemcy. Wojna naturalnie przerwała wzrost organizacji lecz natychmiast po wojnie bo już w r. 1920 przyjmuje się do Federacji Hiszpanję i Czechosłowację, w r. 1921. Węgry, 1922 Portugalję, 1924. Polskę i Jugosławję, 1925 Egipt. Ostatnio podobno zgłosiła swój akces do Federacji także i Danja.

Po raz pierwszy odbyły się mistrzostwa Europy w r. 1893 w Orta, we Włoszech. Biegów rozegrano zaledwie trzy, a to czwórki ze sternikiem, jedynki i ósemki. Mistrzostw ogólnych w punktacji nie było jeszcze. Gdyby punktację dzisiejszą zastosować do tamtych czasów to pierwsze miejsce przypadłoby Francji z 2 pkt. za zwycięstwo w ósemkach, drugie Szwajcarji za czwórki 1.5 pkt., trzecie Belgji za jedynki 1 pkt. W r. 1894 organizowała Mistrzostwa Francja w Macon, odnosząc trzy zwycięstwa; w czwórkach jedynkach i ósemkach, czyli

razem 4.5 pkt. Jedynie zwycięstwo w dwójkach ze sternikiem, które właśnie włączono do programu Mistrzostw zdołała zatrzymać przy sobie Belgja zdobywając 1 pkt. Rok 1895 widzi mistrzostwa w Ostendzie. Prymat nadal dzierży Francja wygrywając znowu trzy konkurencje: czwórki ze sternikiem, dwójki ze stern. i ósemki, 4.5 pkt. Mając za sobą Belgję z 1 pkt. za zwycięstwo w jedynkach. Rok 1896 jest przełomowym dla supremacji Francji. Mistrzostwa po raz pierwszy organizowała Szwajcarja w Genewie. Wprawdzie Francja uzyskuje dwa zwycięstwa (3 pkt.) i pierwsze miejsce, jednak już jedno zwycięstwo ma Szwajcarja, — jedynki, — i jedno Belgja. — dwójki ze sternikiem. W następnym roku 1897 Francja już nie uzyskuje ani jednego zwycięstwa, natomiast całkowicie zalega pole Belgja, wygrywając wszystkie mistrzostwa: czwórki, jedynki, dwójki ze st. i ósemki, razem 5.5 pkt. według dzisiejszej punktacji. Mistrzostwa organizowały Włochy w Pallanza nad Lago Maggiore. Również i w następnym roku mistrzostwa odbyły się we Włoszech, tym razem w Turynie. Po raz pierwszy odbył się bieg double sculls, wygrany przez osadę francuską. Prymat jednak dzierży nadal Belgja, wygrywając czwórki ze st. jedynki i ósemki, gdy Francja wygrała tylko dwójki i double sculls. W r. 1899 mistrzostwa odbywają się znowu w Ostendzie, a Belgja z powodzeniem broni pierwszego miejsca wygrywając znowu: czwórki ze ster. double sculls i ósemki, Francja na odmianę wygrywa jedynki i dwójki ze ster. Belgja ma 4.5 pkt. Francja tylko 2 pkt. Walka o prymat między Belgją a Francją trwa dalej; jeszcze w następnym roku 1900 utrzymuje się przy pierwszym miejscu Belgja, wygrywając w Paryżu czwórki

ze sternikiem i ósemki: 3.5 pkt. Nie kończy się na tem supremacja małej Belgji. Także i 1901 w Zurichu Belgja wygrywa bieg ósemek: 2 pkt. pierwsze miejsce chwilowo odstępując Francji, która wygrywa jedynek, dwójki ze sternikiem i double sculls. 3 pkt. Włochy osiągają pierwsze swe zwycięstwo: czwórki ze sternikiem 1.5 pkt. W r. 1902 dzielą się zwycięstwami: Belgja: ósemki, double sculls, dwójki ze sternikiem, 4 pkt. Francja czwórki ze ster. 1.5 pkt. Włochy — skiff 1 p. Mistrzostwa odbywały się w Strassburgu. W następnym roku 1903 supremacja Belgji jest jeszcze wyraźniejsza: zwycięża w czwórkach ze ster. dwójkach ze ster. double sculls, i ósemkach, oddając tylko pierwsze miejsce Francji w jedynkach. (Venezia). Belgja: 5:5 pkt. Francja 1 pkt. Rok 1904 mimo, iż mistrzostwa odbywały się w Paryżu, przyniósł mistrzostwo ogólne także Belgji, mimo iż tylko w dwóch biegach odniosła zwycięstwo, a to w czwórkach ze ster. i ósemkach: 3.5 pkt. drugie miejsce ma Francja za biegi: dwójek ze ster. i double sculls 2 pkt. trzecie Szwajcarja za jedynki 1 pkt. I w dalszym ciągu trwa supremacja Belgji. W r. 1905 na własnym terenie w Gandawie Belgja wygrywa czwórki ze ster. dwójki ze ster. i double sculls, 3.5 pkt. ósemki wygrywa Francja 2 pkt. jedynki punktowano osobno; Alzacja-Lotaryngja: 1 punkt. W 1906 Belgja wygrywa w Pallanza: czwórki, double sculls i ósemki 4.5 pkt. oddając jedynki Francji, a dwójki ze sternikiem Włochom po 1 pkt. W r. 1907 Belgja wygrywa czwórki ze ster. dwójki ze ster. i ósemki 4.5 Francja jedynki, Włochy double sculls. (Strassburg) Rok 1908 jest ostatnim bez punktacji ogólnej. Belgja ma pierwsze miejsce za dwójki ze st. double sculls i ósemki 4 pkt. Włochy 1.5 pkt. za czwórki ze st. Francja 1 pkt. za jedynki. W r. 1909 p. Glandaz Honorowy Prezydent Francuskiej Federacji wioślarskiej ufundował nagrodę wędrowną za najlepszą punktację w mistrzostwie Europy. Odtąd walka staje się bardziej zaciętą. Po raz pierwszy wygrywają „Glandaz-Cup“ Włosi w Juvisy za czwórki ze st. jedynki i dwójki ze st.: 3.5 pkt. drugą jest Francja z 2 pkt. za ósemki i trzecią Belgja za double sculls. Po raz ostatni zaznacza swą przewagę Belgja na regatach w Ostendzie 1910 r. zdobywając puchar Glandaz'a za dwójki ze sternikiem i ósemki: 3 pkt. drugie miejsce ma Francja 2 pkt. za jedynki i double sculls, trzecie Włochy za czwórki ze ster. 1.5 pkt. Na rok 1911 puchar wraca do Włoch, którzy w Como wygrywają jedynki, dwójki ze ster. double sculls i ósemki, oddając tylko czwórki Szwajcarji. Punktacja: Włochy: 5 pkt. Szwajcarja 1.5 pkt. Szwajcarzy zdobywają po raz pierwszy mistrzostwo ogólne dopiero w roku następnym 1912 w Genewie za biegi: czwórek i dwójek ze st. i ósemek: 4.5 pkt. drugim miejscem dzielą się Belgja 1 pkt. za jedynki i Francja 1 pkt. za double sculls. W r. 1912 przyjęto do Federacji dwa mocarstwa wioślarskie, a to Niemcy i Holandja. Niemcy startują w mistrzostwach i wygrywają jedynki i ósemki zdobywając Cup Glandaz 3 pkt. przed Francją z 2 pkt. za dwójki ze st. i double sculls i Szwajcarją 1.5 pkt. za czwórki ze st. Wojna naturalnie przerywa ciąg mistrzostw. Po wojnie odbywają się one dopiero w r. 1920 w Macon, Supremacja przechodzi na kilka lat do Szwajcarji, która w r. 1920 wygrywa czwórki ze st. jedynki, i ósemki, 4.5 pkt. Francja zdobywa tylko dwójki ze st. i double sculls. W Amsterdamie w r. 1921 po raz pierwszy miesza się do walki Holandja. Szwajcarja zdobywa pierwsze miejsce za biegi: czwórek i ósemek: 3.5 pkt. drugą jest Holandja z 2 pkt. za jedynki i double sculls trzecią Belgja za dwójki ze st. 1 punkt. W 1922 mistrzostwo

zdobywa Szwajcarja w Barcelonie za biegi jedynek, dwójek ze st. i double sculls, przed Francją, która ma tylko dwa zwycięstwa w czwórkach ze st. i ósemkach. Bardziej bezapelacyjnym było zwycięstwo Szwajcarji w roku następnym w Como, gdzie Szwajcarzy wygrali wszystkie biegi za wyjątkiem ósemek, w których triumfowali Włosi (w Como). Szwajcarja 4.5 pkt. Włochy: 2 pkt. W r. 1924 puchar i Mistrzostwo przechodzi po raz pierwszy do Holandji mimo iż regaty odbywały się w Zurichu. Holandja ma 4.5 pkt. za czwórki ze st. dwójki ze ster. i ósemki, Szwajcarja tylko 3 pkt. za jedynki, double sculls, i po raz pierwszy rozgrywane dwójki bez ster. Mistrzostwa 1925 odbywały się w Pradze i Polska już w nich brała udział. Mistrzostwo zdobywa ponownie Szwajcarja za dwójki bez st. czwórki bez st. (pierwszy raz rozgrywane) dwójki ze st. i ósemki 5.5 pkt. drugie miejsce zajęli Włosi za czwórki ze st. 1.5 pkt. trzecim podzielili się Holendrzy i Francuzi. Holendrzy za jedynki, Francuzi za double sculls. Mistrzostwa 1926 w Lucernie przyniosły jeszcze lepsze zwycięstwo Szwajcarom. Wygrywają oni dwójki bez st. i double sculls. razem 5.5 pkt. drudzy są Holendrzy z 2 pkt. za ósemki, trzeci Włosi z 1.5 pkt. za czwórki ze ster. Nie spodziankę przyniósł r. 1927. Oto Mistrzostwa rozgrywane w Como przyniosły bezapelacyjne zwycięstwo Włochom, którzy wygrali wszystkie biegi poza double sculls, który wygrali Szwajcarzy. Włosi zebrali 8 pkt. Szwajcarzy 1 pkt. Jest to zdaje się rekord mistrzostw. Tabela zwycięzców przedstawia się jak następuje:

Rok.	I. miejsce.		II. miejsce.		III. miejsce.	
		pkt.		pkt.		pkt.
1893	Francja	2	Szwajcarja	1.5	Belgja	1
1894	Francja	4.5	Belgja	1		
1895	Francja	4.5	Belgja	1		
1896	Francja	3	Belgja	1	Szwajcarja	1
1897	Belgja	5.5				
1898	Belgja	4.5	Francja	2		
1899	Belgja	4.5	Francja	2		
1900	Belgja	3.5	Francja	3		
1901	Francja	3	Belgja	2	Włochy	1.5
1902	Belgja	4	Francja	1.5	Włochy	1
1903	Belgja	5.5	Francja	1		
1904	Belgja	3.5	Francja	2	Szwajcarja	1
1905	Belgja	3.5	Francja	2	Alz. Lot.	1
1906	Belgja	4.5	Włochy	1	Francja	1
1907	Belgja	4.5	Włochy	1	Francja	1
1908	Belgja	4	Włochy	1.5	Francja	1
1909	Włochy	3.5	Francja	2	Belgja	1
1910	Belgja	3	Francja	2	Włochy	1.5
1911	Włochy	5	Szwajcarja	1.5		
1912	Szwajcarja	4.5	Francja	1	Belgja	1
1913	Niemcy	3	Francja	2	Szwajcarja	1.5
1920	Szwajcarja	4.5	Francja	2		
1921	Szwajcarja	3.5	Holandja	2	Belgja	1
1922	Szwajcarja	3	Francja	3.5 (2 zwyc.)		
1923	Szwajcarja	4.5	Włochy	2		
1924	Holandja	4.4	Szwajcarja	3		
1925	Szwajcarja	5.5	Włochy	1.5	Francja i Holandja	po 1
1926	Szwajcarja	5.5	Holandja	2	Włochy	1.5
1927	Włochy	8	Szwajcarja	1		

W ogólnem zestawieniu Mistrzostwo Europy zdobyła 12 razy Belgja, 6 razy Szwajcarja, 5 razy Francja, 3 razy Włochy, 1 raz Niemcy i 1 raz Holandja. Na ogólną sumę 191 pkt. możliwych do zdobycia najwięcej zdobyła Belgja bo 59.5 pkt. na drugim miejscu stoi Francja

z 47.5 pkt, na trzecim Szwajcarja z 41.5 pkt. na czwartym Włochy z 29 pkt. na piątym Holandja z 9.5 wreszcie Niemcy 3 pkt. i Alzacja i Lotaryngja 1 pkt. Mistrzostwa rozgrywane po raz pierwszy w skromnym programie trzech biegów urosły do olbrzymiej imprezy sportowej o programie 7 biegów z których każdy gromadzi najsilniejsze osady Europy i dostarcza widzowi niemało emocji. Do rzędu państw, które aczkolwiek przystąpiły do Federacji stosunkowo późno, lecz usilnie pracuje nad dostaniem się w szeregi mistrzów należy i Polska. W r. 1925 w Pradze Osiecimski-Czapski zdobywa trzecie miejsce na skiffie, ósemka A. Z. S. Warszawa W. T. W. czwarte miejsce, czwórka A. Z. S. Warszawa odpada w przedbiegu, w 1926 w Lucernie Długoszewski zajmuje szóste i ostatnie miejsce na skiffie, czwórka B. T. W. zdobywa zaszczytne trzecie miejsce i ósemka A. Z. S. Warsz. szóste miejsce. W Como 1927 reprezentowani byliśmy jedynie w czwórkach (A. Z. S. Poznań), gdzie zajęliśmy szóste i ostatnie miejsce i w ósemkach (A. Z. S. Warszawa), gdzie zdobyliśmy bardzo zaszczytne trzecie miejsce.

Na zakończenie dodać należy, że każdy bieg dotowany jest specjalną nagrodą wędrowną.

Czwórka ze sternikiem: Nagroda Francji.
 Dwójki bez sternika: Nagroda Holandji.
 Jedyńki: Nagroda Belgji.
 Czwórki bez sternika: Nagroda Katalonji, (Hiszpanja).
 Dwójki ze sternikiem: Nagroda Adrjatyku.
 Dwójki podwójne: Nagroda Szwajcarji.
 Ósemki: Nagroda Włoch.

Nagrody są wędrowne. Każdy zwycięzca otrzymuje ją na rok, poczem przed terminem regat zwraca ją Komitetowi. Nagrodę zasadniczo przechowuje u siebie Związek państwowy, którego osada bieg wygrała, może ją jednak na osobistą odpowiedzialność powierzyć klubowi, do którego osada zwycięska należała. Oprócz nagród wędrownych zwycięzcy otrzymują złote medale a każdy z uczestników brązowe.

W. D.



Wyjazd uczestników wycieczki z przystani Klubu Wioślarskiego, „Polonia“ w Poznaniu.

Dopiero dziś możemy podać do wiadomości Sz. Czytelników szczegóły wspaniałego raidu wioślarzy poznańskich. Z powodu braku miejsca nie możemy drukować wrażeń uczestników w całości ograniczamy się do możliwie najobszerniejszego skrótu.

Prz. Red.

Projekt wielkiej okrężnej wycieczki z Poznania na morze Czarne nie łatwo było zrealizować. Dobór towarzyszy, paszporty, różne formalności, kosztowały dużo trudu i czasu.

Wreszcie jednak nadszedł dzień wyjazdu. W niedzielę 3 lipca 1927 roku o godz. 12 w południe, po uroczystym pożegnaniu, przemówił prezes klubu p. Ciesielczyk, poczem wręczył osadzie pięknie haftowany poręczek z herbem Poznania i godłem Tow. Wioślarzy „Polonia“ z poleceniem ofiarowania go u celu podróży królowi rumuńskiemu.

Odprowadzani przez liczne łodzie ruszyli dzielni wioślarze w górę Warty, aż do kanału Kosińskiego którym wiedzie najkrótsza droga do Odry. Najkrótsza nie

znaczy jednak najszybsza. Kanał bowiem jest zwykłym szerokim rowem pełnym kolków, zasieków i kolczastych drutów spoczywających w nim od czasów wojny. To też kilometry dłużą się niepomniernie. Drugą poważną przeszkodą na kanale są mosty, tak niskie, że z najwyższym trudem udaje się pod nimi przepełnić łódź. Wreszcie jednak kanał rozszerza się natyle, że można wiosłować. „Czeška“ płynie teraz prędzej i 5 lipca przekracza granicę polsko niemiecką.

Niestety, ani kanał ani Obra nie jest „schiffbar“, przeto nie stanowi „festgestellte passstelle“. Rezultat kara w kwocie 15 R. mk. za przekroczenie granicy w niedozwolonym miejscu i konfiskata zdjęć fotograficznych. Wkrótce łódź przebywa jezioro Rudniańskie,

z trudem w kępach sitowia i trzciny ukrytą Obrę leniwą i dociera do Odry. Szlak prowadzi w górę Odry, szczęściem prąd nie jest zbyt wielki, to też słup wskazujący 470 km. do Raciborza nie przeraża zbyt wioślarzy. Na Odrze panuje wielki ruch pasażerski i towarowy, całe pociągi szkut ciągną w dół i w górę rzeki, wioząc drzewo do śląskich kopalń, lub wyroby ciężkiego przemysłu. Umożliwia to wzorowa regulacja.

8 lipca mija „Czeška” historyczny Głogów. Pogoda się psuje, lecz nadchodzi wiatr, co umożliwia założenie żagla. Teraz łódź ciągnie 8½ km. pod prąd. W miarę zbliżania się do Wrocławia spotyka się całe chmary łodzi sportowych, składaków, motorówek, żaglówek. Polska bandera budzi zrozumiałą sensację. Osada zasypywana jest ciągłym gradem pytań o celu podróży.

11 lipca następuje pierwsze służowanie z ogólnej liczby 26, jakie czekają do czeskosłowackiej granicy.

Ceremonia przebiegła szczęśliwie, choć groziło niebezpieczeństwo zgniecenia przez towarzyszek w służowaniu, — potężne skutki.

Około południa zawitała poznańska osada na przystań sławnego klubu niemieckiego „Wratislavia”. Serdecznie podejmowani przez władze i kolonję polską z p. Konsulem Brzezińskim na czele, a nieco chłodniej przez niemieckich wioślarzy, z którymi wymieniono proporzki klubowe, opuścili nasi wioślarze Wrocław udając się w dalszą drogę do Brzegu. Tu zaopiekował się nimi Ruder Verein Brieg, odstępując mimo zebrania plenarnej swą salę posiedzeń na nocleg.

Prasa niemiecka rozgłosiła już wiadomość o wyprawie zaprawiając je po dziennikarsku sensacyjnym sosem.

Dnia następnego mija „Czeška” Opole. Słychać już dźwięki polskiej mowy. Dalej napotyka port w Koźlu, niezwykle ruchliwy, pełen parowców, szkut i wszelkiego rodzaju łodzi, między którymi należało lawirować, aby przedostać się do ostatniej służy. Tu Odra zmienia zupełnie swój wygląd. Z potężnej rzeki staje się górskim potokiem, pełnym wielkich głazów.

Nadmiar nieszczęścia wartki prąd nie pozwala posuwać się szybciej niż 3 km. godz. Po długich godzi-



Trzej wioślarze Klubu Wioślarskiego „Polonia” (po bokach prezes i vice-prezes klubu) przed wyruszeniem z Poznania na Morze Czarne. Od lewej, Adam Czamański Witold Klarowicz, trzyma proporzki klubowe przeznaczone dla klubów rumuńskich, Bogdan Czamański.

nach „rumania” przybywa wreszcie „Czeška” w niedzielę 17 lipca na przystań „Ruder Verein Ratibor”.

Znów zamiana proporzcyków, obiad na zamku w Raciborzu, i znów dalej. Wkrótce za Raciborzem wjeżdżają dzielni wioślarze, na krótko na wody polskie, przekraczając bez przeszkód granicę koło wsi Niebochowej, aby około Olszy wjechać na terytorjum Czeskosłowackie. W Bohuminie — rewizja celna, paszportowa i trudności z łodzią za którą żądają celnicy 1000 k. č. zastawu, jako gwarancji, że łodzi na terenie Czechosłowacji się nie sprzeda. Szczęściem znalazł się uczeiwy Czech nazwiskiem Rychter, który założył za poznańską osadę wspomnianą sumę, prosząc jedynie o przysłanie po ukończeniu podróży... pocztówki z Poznania! 15 km. powyżej Bohumina około m. Hrusova, dalsza jazda po płytkiej i pełnej głazów Odrze okazała się niemożliwą, to też naładowano poczeiwą „Czeškę” na kolej i wysłano ją do m. Brzeclawy (Brzeclawa-Lundenburg) leżącej nad dopływem rz. Morawy — Dyją. W Brzeclawie „R. V. Lundenburg” przyjął osadę niezwykle gościnnie. 24 lipca „Czeška” opuszcza wygodną platformę i wraca ponownie na wodę.

Rzeka Dyja kilka kilometrów za miastem zweża się staje się niezwykle dziką. Brzegi porośnięte wikliną i olszyną powoli pokrywają się dziewiczym lasem. Korony drzew łączą się w górze tworząc zielone sklepienie, przez które z trudem można ujrzeć błękit nieba. Jedyną przykrą stroną, podróży jest nieznośna woń rozkładających się ryb, oraz prosiat i kur--śladów niedawnej powodzi. Z obfitości pożywienia cieszy się natomiast wodne ptactwo, którego całe stada unoszą się nad wodą. Prąd na Dyji jest silny to też „Czeška” przebywając z łatwością 12 km. godz. dociera wkrótce do rz. Morawy, która ma ponieść osadę na „modry Dunaj”.

W miasteczku Angern leżącym w Austrii, znajdujący się klub wioślarski „Ostmark” przyjmuje gościnnie niezwykle gości, oglądając ich ciekawie i z szacunkiem. Jeszcze kawałek drogi, częściowo tak płytkiej, że łódź trzeba holować i widać wyczekiwany Dunaj. Ujście Morawy dzięki wysokim górcom uwieńczonym w piękne zamczysko, przedstawia niezwykle piękny widok. Nie czas jednak na widoki. Bardzo wartki prąd spycha bezlitośnie łódź w dół, choć osada pragnie jechać w górę, aby odwiedzić 60 km. powyżej leżący Wiedeń.

Dzielna trójka nie daje za wygraną i walcąc z prądem posuwa się naprzód, jadąc blisko brzegu z żółwią szybkością 2 km. godz.

„Czeška” mija miasto Hainburg, za którym spotkała osadę niemila przygoda. Łódź ze względu na prąd holowano wzdłuż regulowanego brzegu. Widząc nadjeżdżającą szkutę osada musiała wsiąść do łodzi i wyjechać na wodę, w tej samej chwili nadciągnął jadący ku dołowi „ekspres” pasażerski którego 1½ mtr. fala zatopila „Czeškę” wraz z bagażem.

Z całego dobytku udało się uratować jeden pakunek, resztę, w tem dokumenty i fotografie, pochłonił Dunaj. Nadmiar nieszczęścia, biednej „Czeški” prócz osady, nikt nie ratował to też udało się ją wyciągnąć na brzeg dopiero po 5 km. walki z prądem, około miasteczka Deutsch Altenburg.

Miasteczko to jest miejscowością kąpielową, to też znalazło się kilka rodaczek, które gorliwie zaopiekowały się wioślarzami. Los ich nie był do pozazdroszczenia. Bez ubrań, dokumentów, nie mogli myśleć o dalszej podróży. Udano się więc do Hainburga, z prośbą o pomoc. Burmistrz przyjął wioślarską brać na audjencji i ofia-

rował pomoc w postaci mieszkania w przytulku dla żebraków, kompletu żebraczych ubrań oraz zapomogi w kwocie 20 szylingów. W zastaw natomiast wziął łódź. Korzystając z przyrodziewku udają się nasi Odysseusze do Wiednia, gdzie po 10 dniach dzięki energii poselstwa R. P. uzyskują nowe dokumenty, wizy oraz pieniądze za którą nabywają nowe ubrania. Dalsza podróż została umożliwiona. „Czeška” znów rusza w drogę. Mijając szybko Bratysławę (Preszburg), oraz słynny z pięknie położonej katedry Esztergom dażyli poznańscy wioślarze do Budapesztu odległego zaledwie o 60 km., gdy zatrzymały ich salwy karabinowe. Wkrótce nadpłynęła łódź motorowa pełna węgierskich marynarzy, która odprowadziła „Czeškę” wraz z osadą do m. Szob. Tu oznajmiono zdumionym podróżnikom, że są aresztowani za nielegalne przekroczenie granicy.

Urząd celny zażądał podobnie jak w Bohuminie kaucji za łódź w wysokości równej wartości łodzi. Nie mogąc zadość uczynić takiemu żądaniu wioślarze udają się koleją do Budapesztu, aby interwenjować w Poselstwie R. P. Dzięki pomocy poselstwa, które złożyło w Min. Skarbu odpowiednią gwarancję, zwolniono ich z obowiązku wpłacenia kaucji, oraz uzyskano wizy serbską, bułgarską jak i „laisser passer” ułatwiające przekroczenie granic. W Szob oczekiwała osadę jeszcze jedna trudność w postaci wypełnienia w języku węgierskim przedstawionego przez urząd celny formularza, lecz i z tem dano sobie szczęśliwie radę. Gdy już nic nie stało na przeszkodzie zaarrestowano osadę ponownie, za brak paszportów, znajdujących się w konsulacie w trakcie wizowania, i nałożono karę w wysokości 15 pengö. Wszystko się jednak kończy, więc i węgierskie szykany wyczerpały się. To też osada korzystając z pomyślnego wiatru, rozpięła żagle i podążyła do Budapesztu. Tu zajęli się poznaniakami wioślarze znanego na całym świecie klubu M. A. C. (Magyar Athletikai Club). Po 2 dniach jazdy opuściła wreszcie „Czeška” około m. Mohacz niegościnnie Węgry wjeżdżając na terytorjum królestwa S. H. S. Urzędnicy jugosłowiańscy obeszlą się z wioślarzami nadwyraz grzecznie, nie robiąc żadnych trudności ani szykan. Następnego dnia podróż uległa przerwie wskutek gościnności „K. W. Vukowar” w miasteczku tej nazwy. Wioślarze tamtejsi zmusili poprostu dzielnych podróżników do wzięcia udziału w uroczystościach w związku 50-leciem Straży Pożarnych.

Niech wioślarze jadący nieznanymi szlakami uwzględnią możliwość i takich przeszkód.

W Nowym Sadzie znów niezwykle gościnne przyjęcie i szukanie chleba, którego nie sposób było dostać z powodu strajku piekarń.

Przed Białogrodem (Beogradem), wstrzymuje osadę silna burza, po której ustaniu wreszcie ukazują się upragnione 7 topoli strzegących przystani białogrodzkiego klubu wioślarskiego. Przyjęcie zgotowane przez „Weslarski Klub Beograd” było niezwykle serdeczne. Dostarczono wygodnych kwater w pokojach gościnnych, fetowano wybornymi serbskimi przysmakami, oprowadzano po mieście, słowem umilano pobyt jak tylko było można. „Weslarski Klub Beograd” mimo 5-letniego istnienia posiada piękną przystań, świetne korty tenisowe, łazienki oraz na r. Sawie wspaniały tor regatowy, na którym mają się odbyć w 1928 lub 1930 roku regaty słowiańskie. Na pożegnanie gościnni Serbi urządzili w najwytworniejszym hotelu „Serbskim Kraju” bankiet wydany na cześć wioślarzy przez zarząd klubu. Przed odjazdem fotografje, wywiady, przemówienia, życzenia itd.

Zachwyceni gościnnością opuszczają poznaniacy przystań, aby po paru godzinach dotrzeć do Panczowy, gdzie klub tejże nazwy powtarza obraz gościnności serbskiej da capo.

Po opuszczeniu Panczowy „Czeška” zbliżała się szybko do słynnej „Żelaznej Bramy”. Wkrótce opuszcza łódź gościnną ziemię S. H. S. i przekracza koło m. Moldova granicę rumuńską, tutaj też następuje nocleg. Tuż za Moldową znajduje się wyspa długości 6 klm., a za nią rozpoczyna się najniebezpieczniejszy odcinek drogi.

Jakby dla przestrogi po środku Dunaju sterczy dziwnego kształtu skała zwana „Papugą”. Drogę wśród podwodnych skał wyznaczają gęsto rozstawione „boje”. Prąd rwie szalony co wobec wąskości zdatnego do żeglugi nurtu grozi wielkiem niebezpieczeństwem.

Tak schodzi droga do m. Orszowy. Za nią oczekuje ostatni etap walki z Żelazną Bramą. Zaraz za wysepką Ada Kaleh — ukazują się wysoki wał utworzony z piany wód przewalających się przez potworne progi. Z daleka już słychać ogromny huk wód, który ostrzega przed niebezpieczeństwem. „Czeška” zawija do serbskiego brzegu, a wioślarze wraz z „balonikarzem”, czyli urzędnikiem regulującym za pomocą balonika ruch w kanale, udają się, aby obejrzeć czekającą ich drogę. Kanał, którym prowadzi droga, liczy 30 mtr. szerokości a około 1700 m. długości. Lustracja wypadła pomyślnie. Osada zebrala nerwy i ruszyła w gardziel kanału. Szalony prąd porwał Czeškę niosąc ją z szybkością 30 km./godz. U ujścia kanału czekali jeszcze zdradliwie wiry, które udało się przebyć równie szczęśliwie jak i kanał. Łódź mija miasto Turn Severin z obszernym portem, Dunaj rozlewa się tu szeroko, prąd posiada powolny, widać, że niedaleko już do ujścia. Podróż jest niezwykle monotonna, wokół niebo i woda, ledwo na horyzoncie rysują się zarysy przebytych gór i skał Żelaznej Bramy. W Vidyniu wkra-



Uczestnicy wycieczki na przystani „Wioślarskiego Klubu Beograd” w Białogrodzie.

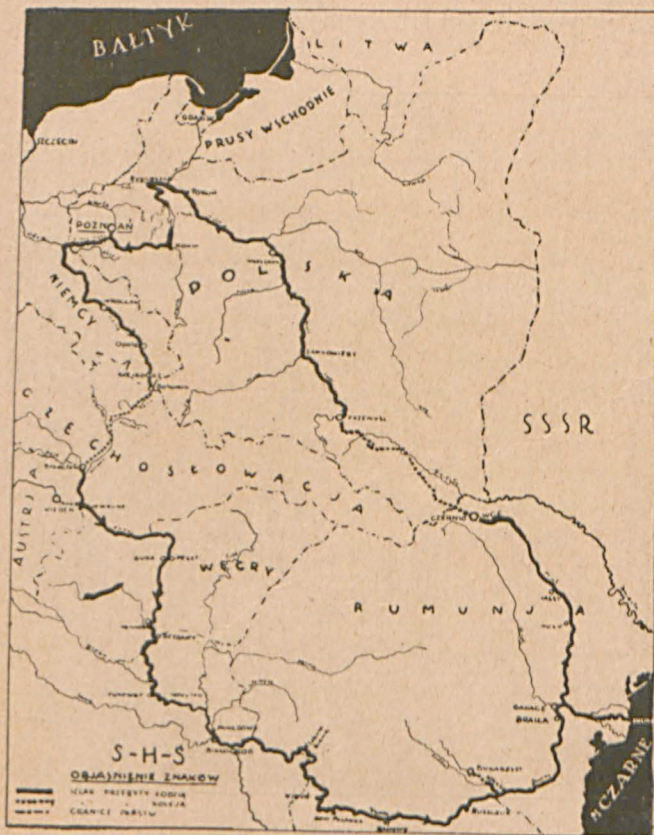
cza Dunaj na terytorjum bułgarskie. Od miejsca tego podróż zaczyna być uciążliwą.

Dunaj tworzy tutaj granicę rumuńsko-bułgarską, pilnie strzeżoną przez liczne posterunki wojskowe rumuńskie, składające się z reguły z analfabetów i nader chętnie używających karabina jako argumentu. To też „Czeška“ trzyma się brzegu bułgarskiego. Mija Lom Polankę, Rahowę, Turm Mugurele, Ruszczuk, Guirdziu i dociera wreszcie do ujścia rz. Oltenicy, którą wiedzie droga do Bukaresztu. Niestety niski stan wody uniemożliwia podróż, to też dzielni wioślarze porzucają zamiar dotarcia do Bukaresztu, udając się w dalszą drogę ku morzu. Nim jednak osada ujrzała morze czekała ją jeszcze jedna przygoda.

29 sierpnia, gdy „Czeška“ dążyła do Braili, rozpętał się wiatr zw. kossowa, wiejący pod prąd, który uniemożliwiał nie tylko posuwanie się naprzód, ale i dobiecie do brzegu. Z pomocą przyszedł holownik grecki, który wysłał swoją łódź motorową. Motorówka zabrała z sobą sternika „Czeški“ i kufer z odzieżą oraz dokumentami, natomiast wioślarze postanowili własnymi siłami dotrzeć wraz z łodzią do brzegu. Trzeba trafić że pozbawioną dokumentów osadę aresztuje posterunek, polecając udac się na placówkę celem pokazania paszportów.

Jeden z wioślarzy udaje się do wsi i tu zamiast do komendanta placówki wszedł do pierwszej z brzegu chaty, napił się wody i z kamiennym spokojem powrócił do „Czeški“ wsiadł do łodzi i odjechał w dalszą drogę.

Po paru kilometrach koło Hirsowy gdy posterunek zatrzymał znów podróżników, chwycono się innego sposobu. Udano poprostu „greka“, rozbijając namiot i układając się spokojnie na nocleg. Rano korzystając z gęstej mgły wioślarze czmychnęli z przed nosa strażnikom



Mapka z odbytej wycieczki.

i wieczorem dotarli szczęśliwie do Braili, gdzie jeden z członków osady posiadał rodzinę, co podreperowało smutny stan zapasów żywności, których z braku pieniędzy nie można było nabyć. Następnego dnia (31-8), krótki 30 km. odcinek Dunaju prowadzi „Czeškę“ do Galaczu, gdzie wioślarze znajdują opiekę w konsulacie R.P.

Następnego dnia odnalazł się zagubiony w drodze sternik, oraz przyjechała z Poznania zaniepokojona o los swych synów, matka, zrozpaczona 3-tygodniowym brakiem wiadomości. Szczęście jej, gdy ujrzawszy synów przy życiu i zdrowych, nie miało granic.

Z Galaczu koleją udała się osada do Bukaresztu, skąd po ceremonjach zamiany proporczyków i po powrocie ruszyła do morza. Delta Dunaju tworzy tu rozległe żuławy, i wskutek wielkiego zamulenia dostęp do morza dla statków byłby nadzwyczaj trudny, gdyby nie kanał zdudowany przez Tow. Międzynarodowej Żeglugi szeroki 100 mtr., a 3 mtr. głęboki.

Dnia 7 września około m. Sulin ujrzeli wioślarze poznańskiej „Polonji“ — upragnione morze. Teraz miał nastąpić uciążliwy powrót do kraju. Trasa wiodła wartkim Prutem pod prąd. Prut płynie między dwoma pasmami wzgórz odległych około 10 km. od siebie, tworząc piękne lecz niemile przez wioślarzy widziane zakola — meandry. Nagrodą w ciężkiej wioślarskiej pracy były przepiękne krajobrazy. Mijają powoli żydowskie miściny jak Kahul, Falciu, Leowa, Husy i Jassy, a wreszcie upragnione Czerniowce na Bukowinie, do których „Czeška“ dotarła 20 września.

Tu postanowiono „Czeškę“ oddać znów na kolej, gdyż Prut od Czerniowiec staje się typowym górskim potokiem. „Czeška“ jedzie więc koleją do Przemyśla, co dzięki uzyskanej przez konsul w Galaczu zniżce kolejowej od dyr. Stanisławowskiej kalkuluje się dość tanio. Na wyjeździe z Rumunji znowu trudności paszportowe z powodu niewykupienia prawa pobytu, w cenie 500 lei. Dzięki energicznej interwencji konsulatu R. P. w Czerniowcach, po długich dochodzeniach władz rumuńskich, uwolniono wioślarzy od tego obowiązku. Osada ulokowała się obok „Czeški“ na wagonie i wkrótce po przekroczeniu granicy Polski znalazła się w Przemyślu. Niestety nie nadeszły idące w innym wagonie wiosła, żagiel itd. Po 5 dniach daremnych wyczekiwań, „Poloniści“ pożyczają 2 długie wiosła z Klubu Wioślarskiego „Legja“, i udają się w drogę ku Warszawie, dokąd przybyli 6 października.

Po 3 dniowym pobycie w stolicy i zakupieniu 2 par nowych wiosel, w niedzielę 9 października w chwili zamykania przystani W. T. W. „Czeška“ odbiła od pomostu aby znanym szlakiem przez kanał bydgoski, Gopło, kanał monyślowski przybyć do Konina, a stąd już Wartą do Poznania.

W Puszczykowie pod Poznaniem oczekiwała dzielnych wioślarzy szóstka „Trytona 1912“ oraz dwie osady macierzystego klubu „Polonji“. Wkrótce dołączył się cały korowód innych łodzi, witających po 105 dniach rozłąki dzielnych poznaniaków, którzy potrafili na zwykłej łodzi na 4 krótkie wiosła objechać 8 państw i przebyć z wycięsko 6000 klm.

—bc.





F. E. LETCHWORTH

TEGOROCZNY SZLAKOWY ZWYCIĘSKIEJ ÓSEMKI CAMBRIDGE, ZNAKOMITEJ JEŹDZIE
KTÓREGO CAMBRIDGE ZAWDZIĘCZA SWE ŚWIETNE ZWYCIĘSTWO NAD OXFORDEM.

F. E. Letchworth.

Na marginesie spotkania Cambridge—Oxford.

Ósma w ciągu ostatnich dziesięciu lat klęska Oxfordu nie daje spokoju zwolennikom ciemno-niebieskich. Szukają oni przyczyn klęski i znajdują je w pechu jaki ma prześladować Oxford od lat paru.

Tymczasem dla bezstronnego świadka meczu jasnym było, że Cambridge musiał zwyciężyć! Na długim szlaku między Puthney, a Mortlake rezegrał się bezkrwawy dramat: — walka ósemki, z ośmiu wioślarzami! Bo jeśli Cambridge stanowił jedno, wieloramienne ciało, posłuszne woli niezrównanego szlakowego Letchwortha, — to Oxford był zbiorem dobrych wioślarzy, bez wspólnej woli, bez wodza. Cambridge był osadą jednolitą, świetnie dobraną, silną, zgraną, słowem — piękną. Kto widział wspaniałe, wolne, długie, idealnie równe, pełne siły pociągnięcia jasno-niebieskich, spokojne tempo nadawane ósemce przez Letchwortha, który potrafił uciec Oxfordowi już na 2300 mtr., aby pierwszym dopaść do mostu Hamersmith, żeby zgromadzona tam publiczność mogła zdopingować leaderów, a złamać moralnie ciemno-niebieskich; — kto widział jak jednocześnie szlakowy Oxfordu Llewellyn w momencie decydującym stracił głowę, nie umiał zebrać osady, aby rzucić ją do ataku, Llewellyn który swem rwanem, niespokojnym tempem zdeenerwował i rozbił całą osadę na poszczególne elementy — kto widział cały dramat Oxfordu, ten zrozumie, że nie było pecha! Cambridge zwyciężył bo był lepszy, wytrzymalszy, lepiej wytrenowany, a nadewszystko ożywiony wolą zwycięstwa. — ufny w swe siły i swego wodza, szlakowego jasno-niebieskich F. E. Letchwortha.

Z Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

Celem jak najsprawniejszego załatwienia całokształtu spraw związanych z nadchodzącą Olimpiadą, Wydział Wykonawczy P. Z. T. W. wyłonił specjalną Olimpijską Komisję Trzech w składzie: 1) inż. Alfreda Lotha — jako przewodniczącego i ref. ośrodka poznańskiego, 2) inż. Miłosława Juskiewicza — ref. ośrodka bydgoskiego, 3) Władysława Nadratowskiego — ref. ośrodka warszawskiego. Komisja uzyskała nieograniczone pełnomocnictwa w sprawach sportowych i finansowych związanych z Olimpiadą. Komisja reprezentuje P. Z. T. W. nazewnątrz w sprawach Olimpiady, zarówno wobec władz państwowych, jak i sportowych. Główną troską Komisji Trzech ma być podniesienie sprawności reprezentacyjnych osad do możliwego maksimum, oraz wykorzystania okresu olimpijskiego dla podniesienia ogólnego poziomu wioślarstwa.

Wszystkie sprawy bieżące komisja rozstrzyga po wzajemnym porozumieniu się zwykłą większością głosów, przyczem zebrania odbywa przynajmniej raz na miesiąc. Celem ściślejszego kontaktu z ośrodkami olimpijskimi — Komisja posiada mianowanych przez siebie kierowników sportowych, zależnych od komisji i pozostających w stałym kontakcie z referentami poszczególnych ośrodków. Po dokooptowaniu do swego składu 2 sędziów związkowych — Komisja Trzech tworzy pięcioosobową — Komisję kwalifikacyjną na wszystkich próbach olimpijskich i regatach eliminacyjnych. Komisji przysługuje prawo wprowadzania zmian w składzie osad, przez zastąpienie wioślarzy jednej załogi wioślarzami innych towarzystw. W razie sprzeciwu któregoś Towarzystwa, Komisja odwołuje się do Wydziału Wykonawczego P. Z. T. W., który bez merytorycznego rozpatrzenia

sprawy wystosowuje do Towarzystwa nakaz podporządkowania się zarządzeniu Komisji.

Po zakończeniu Igrzysk Olimpijskich nastąpi rozwiązanie Komisji, po uprzednim przedstawieniu Wydziałowi Wykonawczemu szczegółowego sprawozdania rachunkowego i sportowego.

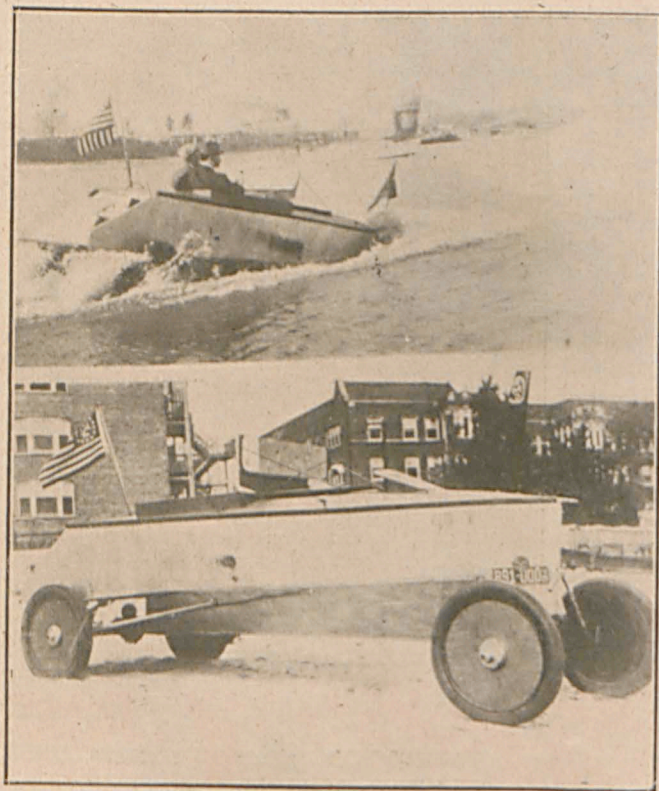
Mała ilość członków Komisji, jej skład osobisty, jak i wielkie pełnomocnictwa dają rękojmię, że praca Komisji będzie owocną, sprężystą i szybką.

Popis Koła Gimnastycznego Warsz. Tow. Wioślarskiego.

W niedzielę 22 b. m. odbył się w obecności licznie zebranych gości doroczny popis Koła gimnastycznego W. T. W., zamykający uroczyście sezon zimowy. Na program złożyły się ćwiczenia gimnastyczne, szermierka i boks. Popis udał się znakomicie, dokumentując, iż wioślarze podczas miesięcy zimowych nie próżnowali i dbali o swą kondycję fizyczną, trenując pilnie pod okiem instruktorów pp. Ładno, kpt. Hutta, Junoszy i Rana.

Po zakończeniu popisu nastąpiło rozdanie, przez delegata P. Z. T. W. p. Gędziorskiego i prezesa Michalskiego nagród, zdobytych w zawodach wioślarskich w ubiegłym sezonie, poczem, wśród najmiłszego nastroju, aż do rana trwała zabawa taneczna.

Zaznaczyć należy, iż tradycyjne już popisy Koła gimnastycznego z każdym rokiem stają się bardziej interesujące, świadcząc o tem, iż praca w W.T.W. prowadzona jest coraz intensywniej i na coraz to szerszą skalę.



Ziemno-wodna łódź - samochód typu „Amfibija” zbudowana specjalnie dla ekspedycji naukowej udającej się na Alaskę.

KONGRES MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU WIOŚLARSKIEGO

F. I. S. A.

W dniu 15-go kwietnia odbył się w Amsterdamie nadzwyczajny kongres F. I. S. A. (Zw. Międzynarodowego), zwołany na życzenie większości członków Związku, — a mający na celu rozstrzygnięcie całego szeregu spraw z olimpiadą związanych.

Na kongresie byli reprezentanci: Szwajcarji, Belgji, Włoch, Holandji, Węgier i Polski.

Zaznaczyć warto, — iż udział delegatów polskich — v. prezesów P. Z. T. W. — inż. A. Lotha i J. Bojańczyka został podkreślony z uznaniem; pomimo, iż Polska opinia w kwestjonariuszu była przeciwną urzędowaniu kongresu w tym, dalekim, od Olimpiady terminie — delegaci polscy przybyli na kongres, — natomiast związki państw. opowiadające się energicznie za tym nadzwyczajnym kongresem — nie wysłały swych delegatów!

Na porządku dziennym kongresu figurowały ze spraw najważniejszych: wyjaśnienie delegatów francuskich co do krytyki działalności F. I. S. A., — oraz techniczna organizacja regat olimpijskich.

Brak delegatów francuskich na kongresie (podobno ze względów wyższej polityki) usunął jeden z ważniejszych punktów programu obrad i przesunął punkt ciężkości na związane z olimpiadą urządzenie regat.

W trakcie dyskusji upadły wszystkie trzy proponowane systemy eliminacji — holenderski — najlepszy (podany w Sporcie Wodnym Nr. 7) francuski, belgijski, przyjęto natomiast ostateczny projekt, zupełnie nowy, który tu poniżej rozpatrzmy.

W pierwszym dniu regat startują wszystkie osady po dwie (w razie nieparzystej ilości zgłoszeń — jedna osada przechodzi w.-overem do następnej kolejki — eliminacji.) W drugim dniu regat — repêchage. Startują wszystkie osady, które przegrały w pierwszym dniu regat.

W trzecim dniu startują zwycięzcy z 1-go i 2-go dnia — oraz (przy nieparzystej ilości zgłoszeń) osada która wylosowała w.-over.

Czwarty dzień wyznaczony został na odpoczynek tembardziej, że przypadające święto stanowiłoby pewną trudność organizacyjną (religijność holendrów) i zmniejszyłoby do minimum frekwencję. — W dniu tym dozwolone są wyjazdy na wodę i to nie w czasie nabożeństwa.

W piątym dniu regat—repêchage dla tych, którzy w pierwszych trzech dniach zawodów przegrali tylko jeden raz (osady zwycięskie w trzecim dniu przechodzą bez walki do eliminacji w następnym dniu). W szóstym dniu regat startują zwycięzcy 3-go i 5-go dnia regat. W siódmym dniu zawodów startują zwycięzcy z poprzedniego (szóstego) dnia regat. Przedostatni dzień przeznaczony jest na odpoczynek przed finałami.

W ostatnim, 9-tym dniu regat startują zwycięzcy z 7-go dnia o pierwsze i drugie miejsce, zwyciężeni w 7-ym dniu — o trzecie i czwarte miejsce. — Ponadto dodać należy, iż w pięciu pierwszych dniach regat osada przegrywająca drugi raz odpada od dalszej konkurencji".

Dwa dni przerwy w ciągu regat powinny dobrze wpłynąć na kondycję osad i można mieć nadzieję, że — pięć, — lub sześciokrotny start w ciągu tych dni nie będzie zbyt uciążliwym dla zawodników. W każdym razie, istniały dwie wielkie trudności przy układaniu planu eliminacji: (przy jednoczesnym starcie tylko 2-ch osad

albo odsuwać osadę od dalszej walki po jednej przegranej i tem samem postawić pod znakiem zapytania wartość zdobytych miejsc 2-go, 3-go i 4-go, albo też ułożyć bardziej sprawiedliwy system rozgrywek obarczając załogi dużą bezwzględnością pracą, wymagającą wysiłku jak mięśni, tak i nerwów. Kongres wybrał sprawiedliwie tą drugą ewentualność.

Regaty rozpoczynają się 2-go sierpnia, — trwają zatem przez 3-go, 4-go, 5-go przerwa — święto, 6-go, 7-go, 8-go, 9-go przerwa i ostatecznie 10 sierpnia spotkania finałowe i biegi o 3-cie i 4-te miejsce.

Szemat regat — wyjaśni nam bliżej system rozgrywek przy 15 zgłoszeniach. Numery osad pisane kursywą — oznaczają osady wyeliminowane ostatecznie od dalszych rozgrywek:

1-szy dzień eliminac.	2-gi dzień repêch.	3-ci dzień eliminac.	4-ty dzień	5-ty dzień repêch.	6-ty dzień eliminac.	7-my dzień eliminac.	8-my dzień	9-ty dzień finał	
1 } 1		1 } 1	P r z e r w a		1 } 1				
2 } 1	2 } 2	2 } 1				3 } 3			
3 } 3	4 } 2	3 } 3				4 } 3			
4 } 3		5 } 5			5 } 5	5 } 5			
5 } 5	6 } 6	6 } 6			6 } 5	6 } 5			
6 } 5	7 } 6	7 } 6			7 } 7				
7 } 7	8 } 8	8 } 8							
8 } 7		9 } 9				9 } 9			
9 } 9	10 } 10	10 } 10				10 } 10			
10 } 9	11 } 11	11 } 11				11 } 11			
11 } 11	12 } 12	12 } 12				12 } 12			
12 } 11		13 } 13			13 } 13	13 } 13			
13 } 13	14 w.-ov.	14 } 14			14 } 13	14 } 13			
14 } 13		15 } 15			15 } 15				
15 w.-ov.									
						7-my dzień eliminac.	8-my dzień	9-ty dzień finał	
						1 } 1	O d p o c z y n e k	1 } 1	
						5 } 5			1 } 1
						9 } 9			9 } 9
						13 } 13			

Osada oznaczona Nr. 1 jest zatem zwycięzcą olimpijskim, osada Nr. 9 zdobyła II miejsce, o III i IV walką osady Nr. 5 i 13.

Według przypuszczeń delegatów — najliczniej zostaną obsadzone biegi jedynek i ósemek, — (około 16 — osad).

Losowanie do biegów będzie miało miejsce każdego dnia w dniu regat. Skład komisji sędziowskiej zostanie ustalony na następnym nadzwyczajnym kongresie F. I. S. A., który odbędzie się 31 lipca — w Amsterdamie, — (regaty rozpoczynają się jak wiadomo 2-go sierpnia), wtedy, gdy będzie wiadomą dokładną ilość zgłoszonych do każdego biegu łodzi i związana z tem potrzebna ilość sędziów.

Na ostatnim kongresie F. I. S. A. w Lucernie r. ub. postanowiono do komisji sędziowskiej dopuścić tylko przedstawicieli państw zrzeszonych w F. I. S. A., a ostatni kongres w Amsterdamie stwierdził (z powodu obecności tylko 6 delegatów na 14 zrzeszonych państw), swą niekompetencję w tej sprawie. Pozostaje ona zatem otwartą do dn. 31 lipca.

Cokolwiek wtedy zostanie postanowionem — słuszność będzie pośrodku: F. I. S. A., ma do pewnego stopnia rację chcąc wyrzucić presję na państwa niezrzeszone (Anglja, Ameryka, Szwecja, Niemcy, Norwegja) w kierunku wstąpienia do związku, z drugiej strony — kraje które najpewniej obsadzą pierwsze miejsca nie miałyby swych przedstawicieli w komisji sędziowskiej?

Zobaczmy. Na propozycję delegatów polskich — arbiter będzie towarzyszył biegom w samochodzie jadącym brzegiem kanału, — wyjątek stanowią będą biegi finałowe oraz biegi łodzi bez sternika. Wniosek został spowodowany względami natury technicznej: (biegi odbywać się mają co 30 minut).

Po uchwaleniu tych projektów i szczegółów — delegaci zwiedzili tor olimpijski w Sloten, kanał w środku miasta, który został wybrany jako teren regat, stadion olimpijski oraz miejsce przyszłego zamieszkania zawodników polskich — gościnnie oprowadzani przez Dr. G. L. de Vries Teyens'a.

T. Maltze.

Nowe rozporządzenie o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych.

Podajemy poniżej wyjątki z rozporządzenia Pana Prezydenta Rzplitej z dnia 6 marca b. r. Lb. 266, ze względu na ich zasadnicze znaczenie dla naszej żeglugi śródlądowej.

Art. 1. Żegluga i spław na śródlądowych drogach wodnych są dozwolone dla statków, łodzi i tratw polskich pod warunkami, wynikającymi z obowiązującego rozporządzenia i rozporządzeń na jego podstawie wydanych.

Art. 2. Za śródlądowe drogi wodne uważa się żeglowne i spławne wody publiczne i prywatne, naturalne i sztuczne.

Art. 3. Za statki i łodzie polskie w rozumieniu niniejszego rozporządzenia uważa się statki i łodzie:

- a) stanowiące własność Państwa Polskiego.
- b) zarejestrowane w Państwie Polskiem (art. 12) i stanowiące własność obywateli polskich lub polskich osób prawnych.

Art. 4. Do żeglugi będą dopuszczone statki i łodzie zaopatrzone w patent statkowy. Patent statkowego nie potrzeba dla statków i łodzi...

- e) sportowych i rybackich.

Art. 5 — mówi o patentach statkowych.

Art. 6 — o oględzinach techniczno-sanitarnych.

Art. 7 — o obowiązku posiadania patentu żeglarskiego.

Od obowiązku posiadania patentu żeglarskiego wolni są kierownicy:

- b) statków i łodzi sportowych i rybackich.

Art. 8 — o wydawaniu patentów żeglarskich.

Art. 9, 10 i 11 — mówi o tratwach.

Art. 12. Statki i łodzie z wyjątkiem, stanowiących własność Państwa Polskiego podlegają rejestracji w myśl niniejszego rozporządzenia.

Art. 13. W celu uskutecznienia rejestracji statków i łodzi należy zgłosić:

- a) imię, nazwisko i adres właściciela,
- b) obrane miejsce postoju (art. 15),
- c) rodzaj,
- d) wymiary,
- e)

Art. 14: Statki i łodzie o powierzchni najwyżej dwadzieścia metrów kwadratowych otrzymanej z pomnożenia największej długości przez największą szerokość, oraz bez względu na powierzchnię statki i łodzie sportowe, rybackie i wybudowane na jeden okres nawigacyjny, lub na czas krótszy, należy zgłaszać corocznie do rejestracji.

Art. 15. Dla statków i łodzi, podlegających rejestracji powinni ich właściciele obrać jedną miejscowość jako miejsce postoju statku, lub łodzi.

Art. 16. Rejestrację przeprowadzają zarządy i inspekcje dróg wodnych na wodach objętych ich działalnością, na innych zaś wodach urzędy techniczne, które wskaże Min. Rob. Publ. Zgłoszenie statku, lub łodzi do rejestracji uskutecznia się w urzędzie, lub władzy właściwej w stosunku do tej drogi wodnej, przy której znajduje się miejsce postoju statku, lub łodzi.

Art. 17. Zgłoszenie statku, lub łodzi do rejestracji jest obowiązkiem posiadacza, względnie wszystkich współposiadaczy, a jeżeli posiadaczem jest osoba prawna, jej prawnego przedstawiciela.

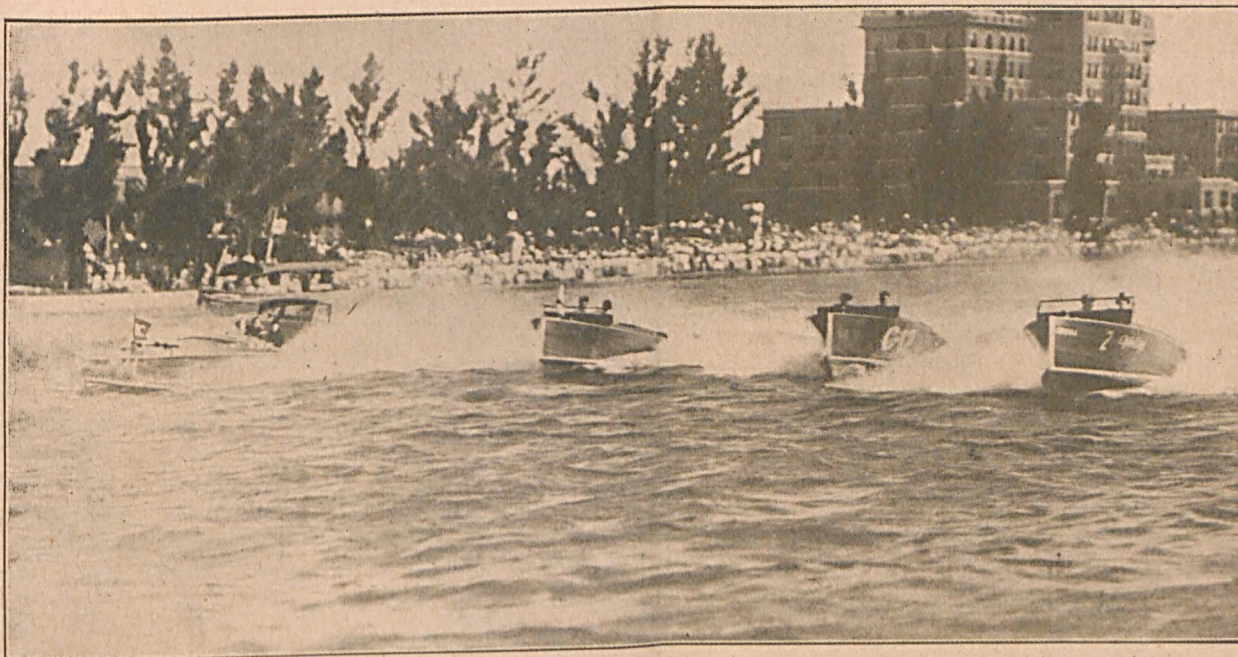
Jeżeli jest kilku obowiązujących do zgłoszenia, wystarczy zgłoszenie przez jednego z nich.

Art. 18. Zarejestrowane (art. 13 i 14-ty) statki i łodzie otrzymują dokument rejestracyjny a zarejestrowane w myśl art. 13 również znak numerowy. Do wydawania dokumentów rejestracyjnych i znaków numerowych, powołane są urzędy i władze określone w art. 16.

Art. 19. Min. Rob. Publ. ma prawo wydać odnośnie do wszystkich względnie do poszczególnych dróg wodnych przepisy normujące: ruch i postój statków, łodzi i tratw, zachowanie porządku i należytych ostrożności przez załogę i przez pasażerów, sygnalizację i ochronę sygnałów i znaków orjentacyjnych, ładunek i t. d.

Art. 21. Statki i łodzie zarejestrowane w jednym z portów morskich nie podlegają przepisom niniejszego rozporządzenia, jednakże podczas pobytu na śródlądowych drogach wodnych podlegają przepisom porządkowym obowiązującym na tych drogach, oraz zarządzeniom organów nadzorezych.

Art. 26. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.



W chwilę po starcie biegu motorówek na amerykańskiej Rivierze w Miami na Florydzie.
Z tyłu widoczny olbrzymi piętrowy Fleetwood Hotel.

DO MORZA, CZY NA MORZE.

Zbliża się sezon wielkimi krokami. Oczekują go z utęsknieniem nietylko „czyści“ sportowcy, za jakich uważają się regatowcy. Bodaj że jeszcze niecierpliwsi są sportowcy „stosowani“ — turyści (że o niesportowcach — spacerowiczach nie wspomnę). Regatowcy mogli przez zimę wgłębiać się w tajniki przepisów regatowych lub „grzebać wiosłem w miednicy“ (= zaprawa zimowa w basenie).

Turyści — studjowali mapy, robiąc sobie oskome. Układali plany wypraw, które teraz mają urzeczywistnić. Wśród planów tych zawsze — i co rok liczniej — spotkać można wyprawę „na morze“. Morze ma dla wędrowców wodnych, z czego oczywiście należy się cieszyć — nadzwyczajny urok. Dają mu oni często wyraz w opisach wypraw, podkreślając wzruszenie, jakie ogarniało ich na widok ukazującej się w oddali między brzegami Wisły bezbrzeżnej płaszczyzny. Zazwyczaj wędrowcy mieli w planie swej podróży zwiedzenie Gdańska, to też wjeżdżali w martwą Wisłę, a nie próbowali — wypłynąć wprost na morze koło Schiewenhorstu, (zresztą były lata, w których nie można było wydostać się na morze inaczej, niż przez Wisłoujście).

I oto w Gdańsku z zasady spotyka naszych wędrowców przykrość: dowiadują się, że ich statek nie jest odpowiedni do wyruszenia na morze! Dowiadują się tego albo w polskim Klubie Wioślarskim, albo od urzędników portowych, czy celnych. W pierwszym wypadku nie mają powodu wątpić o dobrych intencjach, w drugim zazwyczaj podejrzewają szukanę. W obu jednak razach z zasady są przekonani, że oni sami najlepiej oceniają, do czego ich łódź jest zdolna. Prostu w wyjątkowych wypadkach dobra rada jest uznana za godną zastanowienia, nierzadko zaś zdarza się, że zapaleni zwolennicy morza usiłują wymknąć się z portu pod osłoną nocy, co czasem może się nawet udać. Oczywiście łódzie biorą kurs na Gdynię, i zazwyczaj docierają do niej, chyba że roz-

pęta się „burza“ (tak, tak!), która zmusi łódzie do szukania po drodze schronienia, (czy znajdują je między Gdańskiem a Gdynią, przedstawia dla mnie niejaki wątpliwości, bo lądowanie na piasku przy mocniejszej fali — łamiącej się u brzegu — nie daje „schronienia“ łodzi, lecz conajwyżej załodze). Że tak się zdarza, świadczą łamy „Sportu Wodnego“ — daleko wstecz sięgać nie potrzeba. Nadmienić warto, że zazwyczaj składają relacje z wypraw ci, którym się naogół powiodło, a więc doświadczeni (lub — szczęściarze), z drugiej zaś strony raczej klubowcy, niż „dzicy“. Więc opisy wypraw, jakimi rozporządzamy, przedstawiają nam tylko część wypraw udanych, (o zacił wędrowcy, rozweselcież nas kiedy opisem jakiej pechowej wyprawy „patałachów“).

Nie wątpię, że załoga łodzi może mieć dużo wzruszeń z takiej wyprawy, oraz zadowolenia z pokonania wzburzonych żywiołów. Jest zazwyczaj dumna z siebie i może być dumna — ze swego punktu widzenia.

Natomiast z punktu widzenia innego, ogólniejszego, sprawa wygląda nieco inaczej. Przedewszystkiem są dni, kiedy możnaby pozwolić kręcić się po morzu nietylko zwykłym turystycznym „czterem krótkim“, lecz skifom i ósemkom wyścigowym. Morze potrafi, kiedy chce, być gładkie jak lustro (choć rzadko chce). Zato potrafi być i tak niespokojne, że wyjazd z portu zostaje zamknięty nawet dla potężnych parowców. A morze jest kapryśne, zmienia często swoje zamiary, i nie można wiedzieć, czy nie nadleci jakiś niespodziewany szkwał, który w jednej chwili napelni otwarte łódzie śnieżno-białą pianą potężnych „grzywaczy“. Dlatego władze portowe muszą dbać o to, by na morze nie wyruszały statki, które nie zapewniają pewnego minimum odporności na fale. To minimum nie jest stałe: zależy od stanu pogody dotychczasowego i przewidywanego stanu morza, wiatru, barometru. Czasem można wypuścić z portu łódź, która

kiedyndziej tygodniami nie mogłaby otrzymać takiego pozwolenia. Decyzja należy do władz portowych, a te decydują przede wszystkim na podstawie oceny łodzi. Pewną rolę odgrywać może i ocena załogi, tak więc np. wędrowcy pod flagą klubową bywają mniej ostro kwalifikowani, niż niezrzeszeni, za których nikt nie ręczy przez udzielenie prawa flagi. Głównie jednak chodzi o łódź. Otóż z pośród łodzi niewątpliwie najmniej stosowne są do wyjazdu na morze łodzie wiosłowe — sportowe. Są one z zasady wąskie i długie, mają niskie burty. Zagadnienie równowagi przy budowie ich, tak jakby nie istniało. Z zasady są to łodzie bezpokładowe. Długie a cienkie wiosła, ruchome siodełka, malutki ster — wszystko to jaknajmniej właśnie nadaje się do jeżdżenia po morzu (zresztą nietylko na morzu miewają takie łodzie trudności, bo np. w opisie wyprawy Wilno—Gdynia w jednym z ostatnich n-ów „Sportu Wodnego“ spotykamy się z wiadomością o poważnych przeszkodach, jakie miała wyprawa do zwalczania ze strony wiatru i fali na Biebrzy, rzecece skądinąd wielce szanownej, ale nie należącej do extra-klasy wielkich rzek polskich.

Już lepsze chyba są „maszyny pływające“ (łodziami trudno je nazwać) własnej, amatorskiej budowy. Są one zazwyczaj wielkie, ciężkie, budowane mocno, wiosła przypominają „drygawki“ na tratwach. Takie przedwieczne galery są zato nieznośne na rzece i trzeba niemalej wytrzymałości, by dotrzeć na nich do Bałtyku. W każdym razie nie zalecamy ich budowy. Z łodzi poruszanych wiosłami odpowiednie na morze są właściwie tylko szalupy. No, ale też szalupa jest przeciwieństwem tego, co zwykliśmy uważać za łódź wiosłową tu, daleko od morza.

Z żaglówek oczywiście im większe, tem pewniej mogą wyruszać na morze. Ależ nie możemy mieć na wodach śródlądowych tak dużych żaglówek, by mogły one puszczać się z zupełną pewnością na fale. W każdym razie nawet najmniejsza żagłówka, jeżeli jest zbudowana prawidłowo, lepiej czuje się na morzu od wiosłówki sportowej, dzięki wyższej zwykle burcie, zakryciu pokładem, proporcjom lepiej dostosowanym do właściwości morza, a zbliżonym do proporcji żaglówek morskich. Należy jednak pamiętać, że w s z y s t k i e łodzie rzeczne na morzu są nie na swoim miejscu — w obcym żywiole. Nasi turyści naogół tego nie rozumieją, zwłaszcza wyruszając po raz pierwszy, (wiem to z własnego doświadczenia). I oto igrają z ogniem, albo nie zdając sobie z tego zupełnie sprawy, albo w bardzo ograniczonej mierze. Odpowiedzialność ponoszą kierownicy („kapitanowie“ łodzi), na których zresztą z zasady wywiera mocny nacisk załoga — młodsza i mniej doświadczona. Pewne lekceważenie sprawy, lekkomyślne brawowanie, wreszcie obawa posądzenia o zbytnią przeczność pokrywającą tchórzostwo — decyzja gotowa.

A że ostatecznie nie każdy wchodzący do prochu z ogniem musi wywołać wybuch — więc udany eksperyment zachęca do powtórzenia go i działa zachęcająco na innych. Czy mamy jednak czekać, aż zrobimy bolesne doświadczenie, opłacone drogo młodemi istnieniami? Rezykować bezcelowo własnym życiem jest conajmniej nierozsądkiem, cudzemi — przestępstwem, a nie bohaterstwem.

Dlatego powinno być zasadą: jaknajczęściej i jaknajliczniej wędrować do morza — na morze tylko z odpowiednim przygotowaniem i na odpowiednich statkach.

Adam Wolff.

Kolonja żeglarska w Chojnicach.

Klub żeglarski Chojnice przystąpił do budowy na zakupionem terenie nad jeziorem Charzykowskim kolonji dla żeglarzy. Teren podzielono na 63 parcele po 300 do 400 m² powierzchni. Wielką część parcel rozprzedano członkom klubu, kilka ofiarowano bezpłatnie baonowi strzelców chojnickich oraz towarzystwom młodzieży. Pozostałą część przeznaczono na tereny pod place sportowe. Roboty już rozpoczęto, wkrótce wykonane będzie port, drogi oraz studnie.

Sędziowie regatowi.

Dnia 25-go kwietnia odbył się pierwszy wykład kursu przygotowawczego dla związkowych sędziów regatowych.

Kurs obesłały wszystkie Kluby Warszawskie dość liczenie — uczestników już 42. Wykłady prowadzi pan komandor Aleksandrowicz w lokalu użyczonym przez Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

Ż E G L A R S T W O.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Regaty San Francisko — Honolulu.

Siódme regaty na dystansie San Francisko — Honolulu odbędą się w roku bieżącym z udziałem żeglarzy angielskich.

Jachty będą podzielone na 3 kategorie: I-a 27 metrów i wyżej, II-a od 27 do 18, III-a mniej niż 18 m. długości linii wodnej.

III-a klasa wyrusza w południe 30 maja, II-a i I-a — 2 czerwca. O szczegółach poinformujemy naszych czytelników.

Regaty Morza Północnego.

Regaty o „Puchar Morza Północnego“ odbędą się 28 czerwca b. r. Puchar wartości 50000 fr. ofiarowany przez Królewski Yacht Club w Ostendzie będzie rozegrany między statkami siedmiu narodowości. Start 28 czerwca. Dla statków angielskich w Dover, francuskich — w Boulogne, norweskich, szwedzkich, duńskich, holenderskich — Hook of Holland, belgijskich z Flushing. Te ostatnie muszą okrążyć statek-latarnię przy West Hinder. Meta dla wszystkich w Ostendzie.

Kaiserlicher Yacht Club.

Nowy minister Reichswchry, general Gröner w mojej wygłoszonej przy dyskusji budżetowej w Reichstagu oznajmił, że Kaiserlicher Yacht Club w Kielonji musi się pozbyć swych niesamowitych obyczajów, albo też oficerowie marynarki otrzymają rozkaz wycofać się zupełnie z klubu. Zarząd został powiadomiony o tem i musi nastąpić w jego łonie radykalna zmiana. General Gröner postanowił nie tolerować nadal autyrepublikańskich wystąpień klubu, które przybrały rozmiary skandalu na tegorocznym zebraniu ogólnym, przez obecność na niem wyższych oficerów marynarki niemieckiej. Oficerowie ci za niereagowanie na podobne sceny zostali pociągnięci do odpowiedzialności. Tyle gen. Gröner. Co też musiało się dziać na tem zebraniu, jeżeli minister wojny musiał tłumaczyć się w Reichstagu i groził Cesarowskiemu Yacht Clubowi — organizacji, jak żadna do Wilhelma II przywiązanej i wiernej!

PŁYWACTWO.

Otwarcie sezonu pływackiego nastąpi już 2 maja.

Polski Związek Pływacki, wobec wczesnego terminu Mistrzostw Polski i Mistrzostw Słowiańskich, następnie Igrzysk Olimpijskich, dokłada wszelkich starań, by sztucznie sezon wydłużyć przez rozpoczęcie go możliwie wcześnie. O ile bowiem dotąd zwykle zabierano się do pracy dopiero w końcu maja, lub nawet w czerwcu, o tyle teraz elita zawodników polskich od dwóch przeszło tygodni trenuje pod kierunkiem belgijskiego mistrza Coppietersa w krytej pływalni w Katowicach, inni zaś zawodnicy pracują w pływalni Y. M. C. A. w Krakowie.

Jako zakończenie kursu i rozpoczęcie oficjalnego sezonu, urządzone zostaną 2 maja wieczorem zawody z udziałem pływaków zagranicznych. PZP sprowadza paru tylko zawodników, ale za to bardzo dobrych. Jak dotąd jednak pewny jest tylko Coppieters, pozatem zaproszeni są Van Schelle—Mistrz Belgji, Heinrich Mistrz Niemiec, Antos Mistrz Czechosłowacji. Wszyscy oni zmierzają się na setkę, która stanowić będzie niewątpliwie cło u zawodów, wobec bardzo wyrównanej klasy Heinricha i Van Schelle'a, oraz Coppietersa.

Na 400 m. Antos jest dla vice mistrza Europy Heinricha konkurentem bardzo groźnym, skoro przegrał do niego w Bolonji z minimalną tylko różnicą. I tu więc walka będzie wyjątkowo emocjonująca.

Niemniejszą sensacją będzie spotkanie świetnego Katowiczana Weigmanna, zawodnika S.C. Poseidon w Gliwicach, z berneńczykiem Piovatym. Obaj ci zawodnicy którzy na 200 m. st. klas. przekraczali już 3 minuty, stanowią klasą prawie równą.

We wszystkich konkurencjach startować będą czołowi zawodnicy polscy, po których wprawdzie nie można spodziewać się laurów, ale przynajmniej liczyć się należy ze znaczną poprawą naszych najlepszych wyników.

Pływacy niemieccy przed Olimpiadą.

Dnia 14 i 15 kwietnia odbyły się Magdeburgu przedolimpijskie zawody pływackie, które przyniosły szereg doskonałych wyników, uzyskanych często przez nieznaną dotąd „nowe siły”. Największą sensacją zawodów był rekord światowy na 200 mtr. stylem klasycznym, uzyskany przez młodą pływaczkę z Hildesheimu p. Lotte Schradler. Stary rekord wynosił 3:16,6 i należał do Dunki p. Jacobsen. Nie mniej ciekawe wyniki osiągnięto w innych punktach.

I tak:

Rademacher zwycięża na 200 mtr. w st. kl. w czasie 2:50,4 bijąc zaledwie o 1 sek. świetnego Budiga z Kolonji. Budig poprawił znacznie swój styl, wyzbył się szarpania, posuwa się po wodzie miękko i płynnie.

Benefisem „młodych sił” był bieg pań na 100 mtr. Mistrzynią p. Erkens, Rehborn i Lehmann, nie uczestniczyły w biegu, to też zwycięstwo Dory Schönemann (Drezno) w świetnym czasie 1:19,2 jest sukcesem nielada, zwłaszcza gdy siódma z kolei ma 1:25,1.

W biegu na 200 mtr. st. dowolnym panów, uprawianym pilnie ze względu na olimpijską sztafetę 4 x 200, zwyciężył Heinrich (Lipsk) w 2:19,5 przed Schubertem

(Wrocław) 2:23. Dorobkiem zawodów był rekord Heinricha na 300 mtr. w czasie 3:45,6. Setka zakończyła się zwycięstwem Schuberta (Wrocław) w 1:03, przy czym ostatni (8) miał 1:08,4. 400 mtr. wygrał Heinrich w 5:10,1, a setkę nawznak Küppers w 1:13,7. Czas ósmego 1:19,7.

W skokach zwyciężył Mund 177,96 pkt. przed Riebschlägerem 178,76 pkt. różnicą zaledwie jednego punktu, przy czym o klasie świadczyć może fakt, że wśród not nie brakowało 10!

Skoki pań wygrała p. Sönchen osiągając 90,12 pkt.

Tak przedstawiają się wyniki pierwszych zawodów przedolimpijskich Związku niemieckiego. Niemcy nazywają je słabymi i obiecują sobie gorliwie pracować, aby wzmocnić szanse niemieckiej drużyny olimpijskiej przed gorącą walką w Amsterdamie.

Pływacy hiszpańscy.

Pływanie w Hiszpanji nie stoi wyżej niż w Polsce. Choć bowiem rekordy hiszpańskie są dziś nieco lepsze od polskich, jednak sport pływacki jest tam zupełnie nierozpowszechniony, i w całej Hiszpanji istnieje właściwie jeden tylko ośrodek pływania i dwa poważne kluby — „Club de Natacion Barcelona” i „Club de Natacion Atletico” również w Barcelonie.

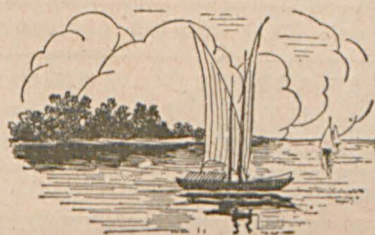
Rekordy w stylu dowolnym dzielą między sobą sprinter Pares (1:06,4 na 100 m.) średniodystansowcy Gonzales i Brull (200 m. w 2:33,4 i 400 m. w 5:44,2) i wreszcie długodystansowiec Ramon Artigas, mający czas 7:27,4 na 500 m. i 23:24,1 na 1500 m. Zaznaczyć jednak trzeba, że poza Hiszpanją zawodnicy ci bynajmniej tak dobrych wyników nie uzyskiwali, co nasuwa pewne wątpliwości co do ich autentyczności. Na Mistrzostwach Europy Hiszpanie mieli naogół wyniki słabsze od naszych.

W stylu klasycznym mistrzem jest Francesch, mający na 100, 200 i 400 m. stosunkowo dobre rekordy 1:27,3, dalej 3:08,5 i wreszcie 6:37,6.

Bodaj najlepszy wynik posiada Brull — 1:18,1 na 100 m. nawznak, wynik zresztą potwierdzony w Bolonji.

W konkurencjach kobiecych Senorita Munoz jest mistrzynią sprintu (1:25 na setkę) a Senorita Vigo zwyciężyła w stylach określonych, mając 1:53,9 na 100 m. st. klasycznym i 1:49,4 na 100 m. nawznak. Jest więc gorsza od Kajzerówny.

Pływacy hiszpańscy, podobnie jak i nasi, od szeregu lat są trenowani przez Belgów którzy jednak więcej czasu spędzali w Barcelonie, niż nasi nauczyciele u nas.



JAK PISAĆ NIE NALEŻY.

Wraz z szerzącą się turystyką, krzewi się w zaskraszający sposób nowa choroba — „grafomanja turystyczna”. Każdy kto zdołał przepłynąć 20 km. pod prąd, czy 30 z prądem, czuje się powołanym do napisania swych wspomnień z odbytej „wyprawy”. Typ sprawozdań wycieczkowych, posiada nawet jeszcze stałe, kanoniczne formy. Noszą one charakter opowiadania o doznanych przygodach, stanowią dziennik duszy bohaterów, niestety interesujący zazwyczaj tylko autorów. Niewątpliwie analiza własnych stanów psychologicznych, introspekcja jest rzeczą pożyteczną nie każde jednak przeżycia nadają się do publikowania, i nie każdy jest Conradem, czy „choćby” Słowackim, aby jego utwory oparte nawet na błahych tematach były interesujące i piękne.

Główna przyczyna, dla której czytamy z ciekawością opisy znakomitych autorów, leży w wartościach artystycznych utworów, w głębokości spostrzeżeń, wielkości myśli.

Inny rodzaj stanowią opowiadania wielkich przeżyć, takiego np. Allain Gerbault'a, wędrującego samotnie przez Atlantyk. Analiza odbywających się w duszy wielkiego samotnika procesów psychologicznych jest nad wyraz ciekawa, podczas gdy „spowiedź” — turysty ze szlaku Świder—Młociny jest tylko śmieszna.

Stereotypowe opisy krajobrazów, wschodów i zachodów słońca, czy księżyca stanowią może cenny materiał dla psychologa, małą jednak mają wartość dla zwykłego śmiertelnika. Autorzy dobrze by zrobili, (wzoruując się na Marku Twain'ie), gdyby podawali tylko suche opisy przebytych szlaków, a wszelkie poetyczne wzloty dodawali w „aneksie”.

Najcięższe do zgryzienia są jednak informacje krajoznawcze. Weźmy taki Tykocin.

Ktoś, kiedyś nieopatrznie wystawił tam pomnik Czarneckiego. Turysta przejeżdżając koło znakomitego grodu, nie omieszkując zwiedzić zabytków — a następnie pochwalić się swą „znajomością kraju” i opowiedzieć po raz N-y, zasłyszaną historję pomnika.

Stanowczo lepiej oddać poetyckie opisy poetom (wszak przysłowie powiada. „Szewcze pilnuj kopyta”).

Porzucicie więc drodzy wędrowcy wasze lutnie i gęśliki, monopol na opisy zostawcie Żeromskim i Farrerom, a sami dołóżcie swą pracę do mniej może poetycznego, lecz praktyczniejszego dzieła.

Pierwszym i najważniejszym celem sprawozdania z wycieczki powinno być poinformowanie czytelnika, o charakterze wód, niebezpieczeństwach grożących wioślarzowi, i formalnościach jakich należy dopełnić przy wędrowaniu opisywanym szlakiem itd. Słowem celem opisu winno być danie niezbędnych wiadomości, jakie w przyszłości zawierać będzie przewodnik turystyczny po wodach polskich.

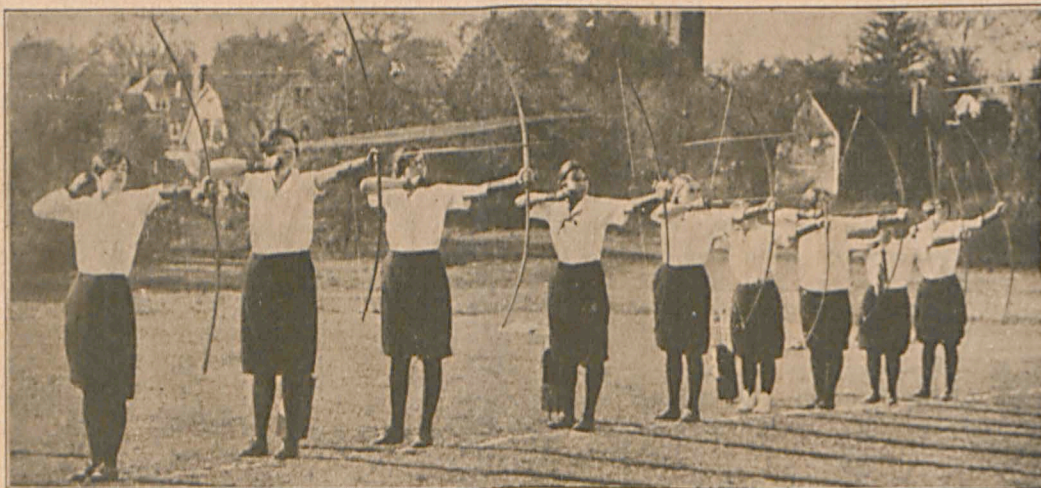
Dziś większość naszych szlaków wodnych jest ogółowi nieznaną. Opisy ujęte w jednolity system, czysto obiektywne, zwięzłe i treściwe, dostarczą materiałów, na podstawie których będzie można ułożyć przewodniki.

Wspomnienia, przeżycia, wzruszenia artystyczne, może każdy zachować dla siebie, ewentualnie wpisać komuś do albumu, w najgorszym razie — wydać własnym nakładem.

Szerokiemu zaś ogółowi powinien dać to, czego potrzebuje: dokładnych i źródłowych informacji.

O tem jak sprawozdania pisać należy, pomówimy innym razem.

Tonny.



Łuczniczstwo znajduje w Polsce coraz więcej amatorów.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2, strony zł. 155, 1/4, str. 80, 1/8, strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, KOSZYKOWA 7. — TEL. 250-85.

Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.

Rękopisów nie zwraca się.

Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR I WYDAWCA: MIECZYSLAW MAJCHER.

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

można robić przyczepnym motorem do łodzi

55 kłm. na godzinę

EVINRUDE

Oferty na żądanie. O. LEHMWALD, Warszawa, pl. Napoleona 6.

Komitet Towarzystw Wioślarskich w Bydgoszczy

PROGRAM

REGAT MIĘDZYKLUBOWYCH I MIĘDZYSZKOLNYCH w niedzielę, dn. 1 lipca 1928 r. w Bydgoszczy

Część I. — Biegi młodzieży.

1. godz. 2.45. **Czwórki półwycigowe nowicjuszy.** Bieg dla młodzieży o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez Magistrat m. Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w 1926 r. i 1927 r. Gimn. Tow. Wiośl. „Wisła” w Bydgoszczy.
2. godz. 3.00. **Czwórki półwycigowe.** Bieg dla młodzieży bez ograniczeń o nagrodę wędrowną, ofiarowaną przez „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, w Krakowie. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w 1926 r. i 1927 r. Gimn. Tow. Wiośl. „Wisła” w Bydgoszczy.
3. godz. 3.15. **Czwórki półwycigowe.** Bieg dla młodzieży bez ograniczeń o nagrodę główną szkół średnich, ofiarowaną przez Polski Zw. Tow. Wiośl. w Warszawie. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1926 Gimn. Klub Wiośl. „Brda” w Bydgoszczy, w r. 1927 Gimn. Tow. Wiośl. Świecie n/Wisłą.
4. godz. 3.30. **Dwójki półwycigowe podwójne ze sternikiem.** Bieg dla młodzieży o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez p. Walerjana Adamskiego w Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1926 Gimn. Klub Wiośl. „Brda” w Bydgoszczy, w r. 1927 Tow. Wiośl. „Wisła” w Bydgoszczy.
5. godz. 3.45. **Czwórki półwycigowe.** Bieg dla młodzieży o nagrodę honorową. Dostępny tylko dla zawodników, którzy nie zwyciężyli w biegach 1, 2, 3 i 4.

Część II. — Biegi międzyklubowe.

6. godz. 4.10. **Czwórki. Mistrzostwo m. Bydgoszczy. (Próbny eliminacyjny przedbieg olimpijski).** Bieg o nagrodę przejściową, ofiarowaną przez Komitet Wychowania Fizycznego i Przystosowania Wojskowego w Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1926 i 1927 Bydg. Tow. Wiośl.

7. godz. 4.25. **Czwórki Nowicjuszy.** Bieg o nagrodę przejściową, ofiarowaną przez p. Bronisława Kentzera w Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w 1927 r. Bydg. Tow. Wiośl.
8. godz. 4.40. **Jedynki nowicjuszy.** Bieg o nagrodę wędrowną.
9. godz. 4.50. **Czwórki lekkie.** Bieg dostępny tylko dla osad o łącznej wadze do 250 kg. (bez sternika). Bieg o nagrodę wędrowną.
10. godz. 5.05. **Czwórki półwycigowe pań.** Bieg o nagrodę wędrowną.
11. godz. 5.20. **Czwórki półwycigowe nowicjuszy.** Bieg o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez „Dziennik Bydgoski”. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1926 i 1927 Bydg. Tow. Wiośl.
12. godz. 5.30. **Jedynki młodszych.** Bieg o nagrodę wędrowną.
13. godz. 5.45. **Czwórki młodszych.** Bieg o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez p. Prezydenta Izby Przem. Handl. Bolesława Kasprowicza. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1926 i 1927 r. Bydg. Tow. Wiośl.
14. godz. 6.00. **Ósemki. (Próbny eliminacyjny przedbieg olimpijski).** Bieg o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez p. dyr. Leona Jackowskiego w Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1927 Bydg. Tow. Wiośl.
15. godz. 6.15. **Jedynki. (Próbny eliminacyjny przedbieg olimpijski).** Bieg o nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez p. Romana Stobieckiego, wiceprezydenta Izby Przem. Handl. w Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1927 Oddz. Wiośl. „Sokoła” Kraków — J. Bujwid.
16. godz. 6.30. **Ósemki młodszych.** Bieg o nagrodę wędrowną, ofiarowaną przez p. Czesława Borysa w Bydgoszczy. Przechodzi na własność towarzystwa po trzykrotnym wygrananiu. Zwyc. w r. 1927 Bydg. Tow. Wiośl.

I. Regaty odbywają się zgodnie z Regulaminem P. Z. T. W. II. Biegi 1, 2, 3, 4 i 5 dostępne tylko dla towarzystw należących do Zrzeszenia Gimn. Tow. Wiośl. w Bydgoszczy, oraz dla Kół młodzieży przy związkowych tow. wiośl. III. Regaty odbywają się w Bydgoszczy (w porcie drzewnym) tor prosty długości 1650 m. woda stojąca, biegi młodzieży (1, 2, 3, 4 i 5) oraz bieg pań (10) na dystansie 1200 m. IV. Termin zgłoszeń biegów i osad na ustalonych przez P. Z. T. W. szematkach do 22 czerwca r. b. godzina 6 wiecz. Zgłoszenia należy przysłać pod adresem B. T. W. Bydgoszcz, ul. Gdańska 146. V. Wpisowe w wysokości po 5 zł. od osady w biegach 1, 2, 3, 4, 5, 8, 12 i 15, po 25.— zł. od osady w biegach 6, 14 i 16, po 15.— zł. od osady, w biegach pozostałych należy wnieść przed terminem składania zgłoszeń do P. K. O. Nr. 209290 na rachunek Bydg. Tow. Wiośl. VI. Osady należy wnieść przed terminem składania zgłoszeń do P. K. O. Nr. 209290 na rachunek Bydg. Tow. Wiośl. VII. Losowania miejsc, pięknie oprawiony rocznik czasopisma „Sport Wodny” jako dar tegoż Wydawnictwa. VIII. Losowania torów i osad dokona Komisja Sportowa w dniu 22 czerwca r. b. godz. 8 wiecz. na przystani B. T. W., VIII. Zebrańie Sędziów dnia 30 czerwca o godz. 8 wiecz. B. T. W., tegoż samego dnia na przystani B. T. W. wydawanie numerów. IX. Ewtl. przedbiegi przy zgłoszeniu się na start więcej niż 6 łodzi odbędą się dnia 1 lipca r. b. o godz. 10 przedpoł. X. Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu. XI. Rozdanie nagród w dniu 1 lipca o godz. 9.00 wiecz. XII. Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym łodzi użyćzy Komitet Tow. Wioślarskich w Bydgoszczy, po uprzedniej odpowiedniej korespondencji (przed deklarowaniem biegu).

WIOŚLARSKIE
ŁODZIE

WYŚCIGOWE
TURYSTYCZNE
PÓLWYŚCIGOWE

STOCZNIA ŁODZI

„NAVICULA“

WARSZAWA, KAROLKOWA 26

TEL. 303-05

ILUSTROWANY
TYGODNIK
SPORTOWY
„STADJON“

POŚWIĘCONY
WSZYSTKIM
DZIEDZINOM
SPORTU

PRENUMERATA
ROZNA ZŁ. 24
KWARTAL. 6

REDAKCJA
I ADMINISTRACJA

WARSZAWA
SENATORSKA 29

GALERJA
LUXEMBURGA

WINA KRAJOWE



H. MAKOWSKI
KRVSZWICA

NAJWYŻSZE
NAGRODY:

Tighina	1909
Włocławek	1923
Warszawa	1924
Warszawa	1925
Warszawa	1926
Paryż	1925
Bydgoszcz	1927
Poznań	1927
Katowice	1927
Cieszyn	1927

STOCZNIA „STEMARYN“

BYDGOSZCZ

ul. Fordońska Nr. 64/65

Budowa
i naprawa
wszelkich
statków
rzecznych
oraz kutrów
morskich

SPECJALNOŚĆ:

jachty
i łodzie
motorowe
z metalu
i z drzewa

Komplety silników marynarskich na olej gazowy, naftę i benzynę.
Agregaty oświetleniowe. Osprzęt statkowy. Warsztaty mechaniczne.

Oto jest
motor przyczepny
„ELTO“

Kto wcześniej o nim pomyśli,
ten rozkosznie spędzi swoje
wakacje i całe lato.
4 K. M., 7 K. M., 18 K. M.
Pokazy na Wiśle przy moście
Poniatowskiego w każdą nie-
dziele 11 — 13.

Przedsta-
wiciel na
Polskę
i Gdańsk



ELTO

Warszawa
Aleja-
-Szucha Nr. 8
Tel. 38-33.

Poszukiwani
odsprzedawcy
na prowincję.