



Załoga przy pracy.



Notatki w dzienniku okrętowym.



Na pełnym morzu.

bankiet. Na bankiecie tym Polaków spotkała miła niespodzianka. Otóż w swej powitalnej mowie kierownik regat admirał Otto Lübeck, witając obecnych jachtowców podkreślił, że w szczególności mu jest miło powitać reprezentantów żeglarstwa polskiego, które po raz pierwszy bierze udział w regatach zorganizowanych przez Szwedzki Królewski Yacht Klub. Jednocześnie admirał Lübeck zaznaczył, że jachty polskie swym wyglądem zwróciły na siebie powszechną uwagę.

Istotnie, przyznać trzeba, że nasze nowiutkie i wzorowo utrzymane jachty o estetycznie wykonanych banderach, stojąc obok siebie, jakos wyjątkowo korzystnie odbijały od ogólnego tła skupiska jachtowego.

Mieliśmy też i przykrą niespodziankę, otóż okazało się, że w czasie regat wszystkie jachty muszą mieć na pokładzie bąki, w przeciwnym razie zostanie doliczona na mecie kara w postaci jednej godziny. Dowiedzieliśmy się o tym ostatniego dnia przed regatami, a tu żaden z naszych jachtów nie posiadał bąka; wiele innych jachtów znalazło

się w tej samej sytuacji. Rozpoczęło się więc formalne polowanie na bąki. Każdy radził sobie jak mógł, przeważnie jednak działo się następująco: upatrywano sobie bąka pływającego po basenie portowym, zatrzymywano gościa, tłumaczono im jak się dało o co chodzi i wreszcie dobroduszenie uśmiechających się Szwedów wysadzano na ląd, a bąk ładowano na pokład jachtu. Wreszcie jednak zapas bąków w porcie wyczerpał się i jedna z naszych pięćdziesiątek ani rusz nie mogła się w taki sprzęt zaopatrzyć, lecz tu wydarzyła się znowu bardzo miła niespodzianka. Do grupy polskich jachtów już późnym wieczorem podszedł kapitan jednego z licznych szwedzkich jachtów turystycznych i oświadczył, że ponieważ słyszał że Polacy poszukują na czas regat bąka proponuje swój bąk gumowy, który mu jest chwilowo niepotrzebny. Ponieważ regulamin regatowy przewidywał bąki gumowe narówni z klepkowymi, oczywiście że z tej niezwyklej gościnności szwedzkiej skwapliwie skorzystaliśmy.

D. c. n.

Kongres F.I.S.A. w Amsterdamie

Tegoroczny zjazd delegatów i kongres F.I.S.A. programem swoim nie wiele odbiegał od utartego już szablonu. Rozpoczął się koleżeńskim wieczorem we wtorek dn. 10-go sierpnia w siedzibie Królewskiego Klubu Żeglarskiego i Wioślarskiego na rzece Amstel w Amsterdamie. Przybyli prawie wszyscy dawni znajomi z poprzednich kongresów za wyjątkiem hr. de Tamberg z Italii i dra Waltera z Szwajcarii. To też od razu serdeczny nastrój zapanował w pięknej sali klubu, do czego szczególnie przyczynił się nowoobрани prezes Związku Holenderskiego p. inż. Tromp, naczelny inżynier firmy Philips-Radio. Następnego dnia o godz. 10-ej rozpoczęły się obrady kongresu w obecności 33 delegatów reprezentujących 12 państw z pośród 23 należących do F. I. S. A. Po powitaniu wygłoszonym przez p. Moesa, prezesa klubu Wioślarskiego de Hoop, prezes Związku Międzynarodowego p. Fioroni (Szwajcar) rozpoczął obrady składając życzenia delegatom Danii z powodu 50-lecia Duńskiego Związku Tow. Wioślarskich i zawiadamiając obecnych że rok obecny jest 45 od założenia F. I. S. A. i odczytując krótkie sprawozdanie z działalności prezydium w r. 1936/37. Ze sprawozdania tego dowiedzieliśmy się że wobec dewaluacji franka szwajcarskiego składki były obliczane nie według parytetu złota, jak było dotychczas, a według kursu franka szwajcarskiego, dalej że wobec uzgodnienia zapatry-

wań na kwalifikacje amatorskie między dwoma związkami w Anglii, istnieje możliwość niedługiego już przystąpienia Anglii do F. I. S. A. W toku są rokowania o przystąpienie Kanady i Australii. Akces do Związku zgłosił również Luxemburg, ale ponieważ istnieje tam tylko Związek Kajakowy, prośbę Luxemburga odrzucono. Po szybkim załatwieniu dalszych punktów porządku dziennego, nieco dłużej debatowano nad wnioskami St. Zjednoczonych, znaczną część tych wniosków odrzucono, przyjmując małą zmianę w kalendarzu startowej, która w przyszłości będzie uzupełniona wystrzałem z broni palnej. Odrzucono też wniosek niemiecki aby do programu mistrzostw dołączyć biegi Pań. Sprawę indemnizacji załatwiono w ten sposób, iż w przyszłości wysokość indemnizacji będzie wynosiła 50% obecnej. Po wylosowaniu przedbiegów przystąpiono do wyborów arbitrów, starterów i sędziów na mecie. Wybrano: na arbitrów pp. Mieremeta (Holandia), Boutemy (Francja), Severi (Italia) i Lotha (Polska). Na starterów wybrano: pp. Bojańczyka (Polska) i de Bishopa (Belgia). Na sędziów pp. Marresa (Holandia), Hontzingera (Węgry) i Specka (Szwajcarya). Z gotowością organizowania mistrzostw w r. 1938 wystąpiła Italia, proponując termin dn. 11 września 1938 r. w Mediolanie, co Kongres zatwierdził. Wybory do Prezydium dokonano przez aklamację, wybierając dotych-

czasowe prezydium w osobach: pp. Rico Fioroni (Szwajcaria) jako prezesa, hr. de Sambuy i Giovanetti (Italia) jako wiceprezesów i Gastona Mùlegga (Szwajcaria) jako skarbnika i sekretarza. Na tym Kongres zamknięto, dodając jeszcze małe uzupełnienie, jednak dość ważne, a mianowicie że w przyszłości 2 i 3 miejsce będą nagradzane medalami srebrnymi i brązowymi. Projekty nowych medali mają nadsłać wszystkie stowarzyszone związki a prezydium wybierze najodpowiedniejszy. Po wspólnym śniadaniu, gościnnie ofiarowanym przez Kr. Klub Żeglarski i Wioślarski w przyległej sali, uczestnicy Kongresu udali się autobusami na zwiedzenie nowego toru Boschbaan (tłumaczenie „Tor w parku leśnym”), którego wspaniałe i wzorowe urządzenie wzbudziły ogólny zachwyt i opinię najlepszego toru w świecie.

Drugi dzień, czwartek 12 sierpnia, był przeznaczony na wycieczkę autobusową do północnej Holandii. Z Amsterdamu pojechaliśmy do Utrecht i niedojeżdżając zatrzymaliśmy się na śniadaniu w odbudowanym średniowiecznym zamku Nyenrode, pełnym bezcennych dzieł sztuki i starożytności. Z Utrecht przez Leyden pojechaliśmy nad morze do Nordwijk na przeszłynie urządzonej plażę z kasynem nadmorskim. Stamtąd po podwieczorku pojechaliśmy przez Ha-

arlem z powrotem do Amsterdamu, gdzie we wspaniałym dworcu w porcie lotniczym podejmował nas gościnnie obiadem Związek Holenderski. W piątek rano 13-go zwiedziliśmy nadzwyczaj ciekawą szlifiernię brylantów p. Aschera, po południu rozpoczęły się przedbiegi do mistrzostw. W sobotę 14-go rano odbyliśmy wspólną przejażdżkę motorówkami i zwiedziliśmy port Amsterdamski, po czym udaliśmy się wszyscy na przyjęcie do Ratusza, gdzie przyjął nas zastępca burmistrza w towarzystwie prezydium Rady Miejskiej.

W niedzielę po skończonych zawodach w sali hotelu Krasnopolsky odbyło się rozdanie nagród i bal wioślarski, który zgromadził tłumy uczestników i trwał z niestabnym temperamentem do rana.

Tak zakończyły się przyjemne i niedługie dni Kongresu i mistrzostw w Amsterdamie. Nie były one zbyt faworyzowane przez pogodę, gdyż, z wyjątkiem czwartku, ciągle padał deszcz i dął dość silny wiatr, ale serdeczna gościnność kolegów Holendrów, beztroski humor delegatów, wspaniała organizacja regat i doskonale przemyślany i wykonany program całej imprezy na długo pozostaną w pamięci uczestników.

Jerzy Bojańczyk

Mistrzostwa Europy w Amsterdamie

Kiedy artykuł ten dojdzie do rąk czytelników „Sportu Wodnego”, już rezultaty regat o Mistrzostwo Europy będą dawno wiadome. Nazwane one zostały przez większość prasy codziennej „porażką” wioślarstwa polskiego. Czy określenie to jest sprawiedliwe? Aby bezstronnie odpowiedzieć na to pytanie, trzeba dokładnie przeanalizować warunki w jakich pracuje polski sport wioślarski u nas i u narodów zwycięskich. Zostało to uczynione już dość dawno i na łamach „Sportu Wodnego” i w prasie codziennej. Kwestia tylko czy ostatnie czasy poprawiły się we wzajemnym stosunku sił sportu wioślarskiego u nas i zagranicą. Jak wiadomo największy sukces odniosły Niemcy, wprowadzając wszystkie przez siebie zgłoszone osady do finałów i wygrywając cztery mistrzostwa na ogólną ilość siedmiu, potem Italia, która utraciła w przedbiegach tylko jedną, resztę osad w liczbie 5-ciu wprowadzając do finałów i wygrywając dwa mistrzostwa, wreszcie Szwajcaria, która wygrała jedno mistrzostwo, tracąc w przedbiegach dwójkę ze sternikiem i wprowadzając do finałów 4 załogi. A jak wyszły z mistrzostw pozostałe 9 narodów?

Holandia na 7 zgłoszonych osad wprowadziła do finałów tylko 2 załogi i zajęła jedno drugie i jedno ostatnie miejsce,

Francja na 7 zgłoszonych osad wprowadziła do finałów tylko jedną osadę, która zajęła ostatnie miejsce, Węgry na 5 zgłoszonych osad doszli do finałów tylko w 2-ach biegach, zajmując jedno trzecie i jedno ostatnie miejsce, Jugosławia, która zgłosiła 6 osad, nie miała ani jednej załogi w finale, Dania zgłosiła 5 osad, doszła z 3-ma do finału i zajęła jedno 2-gie, jedno 3-cie i jedno ostatnie miejsce, Czechosłowacja zgłosiła 3 osady — wszystkie odpadły w przedbiegach, Austria zgłosiła 2 osady z których jedna odpadła w przedbiegach i jedna zajęła 2-gie miejsce, wreszcie Polska, która zgłosiła 2 załogi, wprowadzając obydwie do finałów i zajmując dwa trzecie miejsca. Jeżeli damy za 1-sze miejsce 4 punkty, za 2-gie — 3 punkty, za 3-cie — 2 punkty, za czwarte 1 punkt i sumę punktów podzielimy przez ilość zgłoszonych osad, to otrzymamy rezultat następujący: Niemcy — 2,8 punktów, Italia — 2,5 p., Szwajcaria i Polska po 2 p., Austria — 1,5 p., Dania — 1,2 p., Holandia — 0,5 p., Węgry — 0,5 p., Francja — 0,14 p., Belgia, Czechosłowacja i Jugosławia — 0 p. Rezultat jak widzimy nienajgorszy i świadczy o tym, że decyzja Komisji Sportowej P. Z. T. W. posyłająca jedynie te dwie załogi na regaty do Amsterdamu była słuszną i trafną, obydwie załogi należały jak widać z rezultatów, do najlepszej klasy europejskiej i godnie broniły barw polskich. Rezultat mógłby być lepszy dla Vereya, który w przedbiegu bardzo łatwo zwyciężył swych przeciwników, fatalnie jednak trafił na niepomysłne warunki atmosferyczne w finale, silny wiatr z brzegiem i duża fala ogromnie faworyzowała lekkiego i szybkiego w tempie Szwajcara Studacha, którego zresztą Verey już trzy razy zwyciężał i który w przedbiegu z Hasenöhrlm w niepomysłnych dla siebie warunkach uległ temu ostatniemu z dość dużą różnicą.

Przechodząc do opisowej strony regat, przede wszystkim należy oddać należny hołd gminie miasta Amsterdamu za olbrzymi wysiłek dokonany przy budowie nowego toru wioślarskiego, któremu równego nie ma dziś na świecie. Tor stanowi sztucznie wykopany kanał, długości 2300 metrów, szerokości 65 metrów, głęboki na 2 metry, zupełnie prosty, na stojącej wodzie przytływającej do kanału z dużego jeziora, położonego o 4 metry wyżej od kanału i połączonego z nim za pomocą sporej szluzy, uniemożliwiającej



Uczestnicy repesażu dwójek ze stern. Węgry, Szwajcarzy i Polacy. Z lewej Inż. A. Loth.