

*Henryk Kocerka*

## **Historia toru regatowego w Brdyujściu (1912–2004)**

Tor regatowy, czyli akwen o długości 2 000 metrów, jest urządzeniem sportowym niezbędnym do przeprowadzania imprez wioślarskich i kajakowych, musi więc odpowiadać wymogom i parametrom ustalonym przez FISA, tj. Międzynarodową Federację Wioślarską i Międzynarodową Federację Kajakową.

Kiedy 25 czerwca 1892 r. w Turynie, we Włoszech pięć federacji wioślarskich: Adriatyku, Belgii, Francji, Szwajcarii i Włoch powołało FISA, w regulaminie regatowym ustalono, że dla regat o mistrzostwo Europy długość toru wodnego musi wynosić 2 000 metrów plus 100 metrów wybiegu poza linią mety, niezbędnych dla wyhamowania łodzi po biegu. Natomiast dla pozostałych regat długość toru i warunków mogła być różna. W tym czasie regaty wioślarskie odbywały się wyłącznie na naturalnych zbiornikach wodnych, np. jeziorach, rzekach, kanałach o różnych długościach i szerokościach, co warunkowało liczbę jednocześnie startujących osad. Na przykład w 1929 r. w Brdyujściu odbyły się regaty na torze, który liczył tylko 1 650 metrów, a olimpiada w 1928 r. w Amsterdamie oraz mistrzostwa Europy w 1923 r. w Amsterdamie i w 1954 r. w Gandawie przebiegały jeszcze na torach mających tylko po cztery pasma wodne, co bardzo utrudniało dotarcie do finału.

Z biegiem lat przepisy FISA coraz bardziej się zaostrzały, co spowodowało, że naturalne zbiorniki wodne nie odpowiadały już rozszerzonym przepisom, bowiem podstawowym założeniem toru regatowego jest stworzenie równych warunków dla wszystkich uczestników regat.

Wymusiło to konieczność budowy sztucznych torów albo całkowitej przebudowy dotychczasowych przez te państwa, które starały się o organizację igrzysk olimpijskich albo mistrzostw świata. Takie tory zostały zbudowane w: Poznaniu w 1968 r. na jeziorze Malta, Monachium w 1972 r. (na olimpiadę), Moskwie w 1980 r. na kanale Kryłatskoje (na olimpiadę w 1980 r.),

Zagrzebiu w 1987 r. (uniwersjadę 1987 r.), Pekinie w 1998 r. (olimpiadę 2008 r.), Atenach w 2004 r. w Schinias (na olimpiadę 2004 r.).

Pozostałe tory, które nie spełniają warunków FISA, mogą być nadal używane na regaty lokalne. Aby wyeliminować tory nieformalne, FISA trzy razy do roku urządza pod swoim szyldem regaty o Puchar FISA na tych torach, które odpowiadają wszelkim kryteriom FISA i dają równe warunki startu wszystkim uczestnikom.

Do wyjątków należy zaliczyć tor regatowy w Henley (Anglia), o długości 2 120 metrów, z uwagi na jego tradycje od 1836 r. i nadanie mu tytułu toru regat królewskich, mimo że ma tylko 30 m szerokości i dwa pasma wody. Na tym torze w 1948 r. odbyły się regaty olimpijskie.

### **Historia powstania toru w Brdyujściu w latach 1876–1907, wg uaktualnionego artykułu J. Malinowskiego w „Jednodniówce BTW” z 1925 r.**

Historia budowy akwenu, który stał się początkiem dzisiejszego toru regatowego w Brdyujściu, rozpoczęła się w 1876 r., kiedy kupcy drzewni, właściciele tartaków i tratw utworzyli spółkę akcyjną „Bromberger Hafen Aktiengesellschaft” z kapitałem 1,5 miliona marek niemieckich. Celem tej spółki było wybudowanie dwóch portów drzewnych w Brdyujściu na magazynowanie drewna w okresie zimowym.

Z byłego Królestwa Kongresowego i z Małopolski wywożono duże ilości drewna (w postaci tratw) drogą wodną Wisła – Brda – Kanał Bydgoski (który został wybudowany w latach 1773–1774) – Noteć – Warta – Odra do Berlina, Szczecina i Hamburga. Spław drewna-tratw rozpoczynano wiosną po spłynięciu kry na Wiśle. Z uwagi na dużą odległość drewno to przychodziło do Brdyujścia dopiero późną jesienią, bowiem latem stan wody uniemożliwiał dalszy spław. Z tych przyczyn przez starą służbę na Kapuściskach (przy fabryce Kabel) nie można było przetransportować tego drewna na Brdę i Kanał Bydgoski, mimo pracy non stop, dzień i noc.

Co roku duża ilość drewna-tratw pozostawała na zimę na Wiśle, pomiędzy Brdyujściem i Toruniem, co powodowało, że jesienne lody i wysoka woda rozbijały tratwy, unosząc drewno aż do Gdańska i przynosząc w konsekwencji duże straty właścicielom, którzy to drewno zakupili. Do 1877 r. wody Wisły

przy podwyższonym stanie dochodziły aż do jazu i słuzy na Kapuściskach, a tereny dzisiejszego toru regatowego były łąkami nadwiślańskimi, przez które płynęła Brda, wpadająca do Wisły na wysokości dzisiejszej słuzy w Brdyujściu.

Projekt budowy portów drzewnych opracował kierownik Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy Garbe, który nadzorował i zrealizował tę inwestycję w latach 1877–1879. Zbudowano w Brdyujściu dwa porty oraz służę pomiędzy nimi. Od strony Wisły usypano prawie trzykilometrowy wał chroniący port zewnętrzny, tzw. awanport, o długości 900 metrów i powierzchni 9 hektarów, oraz port wewnętrzny (jest to dzisiejszy akwen regatowy) o długości 2 000 metrów, szerokości 330 metrów, głębokości 2 metrów i powierzchni 50 hektarów. Straty na ubytkach drzewa spadły do minimum, a dochody z portów i ze słuzy były tak duże, że w ciągu 20 lat koszty budowy portów zostały zwrócone, a spółka przekazała dwa porty i służę z dniem 1 stycznia 1899 r. na własność państwa.

Roczny spław drewna przez służę w Brdyujściu wynosił w latach 1879–1916 przeciętnie 2 do 3 mln m<sup>3</sup>, natomiast w 1905 r. wzrósł do 4,5 mln m<sup>3</sup>, a w 1906 r. do 4,8 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 33% rocznego dowozu drewna do Niemiec.

Inwestycja ta spowodowała rozkwit w handlu drzewnym na terenie Bydgoszczy, w konsekwencji czego dwa porty okazały się za małe na potrzeby spławu drewna-tratów i ich magazynowania. W związku z tym, miasto Bydgoszcz i Cesarstwo Niemieckie postanowiły wybudować tzw. port rozszerzony powyżej mostu kolejowego w Czersku (obecna nazwa Łęgnowo), likwidując jaz i służę na Kapuściskach, a budując nowy jaz w Czersku Polskim. Inwestycję zrealizowano w latach 1905–1907 kosztem 900 000 marek niemieckich. Spowodowała ona wyrównanie poziomu rzeki Brdy od Brdyujścia do Bydgoszczy i uzyskano w ten sposób możliwość większego zakupu drewna, bowiem poszerzył się akwen jego magazynowania na korycie rzeki Brdy od ulicy Spornej do mostu kolejowego w Czersku Polskim.

### **Historia wykorzystania toru na regaty wioślarskie i jego kolejne przebudowy od 1958 do 2000 r.**

Powstały w ten sposób akwen portu wewnętrznego, przebiegający w linii prostej od zbudowanej słuzy do początku wału ochraniającego jaz, ma długość 1 650 metrów i spokojną wodę. Jest to główna podstawa do budowy toru rega-

towego. Te warunki terenowe spowodowały, że rozwijające się w Niemczech kluby wioślarskie i powstały w Bydgoszczy w 1894 r. Ruderclub „Frithjof” zwróciły na ten akwen uwagę, aby rozgrywać tu regaty wioślarskie.

Główne przeznaczenie akwenu jako magazynu tratw w okresie zimowym wymagało wbicia słupów drewnianych do przywiązywania do nich tratw. W ten sposób tor uzyskał pierwsze urządzenie rozdzielające akwen w linii prostej na trzy pasma wody, na których mogły startować po dwie osady wioślarskie, a zatem dawał możliwość startu sześciu osad, co w owych czasach – gdy pływano na jeziorach, kanałach i rzekach – zaliczało go do najlepszych torów w Niemczech.

Pierwsze zawody zostały zorganizowane w 1912 r. pod nazwą Wschodniemieckie Regaty. Były one rozgrywane corocznie – do 1916 r., a uczestniczyły w nich liczne towarzystwa wioślarskie z całych Niemiec.

Po wyzwoleniu Bydgoszczy w 1920 r. i wcieleniu tego terenu w granice Polski, powołany w Poznaniu w 1919 r. Polski Związek Wioślarski uznał, że wobec braku innego lepszego akwenu w Polsce to w Bydgoszczy będą rozgrywane corocznie Wszechpolskie Regaty Wioślarskie o Mistrzostwo Polski. Dogodny dojazd kolejowy specjalnymi pociągami z Bydgoszczy do Czerniejewo, jak również dojazd parostatkami Lloyda Bydgoskiego do Brdyjewa, przyczynił się do rozpropagowania tych regat, które stały się coroczną wielką imprezą sportową, obserwowaną przez kilka tysięcy widzów. Rekord padł na mistrzostwach Europy w 1929 r., kiedy przez dwa dni zawody oglądało 30 tysięcy widzów, co do dzisiaj jest rekordem nie powtórzonym na regatach wioślarskich w Polsce.

Pierwsze Wszechpolskie Regaty Wioślarskie o Mistrzostwo Polski zorganizowane zostały 29 czerwca 1920 r. przez Komisję Imprezową Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, które powstało 16 marca 1920 r. jako pierwszy klub sportowy w Bydgoszczy.

W regatach tych uczestniczyło osiem towarzystw wioślarskich, które wystawiły 25 osad ze 117 wioślarzami i 10 wioślarkami. Z rozegranych dziewięciu biegów – pięć odbyło się na łodziach wyścigowych, a cztery na łodziach klepkowych.

O mistrzostwo Polski rozegrano trzy biegi, w tym: czwórka ze sternikiem – startowało sześć osad – wygrała osada AZS Warszawa, ósemka – startowały trzy osady – wygrała osada AZS Warszawa, jedynka – wygrał zawodnik

M. Zorbe z KW 04 Poznań – nie przyznano mu tytułu, bo przegrał drugi równorzędny bieg.

Zwycięska osada czwórki ze sternikiem zdobyła przechodnią nagrodę – Puchar Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” z Krakowa.

Wszechpolskie Regaty Wioślarskie o Mistrzostwo Polski były rozgrywane na torze w Brdyujściu do 1937 r., a po II wojnie światowej od 1945 do 1952 r. i sporadycznie w innych latach, bowiem wybudowanie nowego toru na jeziorze Malta w Poznaniu (budowany od 1953 do 1968 r.) oraz unowocześnienie wyposażenia torów w Kaliszu, Kruszwicy i Szczecinie odebrało Bydgoszczy wyłączne prawo organizacji mistrzostw Polski.

Reaktywowane w 1956 r. (18 XII) Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, pod kierunkiem nowego prezesa Nikodema Nowaka i sekretarza Henryka Kocerki, jako jedno z głównych zadań postawiło sobie unowocześnienie i przedłużenie toru regatowego w Brdyujściu, aby znowu mogły być organizowane tutaj regaty o mistrzostwo Polski i zawody międzynarodowe. Staraliśmy się o organizację regat o mistrzostwo Europy w 1958 r. Jeszcze w ostatnich dniach 1956 r. otrzymaliśmy 30 000 zł z Urzędu Wojewódzkiego WKFiS na dokumentację techniczną przedłużenia toru. W ramach prac zleconych dokumentację wykonali w ciągu trzech miesięcy inżynierowie: Dregier, Michalski, Murawski z Rejonu Dróg Wodnych w Bydgoszczy, a równocześnie wykonanie tych prac przyjął na 1957 r. Rejon Dróg Wodnych, w tym część z nich włączono w plan robót tego Rejonu na lata 1957–1958, czyli wykonawca pokrywał ich koszty.

Projekt przebudowy przewidywał przedłużenie toru do 2 000 m poprzez odwrócenie dotychczasowych funkcji, tj. zmiany osi toru oraz przeniesienie mety z Łęgnowa do Brdyujścia i zlokalizowanie tam trybun oraz wioski zawodniczej.

Projekt ten w pierwszym etapie wymagał wykopu ziemi na wybiegu za metą do ca. 100 metrów i szerokości 100 metrów oraz pogłębienie tego wykopu od 1 do 1,5 metra, co pozwoliło na zwiększenie pasm wodnych dla łodzi – z 6 do 8. Ponadto, należało pogłębić cały tor do 3 metrów, zbudować nowy pomost startowy w Łęgnowie, a to wymagało wybudowania 100 metrów wału ochroniającego jaz, zbudowania budek sędziowskich na mecie i na starcie, usunięcia wszystkich drewnianych pali na torze oraz przygotowania na mecie skarpy, na której w terminie późniejszym miały być zbudowane trybuny.

Wszystkie prace pogłębiarskie w latach 1957–1958 wykonało Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Bydgoszczy, a budkę sędziowską na mecie Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Bydgoszczy.

Na sesji Wojewódzkiej Rady Narodowej w czerwcu 1957 r., na wniosek radnego, członka BTW Teodora Kocerki przyznano na ten cel środki inwestycyjne w wysokości 1 mln złotych. Ogólny koszt odwrócenia toru wyniósł 3 200 000 zł. Na pokrycie różnicy środki z rezerwy inwestycyjnej przyznała w 1958 r. Wojewódzka Komisja Planowania.

Po dokonanej przebudowie wymiary toru przedstawiały się następująco: przedłużona – całkowita długość osi toru – 2 043,5 m + 393,5 m, w tym: tor regatowy – 1 972 m + 322 m, wybieg za metą – 71,5 m. Nie była to jeszcze długość wymagana przez FISA, bowiem zabrakło do pełnego wymiaru 56,5 m, z tego: na tor – 28 m, na wybieg – 28,5 m, których w tych kosztach nie dało się wykonać, z uwagi na możliwości przecieku przez wał na mecie.

Brak hoteli w Bydgoszczy przesądził o tym, że organizację regat o mistrzostwo Europy w 1958 r. przyznano Poznaniowi, gdzie na torze Malta również nie było wszystkich wymaganych parytetów technicznych. Już od 1960 r. zarząd Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego rozpoczął przygotowania do drugiego etapu zagospodarowania toru regatowego na mecie, tj. trybun, wioski zawodniczej i wieży sędziowskiej z sekretariatem. Odpowiedzialnym z ramienia BTW wyznaczony został sekretarz klubu Henryk Kocerka, który był członkiem zarządu Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich (1958–1980) – jako przewodniczący Komisji Sprzętu i Urządzeń Sportowych oraz prezesem Bydgoskiego Okręgowego Związku Towarzystw Wioślarskich (1964–1980).

Działania BTW, poparte przez Urząd Wojewódzki i Główny Komitet Kultury Fizycznej i Sportu, spowodowały, że Urząd Miasta Bydgoszczy wykupił w 1965 r. za 110 000 zł zastępcze działki ziemi dla właścicieli skarpy przy ul. Witebskiej, co umożliwiło stopniową realizację rozbudowy tego terenu. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie zostało wyznaczone przez Urząd Miasta Bydgoszczy na inwestora i konsultanta dalszych prac. Zgodnie ze wstępnymi założeniami, BTW wykonało następujące prace: 1966–1968 – pomost odjazdowy, betonowy o długości 150 m, 1969 – ogrodzenie całego terenu wioski z parkingami i mety, 1969–1971 – położono drogi dojazdowe

z trylinki oraz na główny plac na oficjalne uroczystości (załadowanie i rozładowanie trylinki oraz niwelację skarpy wykonali w czynie społecznym zawodnicy i działacze BTW w ciągu 3 lat); postawiono metalowe stojaki na 200 łodzi oraz 20 masztów.

Ponadto, w 1965 r. wybudowano pomost startowy na 12 pontonach według projektu inż. Alfonsa Westphala z AZS Toruń. Pomost służył do 1975 r., przyczyniając się do sprawnej organizacji regat organizowanych na tym akwenu. Co roku był on rozbierany i ponownie składany. Wszelkie organy władzy administracyjnej i sportowej, tak terenowe, wojewódzkie, jak i centralne, zgadzały się na dalszą modernizację i rozbudowę toru i przyrzekały zabezpieczyć środki inwestycyjne. Brakowało tylko wykonawcy, bowiem zakres robót był bardzo szeroki: od prac wodnych – dalsza zmiana osi toru i bagrowanie – do budowlanych w wiosce: szatni sanitariatów, wieży sędziowskiej i sekretariatu. Mimo poleceń prezydenta miasta Wincentego Domisza, MPRB nr 1 tak w roku 1975, jak i 1976 odmówiło przyjęcia realizacji.

Moment przełomowy nastąpił w 1977 r., kiedy przyznano Bydgoszczy organizację VI Ogólnopolskiej Spartakiady Młodzieży na 1979 r. Dyrektor Wydziału KFiS Urzędu Wojewódzkiego Andrzej Graczyk zdecydował, że należy wykorzystać szansę realizacji drugiego etapu rozbudowy toru w Brdyujściu w ramach przygotowań do VI OSM.

Po rozmowach Andrzeja Graczyka z kompetentnymi władzami naszego regionu, 20 października 1977 r. powołano na zebraniu Społeczny Komitet Budowy Toru Regatowego w Brdyujściu, do którego na generalnego inwestora wybrano Jerzego Mierzwę, dyrektora Rejonowej Dyrekcji Rozbudowy Miast, oraz siedmiu dyrektorów przedsiębiorstw budowlanych. Konsultantem technicznym został wiceprezes BTW H. Kocerka. Uchwalony przez Komitet program rozbudowy toru obejmował: trybuny na 4 000 widzów, szatnie na 400 zawodników, podłączone do EC, sanitariaty i sieć wodno-kanalizacyjną, wieżę sędziowską i budynek sekretariatu, oznakowanie pasm wodnych systemem Albano, postawienie 3 wieżyczek sędziowskich do mierzenia czasów na 500 – 1 000 – 1 500 metrów, pomost startowy na 2 000 m, z wieżyczką dla startera, mocniejsze stojaki na 200 łodzi, zmianę osi toru po przekątnej linii akwenu, co przedłuży go o 50 metrów.

Przewidywany koszt modernizacji oszacowano wstępnie na 20 mln zł. Nową dokumentację na całokształt prac, po uzgodnieniu wymogów z konsul-

tantem, wykonał w latach 1978–1979 inż. Antoni Pieczyński z Terenowego Zespołu Usług Projektowych. Kosztorys opiewał na kwotę 33 432 tys. zł, przyjmując zwyżkę cen.

Rok 1978 to czas realizacji prac wodnych i ziemnych oraz opracowanie dokumentacji. Jedynie Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego postawiły na mecie wieżę sędziowską w stanie surowym.

Początek 1979 r. rozpoczął się katastrofalnie. Duże mrozy i powódź, która zalała wykopy, wstrzymały całość prac do 10 kwietnia. Wprowadzona przez Komitet pełna mobilizacja wszystkich podwykonawców spowodowała, że większość prac zakończono 10 lipca 1979 r., na dzień przed rozpoczęciem zawodów kajakarskich.

Drugi etap modernizacji i rozbudowy toru regatowego w Brdyujściu, trwający od 1965 do 1989 r., tj. 14 lat, spowodował, że wszystkie założenia modernizacyjne zostały zrealizowane, oprócz przedłużenia toru o 50 metrów, bowiem przesunięcie skośnej osi toru przyniosło tylko 30 metrów jego wydłużenia.

Przeprowadzone szwedzkim systemem laserowym naliczenia odległości, ustaliły następujące wymiary: całkowita długość osi akwenu 2 073 m + 30 m, w tym: oś toru 2 006 m + 34 m, wybieg za metą 67 m + 4 m.

Tak jak przy pierwszej przebudowie toru w 1958 r., tak i teraz nie można było naruszyć skarpy dzielącej tor od Wisły. Po 55 latach zarządzania tym akwenem i organizacją regat Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie 1 stycznia 1980 r. przekazało majątek toru i dalsze jego administrowanie Ośrodkowi Sportu i Rekreacji, który jako zakład budżetowy Urzędu Miasta Bydgoszczy otrzymywał dotacje na działalność deficytowych obiektów sportowych. BTW takich możliwości i środków nie posiadało i jako towarzystwo sportowe nie mogłoby ich otrzymać.

Do drugiego etapu modernizacji toru należy włączyć prace, których wykonanie zrealizowano dopiero w latach 1980–1981, np.: całkowite wykończenie trybuny poprzez ustawienie ławek w 1980 r., podłączenie do EC szatni dla zawodników oraz dobudowanie dwóch dolnych kondygnacji do wieży sędziowskiej.

Trzeci etap rozbudowy i modernizacji toru wiąże się z przyznaniem Bydgoszczy organizacji Mistrzostw Europy w Kajakarstwie na rok 1983.

W latach 1982 i 1983 wybudowano i dokończono następujące obiekty na terenie mety i na akwenu: postawiono budynek sekretariatu z 4 pokojami



i salką na posiedzenia, połączono tarasem sekretariat z wieżą sędziowską, zadaszono dolne trybuny na 800 osób, wykonano schody łączące trybunę dolną z trybuną górną, wykończono tarasy i balustrady nad szatniami, postawiono 30 masztów nad trybuną górną, ustawiono nowe budki kryte dla starterów na 500, 1 000, 1 500 m.

Czwarty etap modernizacji mety wiąże się z latami 1996–1997, kiedy zburzono stalową wieżę sędziowską na mecie i zbudowano nowoczesny budynek administracyjny z dołączoną trzypiętrową wieżą sędziowską, która lepiej jest wkomponowana w panoramę mety.

Do wykonania pozostaje jeszcze szereg modernizacji, tak, aby akwen w Brdyujściu odpowiadał wszystkim wymogom FISA i mógł liczyć na przyznanie przez FISA organizacji dużych imprez międzynarodowych. Do najważniejszych należy zaliczyć: wybudowanie wieży sędziowskiej na starcie 2 000 metrów, oznakowanie systemem Albano pierwszych 500 metrów od startu, wykonanie wysuwanych pomostów i tablic kierunkowych naprowadzających łodzie przy starcie na 2 000 metrów, zainstalowanie na mecie elektronicznej tablicy informacyjnej, tak, aby publiczność była informowana o sytuacji na torze.

Na zakończenie historii toru regatowego w Łęgnowie–Brdyujściu należy wspomnieć o obiekcie, który dzisiaj już nie istnieje, tj. o drewnianych trybunach wybudowanych w 1924 r. przez Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie. Kryte trybuny kosztowały 100 000 zł i mogły pomieścić 2 500 widzów. Wybudowała je w rekordowym czasie 2 miesiące firma budowlana Antoniego Jaworskiego z Bydgoszczy. Zakończono je przed V Mistrzostwami Polski 3 sierpnia 1924 r., na które przybył Prezydent Rzeczypospolitej Polski Stanisław Wojciechowski. Zarząd PZTW oficjalnie stwierdził, że Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie wybudowaniem trybun „Wystawiło sobie pomnik, którego wioślarstwo polskie mu nigdy nie zapomni. Za to wszystko Bydgoszczy cześć”. Trybuny zostały zniszczone i spalone w styczniu 1945 r.

Od wielu powojennych lat kluby bydgoskie przodują w wioślarskiej historii Polski: 1945–1960 Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, 1960–1980 WKS Zawisza Bydgoszcz, obecnie Klub Wioślarski Bydgosztia Kabel – dawniej Kolejowy Klub Wioślarski.

Wiele sukcesów odniosły załogi klubów wioślarskich z Bydgoszczy, zdobywając medale igrzysk olimpijskich, mistrzostw Europy i świata oraz

niezliczonych regat międzynarodowych. To samo można powiedzieć o sukcesach odnoszonych przez kluby kajakowe z Bydgoszczy. Niech ta „Historia toru regatowego w Brdyujściu” przedstawi ogrom pracy działaczy społecznych wioślarstwa i kajakarstwa Bydgoszczy, aby stworzyć warunki do treningu i regat podobne tym, z jakimi zawodnicy nasi spotykają się na imprezach zagranicznych. Dokończenie modernizacji toru regatowego w Brdyujściu byłoby najlepszą nagrodą za pracę działaczy i wyniki sportowe zawodników.