

PATRZĄC NA ROZEŚMIANE TWARZE...

Pani Janka Bielak jest wolontariuszką w Komitecie Organizacyjnym Cutty Sark Tall Ships Races, znanych u nas jako Operacja Żagiel.

Rozmawiał Krzysztof Kozerski.

- W jaki sposób zetknęła się Pani z żeglarstwem?

- Pochodzę z kresów przedwojennej Polski. Od rosyjskiej granicy dzieliło mnie około sto kilometrów, a od Bałtyku około tysiąc. Jednak morze żyło w mej wyobraźni dzięki mojemu ukochanemu, najstarszemu bratu, Julianowi Czerwińskiemu, który jako podchorąży Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej zaraził mnie miłością do morskich opowieści i literatury.

- Pani była orędowniczką udziału Rosjan w Regatach. W ja-

ki sposób udało się ich do tego nakłonić?

- Nie miałam wpływu na włączenie się Rosjan do ruchu Sail Training Association, gdyż były to decyzje polityczne. Pierwsze kroki poczynił ówczesny przewodniczący komitetu regatowego, Lord Burnham, który sam był bardzo dobrym żeglarzem i pracował w angielskim MSZ. W odpowiedzi na nalegania Lorda Burnhama Rosjanie wystąpili na Regaty w 1974 roku dwa swoje żaglowce: *KRUZENSZTERNA* i *TOWARISZCZA*,

które wzięły udział w Regatach bałtyckich na trasie Kopenhaga - Gdynia. Rozdanie nagród natomiast miało miejsce w Anglii, w Portsmouth. Stało się ono pierwszym portem zachodnioeuropejskim, do którego przyplłynęły rosyjskie żaglowce.

- Mówi się, że udział w Regatach żaglowców z bloku wschodniego, miał pewien wpływ na późniejsze obalenie „żelaznej kurtyny”. Jakie jest Pani zdanie na ten temat?

- Nie należy zapominać, że na rosyjskich żaglowcach szkolono przyszłych oficerów marynarki cywilnej, np. rybołówstwa czy floty handlowej. Na pokładzie każdego z nich było 100-150 młodych uczniów szkół morskich. Przez te wszystkie lata, aż do upadku muru berlińskiego, tysiące młodych Rosjan zobaczyło na własne oczy, co to jest Zachód. Kiedy brali udział w Regatach, nikt nie mógł zakryć im oczu i wtedy mogli wyrobić sobie swoją własną opinię o świecie. Dla Polaków miało to mniejsze znaczenie, gdyż Polacy nigdy się nie poddali. Mimo ogromnych trudności Polacy jeździli za granicę. Polska nigdy nie była tak odizolowana jak Rosja.

- Jaką rolę, Pani zdaniem, odgrywają regaty wielkich żaglow-

Nasza rozmówczyni

Urodziła się w ziemiańskiej rodzinie na Wołyniu. W młodości przeżyła śmierć ojca, zamordowanego we Lwowie przez Rosjan, podczas okupacji miasta przez Armię Czerwoną. Później, wraz z matką i bratem spędziła sześć lat na zsyłce przy wyrębie lasów. W roku 1946 powróciła do kraju, ale zagrożona aresztowaniem za swe ziemiańskie pochodzenie i za kontakty zagraniczne, w roku 1950 wyemigrowała do Anglii. W Polsce pozostał jej brat, kmdr. Julian Czerwiński, komendant szkunera ORP *ISKRA*, usunięty zresztą w okresie stalinowskim z Marynarki Wojennej. Życiowa pasja komandora Czerwińskiego, który uznawany był za autorytet w sprawach żeglarstwa, miała ogromny wpływ na drogę życiową Pani Janki. To właśnie dzięki niemu komandor Greville Howard, założyciel STA, zaprosił Jankę Bielak do współpracy przy organizacji Regat. Było to w roku 1973.

Pytana, dlaczego mimo ogromnych krzywd wyrządzonych jej przez komunistów, tak bardzo zabiegała o udział żaglowców z „żelaznej kurtyny” w Regatach, odpowiadała: „Morze jest naszym pomostem. Ci młodzi nie są winni totalitaryzmowi. Muszą poznać świat, innych ludzi, zobaczyć, jak żyje się w wolnym świecie” (Na podstawie „Dziennik Bałtycki” 8.08.1992).

ców w wychowaniu młodych ludzi i kształtowaniu ich charakterów?

- O tym można mówić godzinami. Gdybym nie wierzyła w to, co robię, to nie byłabym w Sail Training Association. Tu muszę zaznaczyć, że ta organizacja dała mi kolosalną satysfakcję życiową, dlatego że przez dwadzieścia pięć lat pracy dla STA, co roku patrzyłam na roześmiane twarze młodych ludzi - dziewcząt i chłopców, entuzjazm wolontariuszy, kapitanów i załóg. Członek załogi musi wyrobić w sobie bezwzględne poczucie odpowiedzialności nie tylko za siebie, ale i za innych. Statek jest jego ojczyzną, jego ziemią, na której stoi, jedyną ostoją na morzu.

- Obecny prezydentem STA jest znany samotny żeglarz Robin Knox-Johnston...

- Podczas mojej dwudziesto- pięcioletniej pracy w STA służyłam pod sześcioma przewodniczącymi STA; dawniej nie było u nas funkcji prezydenta. Obecny prezydent STA jest słynną osobą, znaną całemu światu żeglarskiemu. Jest człowiekiem pełnym energii, świetnym żeglarzem, który podjął się tej funkcji jako wolontariusz i tak samo jak inni daje z siebie całą swoją wiedzę i entuzjazm.

- Wiadomo, że przygotowanie Regat jest olbrzymim przedsięwzięciem organizacyjnym. Proszę powiedzieć o tym kilka słów.

- Jest prezydent, przewodniczący, wiceprzewodniczący i dwunastu członków Komitetu Regatowego. Komitet zbiera się raz na miesiąc w Londynie, natomiast dwa razy do roku odbywa się konferencja delegatów z wszystkich krajów, w których działają komitety STA.

Struktura opiera się na wolontariuszach i na bardzo małym biurze. Porty, do których zawija flota STA, muszą pokryć wszystkie poniesione przez nas koszty, gdyż my nie jesteśmy organizacją biznesową i nie mamy dochodów. Nie moglibyśmy także funkcjonować, gdybyśmy nie mieli sponsora. Sponsoruje nas Cutty Sark Scots Whisky, której producentem jest Berry Bros & Rudd. Byli dostawcami win i alkoholu na królewski dwór. Firma ta finansuje nam

utrzymanie biur i pensje dla czterech pracowników.

Każdego roku, podczas Regat, członkowie Komitetu Regatowego są odpowiedzialni każdy za swoje pole. Ja na przykład zajmuję się public relations, czyli wszystkim tym, co dotyczy komunikacji między wszystkimi statkami, które mają jakiegokolwiek trudności, na przykład językowe. Każdy z nas określa, ile czasu może na to poświęcić. Ja od tych dwudziestu pięciu lat nie opuściłam ani jednego regat, byłam we wszystkich odwiedzanych przez ten czas portach.

- Jakie warunki muszą spełnić miasta, które chcą gościć u siebie Flotę?

- Istnieje standardowy zestaw warunków, które każdy port, ubiegający

się o prawo goszczenia Floty musi spełnić. Wchodzi w to całe zaplecze sanitarne - prysznice, toalety, umywalnie, pralnie i organizacyjne - program sportowy, kulturalny, wycieczki dla załóg, obiad kapitański. Port musi dysponować odpowiednim wejściem, redą do przeprowadzenia parady, odpowiednią ilością nabrzeży. Wszystkie te warunki, punkt po punkcie są omawiane z władzami portu i miasta. Jeżeli port zostaje przyjęty, podpisuje się z nim umowę, a później sprawdza się wykonanie. Przypuśćmy, że teraz byliśmy w Gdańsku, gdzie flota będzie gościła w przyszłym roku, więc mamy przed sobą jeszcze jedną wizytę, aby zobaczyć, jak wyglądają przygotowania.



- Od dwudziestu pięciu lat nie opuściłam ani jednego regat - mówi pani Janka

Przed wizytą w Gdańsku byłam w Halifaxie, który jest „moim portem”, tzn. ja się nim opiekuję. Tam wyznaczone są już konkretne osoby, które odpowiedzialne są za poszczególne rzeczy: komunikację, czystość itp. Wszyscy mają przydzielone funkcje. Muszę tutaj powie-

dzieć, że w przygotowaniach celują porty skandynawskie.

- Proszę opowiedzieć o przygotowaniach do milenijnych regat atlantyckich -Tali Ships 2000 oraz o ich znaczeniu.

-Tall Ships 2000 będą niejako powtórzeniem Columbus Regatta, z ta-

ką różnicą, że Regaty te rodzą się z pewnymi trudnościami. Ma bowiem miejsce niepożądana konkurencja amerykańskiej organizacji Op Sail. Amerykanie podchodzą do tego bardzo komercyjnie. Chcieli, abyśmy przyprowadzili Flotę i zostawili ją im, aby mogli wykorzystać ją do dużej ilości parad. Nie mogliśmy tego zrobić, gdyż jeżeli zaczynamy organizować Regaty, to wtedy jesteśmy odpowiedzialni za każdy statek. Nowy Jork, który będzie głównym portem amerykańskiej Op Sail, jest portem komercyjnym, gdzie liczą się tylko wielkie jednostki klasy A. Natomiast klasa C - małe jachty - o którą najwięcej trzeba dbać, jest pozostawiona sama sobie. Już wiele razy przekonaaliśmy się o tym. W wyniku tego nastąpiły nieporozumienia i tarcia z Amerykanami. Tak więc my mamy wyznaczone swoje porty, a oni urządzają swoją imprezę o nazwie Statuę of Liberty, z tym, że my zostawiamy im pewne okno. Otóż Regaty zaczną się w Southampton i równocześnie w Genui. Żaglowce spotkają się w Kadyksie. Pierwszy wyścig Floty odbędzie się na trasie Kadyks - Bermudy. Na Bermudach zostawimy Flotę na miesiąc i przez ten miesiąc żaglowce mogą płynąć, gdzie chcą. Te, które chcą wziąć udział w Statue of Liberty, pojedą do Nowego Jorku. Następnym zbornym punktem jest Boston, w którym spotka się znowu cała Flota. Później odbędzie się krótki wyścig z Bostonu do Halifaxu i powrót do Europy, gdzie końcowym portem będzie Amsterdam. Odbędzie się tam festiwal, gdyż spotkają się tam Floty z Regat atlantyckich oraz bałtyckich.

- Jaka jest Pani zdaniem przyszłość wielkich żaglowców w nadchodzącym stuleciu?

- Buduje się coraz więcej żaglowców i coraz więcej ich pływa. Do STA przystępują nowe kraje, ostatnio Japonia. Dwa lata temu odbyły się Regaty między Hong Kongiem a Oską i były to pierwsze Regaty STA na wodach azjatyckich. W tej chwili nowe żaglowce buduje Holandia i Brazylia. Wielka Brytania buduje dwa nowe szkunery. Ruch cały czas się wzmacnia i pracy jest coraz więcej.

- Dziękuję za rozmowę.



Dzięki stawie Regat Cutty Sark flota żaglowców na świecie ciągle rośnie