

Rozmowa z...

REKA DO JACHTÓW SZCZĘŚLIWA

Andrzej Skrzat, konstruktor i budowniczy jachtów, m.in. tak świetnych i znanych jak Sportina i Tango, autor ponad siedemdziesięciu projektów.

Rozmawia Stefan Ekner



- Pisałeś o złodziejach pomysłów. Na ile szacujesz swoje straty wynikające z działalności piratów?

- Straty te są niepoliczalne. Mam przed sobą aktualny katalog reklamowy firmy Saint Cast Marine z Francji, gdzie między innymi prezentowane są dwa jachty Armor 700 i Armor 730 - to New Classic 700 i Majestic 24 produkowane w Polsce według moich projektów. Zgodnie z dobrym obyczajem oraz międzynarodowymi konwencjami należy podać autora projektu, o ile umowy pomiędzy zainteresowanymi stronami nie stanowią inaczej. Pominięcie w katalogu reklamowym nazwiska autora projektu, czyli w tym wypadku mojego, oznacza przywłaszczenie sobie praw autorskich. Nie jestem w stanie określić wysokości moich strat materialnych wynikających z takiego działania. A jest to zjawisko nagminne wynikające z bezpardonowego podporządkowania się polskich firm kontrahentom z Zachodu. Na szczęście jestem człowiekiem wolnym, nie uwikłanym w ciemne, poniżające układy i swoich praw będą dochodził na drodze sądowej. Zbieram materiały dowodowe przeciwko kilku firmom czeskim, które masowo produkują jachty bez mojej zgody. Jak można określić działania pewnej firmy usiłującej pozbawić mnie moich osobistych praw autorskich i tantiemów? Porozmawiajmy jednak o czymś przyjemniejszym.

- Jak długo rodzi się projekt jachtu?

- Dwa do trzech miesięcy, niezależnie od wielkości jachtu. Wdrożenie produkcyjne zazwyczaj rozpoczyna się jeszcze przed zakończeniem projektowania.

- Który etap podczas projektowania traktujesz jako benedyktyńską pracę, a który sprawia ci największą radość?

- Cały proces projektowania sprawia mi ogromną radość. O ile przebiega zgodnie z ustaleniami oraz przyjętą i zatwierdzoną koncepcją. Wszelkie zmiany i fanaberie zleceniodawcy wywołują chaos i benedyktyńską pracę. Ma to ogromnie



Fot. z arch. Andrzeja Skrzata

Tangiem 730 o nazwie HIT Andrzej Skrzat ptywa do dziś

negatywny wpływ na efekt końcowy. Od pewnego czasu odmawiam projektowania w takich warunkach.

- Nad czym pracujesz w tej chwili?

- Nad serią nowoczesnych spacerowych jachtów motorowych.

- Twoja pierwsza konstrukcja. Narcyz, zaprezentowana w 1970 r. w Wodniku nad Zalewem Zegrzyńskim, zdobyła I nagrodę w konkursie „Jacht dla Ciebie”. Dlaczego zdecydowałeś się samodzielnie projektować i budować jachtu?

- Decyzji takiej nigdy nie podejmowałem. Dlatego nie mogę podać żadnego logicznego uzasadnienia. Nie pamiętam, kiedy po raz pierwszy

zamoczyłem buty i ubranie taplając się w wodzie. Wychowałem się przecież nad Wisłą. Zawsze ciekawił mnie drugi brzeg, który chciałem osiągnąć samodzielnie. Nie wszystkie moje wyprawy kończyły się laniem, to napawało mnie optymizmem. Jak już mogłem decydować samodzielnie o sobie, zbudowałem sklejkowego Ramblera. Był mało podobny do oryginału. Pływał pięknie, jak to Rambler. Byłem z siebie dumny, lecz czułem pewien niedosyt. Już wtedy myślałem o zaprojektowaniu i zbudowaniu własnego jachtu. Królował wtedy Witold Tobis ze swoimi MX i Gigami. To Witold był moim motorem napędowym. Organizował maszoperie do budo-

wy swoich jachtów. Już wtedy zastosował cło wytwarzania kadłubów laminaty poliestrowo-szklane. Ja byłem sam. Zbudowałem negatywową formę z siatkobetonu i w niej wylaminowałem kadłub mojego pierwszego jachtu. Był to Narcyz, mały jachcik balastowy, z którym w te pędy poleciałem na pokaz „Jacht dla Ciebie”. Tak to się właśnie zaczęło.

- Sam robiłeś kopyta, zdejmowałeś formy, klepałeś skorupy, stawiałeś grodzie, siedziałeś za sterem podczas pierwszych pływów... Tango było chyba ostatnią konstrukcją, przy której od początku do końca uczestniczyłeś w procesie jej powstawania?

- To prawda, Tango-730 było ostatnim jachtem, który samodzielnie stworzyłem od początku do końca. Na tej łodzi żegluję do dnia dzisiejszego. Zaskakuje mnie ona nieustannie świeżością przeżyć żeglarskich, jakich potrafi dostarczyć.

- Maurice Griffiths w swojej książce „Na małych statkach wśród piaszczystych plaż” opisuje emocje, jakie mu towarzyszyły podczas wodowania nowych jachtów. Jakie uczucia wywołuje „oblatywanie” prototypu?

- Napięcie nie pozwala mi na osobiste „oblatywanie” prototypu. Wolę cały proces pierwszego wodowania przeżywać w samotności, na uboczu, obserwując zachowanie się jachtu. Tę fazę nazywam „pre-

kazywaniem duszy” i kończy ona proces mojego tworzenia.

Bardzo przeżywam wszelkie zmiany wprowadzane poza moją wiedzą przez różnych bezdusznych budowniczych i producentów. Zawsze odczuwam to jako bezmyślne grzebanie brudnym paluchem w mojej duszy.

- W latach 70 i '80 bujnie rozwijało się „budownictwo” amatorskie. Aster miał takie powodzenie, że dzięki wpływom z wypożyczania form mogłeś zamienić prymitywną skutnię na Wycóżkach na całkiem przyzwoity hangar i zostało jeszcze środków na zbudowanie prototypu Sportiny 595. Czy sukces tego jachtu zaskoczył cię?

- Sukces tego jachtu zaskoczył mnie bardzo. Zaskoczył mnie do tego stopnia, że poczyniłem naiwne starania uruchomienia seryjnej produkcji pod bardzo konkretny kontrakt eksportowy na rynek amerykański. Okazało się jednak, że rynek amerykański był rynkiem wrogim. A ja dograłem się wielu nieprzyjemności ze strony różnych...

- Sportina ma w sobie „bigiel”, ma ten „sznyt”... Mimo ogromnej liczby tych jednostek spotykanych od Bałtyku przez Jeziorak i Mazury aż po Adriatyk, jej sylwetka nie znużyła się, jest wciąż atrakcyjna. Znasz receptę na sukces?

- Nie znam. Myślę jednak, że Sportiny przełamały pewien stereo-

typ myślenia o nowoczesnym jachcie. Był to dobry czas na tego rodzaju rewolucje. Sportinie się udało. Udało się do tego stopnia, że otrzymałem oficjalne zlecenie na wykonanie projektu Sportiny 620 dla **najpoważniejszej wtedy stoczni** Ostróda Yacht. Sportina 620 produkowana jest seryjnie przez tę stocznnię do dnia dzisiejszego. Tych Sportin jest bardzo mało w Polsce, ale dużo w Europie (ok. 1000 szt.). Od Sportiny 680 zaczynała firma Sportlake... Chyba miałem szczęśliwą rękę.

- Są dwa jachty, które moim zdaniem zostały niezauważone, niedocenione. Mam na myśli Skrzata 560, mieczowo-balastowy bakdek o bardzo smacznych, proporcjonalnych liniach, i twój pierwszy jacht klasy Micro - Spark. Jak myślisz, dlaczego tak się stało?

- Myślę, że te łodzie zostały przysłonięte rosnącą popularnością Sportin. Tak też się zdarza, chociaż szkoda.

-W epoce „jachtów-kwiatów” narysowałeś Kaktusa...

- Tak, narysowałem. Był on odpowiedzią na hasło „jacht moich marzeń”. Był to faktycznie bardzo ciekawy jachcik. Niestety nie ja realizowałem ten projekt. Z maszoperią realizującą ten pomysł nie udało mi się nawiązać „łączości”. Zbudowali karykaturę. Może w nazwie było jakieś fatum.

- Zaprojektowałeś i zacząłeś budowę Róży Wiatrów, jachtu o pięknych klasycznych liniach, ale nie miałeś okazji go opływać...

- Jacht ten został jednak zbudowany w kilku egzemplarzach i dzięki temu mogłem na nim popływać. Nie zbudowałem tego jachtu z prostej przyczyny. Wyjechałem na kilka lat do Miastka, gdzie z wielkim zapalem uruchamiałem produkcję całej serii jachtów i jachcików. To tam powstały Bratki, Bławatki i wspomniany już Skrzat 560. Pod moją nieobecność formy Róży Wiatrów uległy podczas pożaru poważnemu uszkodzeniu. Tylko jedna Róża Wiatrów została zbudowana zgodnie z projektem. Pozostałe zniszczono karykaturalnymi przeróbkami.



Sportina 595 to była rewolucja w architekturze jachtowej

- Wiele twoich konstrukcji produkowanych w kraju jest zupełnie nieznanymi na naszych wodach. Ich sylwetki są obce dla Polaków. Choćby New Classic 700 czy Jantar 23. Dlaczego?

- Do tej listy możemy spokojnie dodożyć takie jachty jak New Classic 950, Jantar 21, Jantar 26, Jantar 33 oraz kilka motorówek. Te jachty były projektowane dla kontrahenta zagranicznego pod konkretny rynek europejski. Rynek określa cenę. Ceny tych jachtów są jednak bardzo wysokie.

- Każdy konstruktor ma swoją „kreskę”, mimo to jachty stają się do siebie coraz bardziej podobne. Komputerowe projektowanie, wyścigi prędkości, komercja... Rodziny jachtów, typoszeregi... Jesteś jednym z tych, którzy do tego „doprowadzili”. Czy czasy, gdy powstawały pojedyncze egzemplarze, takie rzeźby przestrzenne, minęły już bezpowrotnie?

- Swoją kreskę ma niewielu projektantów na świecie. Są oni w obecnych czasach w defensywie. Króluje niestety kicz i tani blichtr. To zjawisko dominuje obecnie wiele dziedzin sztuki użytkowej i architektury. Warszawę zabudowano koszarnkami ze szkła i stali, budynki te sprawiają wrażenie ustawionych tyłem do człowieka, wręcz odstrasza i przytłacza przechodnia. Współczesne samochody są najdramatyczniejszym przykładem tego zjawiska. Setki kilogramów stali, szkła i plastiku zlepione w karykaturalną bryłę bez proporcji i wyważenia kształtu. Nawet ich reklama ogranicza się do zaprezentowania liczby poduszek i wzmocnień bocznych. Żywoć rynkowy tych potworków projektowych jest zadziwiająco krótki. A klienci marzą o Garbusie i Porsche. To zjawisko nie ominęło niestety dziedziny, w której pracuję. Każdy przecież jest projektantem. Dostępność do wiedzy i środków technicznych jest już powszechna. Jacht ma przecież tylko przód, tył, rurę z żaglem i parę innych nieistotnych elementów. Nie jest sztuką zaprojektować jacht, który nie utonie i sprzeda się w kilku egzemplarzach.

Tyle, że prawdziwą sztuką jest zaprojektować jacht tak, aby cieszył oko i znajdował nabywców i wielbicieli przez wiele lat. Do tego niestety nie wystarczą nabyte umiejętności technicznego projektowania. Potrzebny jest jeszcze talent i pasja twórcza.

- Skradamy się do Unii. Będą obowiązywały certyfikaty europejskie. Czy to znaczy, że ktoś, kto zaprojektuje sobie jacht i zbuduje go w ogródku koło domu, nie będzie go mógł zarejestrować i cieszyć się, że żegluje na naprawdę swoim jachcie?

- W produkcji jachtowej jesteś już w Unii. Wszystkie moje jachty uzyskują certyfikaty CE bez problemów. Przepisy te nie dotyczą jachtów budowanych przez armatora dla własnych potrzeb. Może się jednak zdarzyć, że ktoś przedsiębiorczy będzie chciał na tym zarabiać pieniądze, a kołesie wymyślą do tego odpowiednie przepisy.

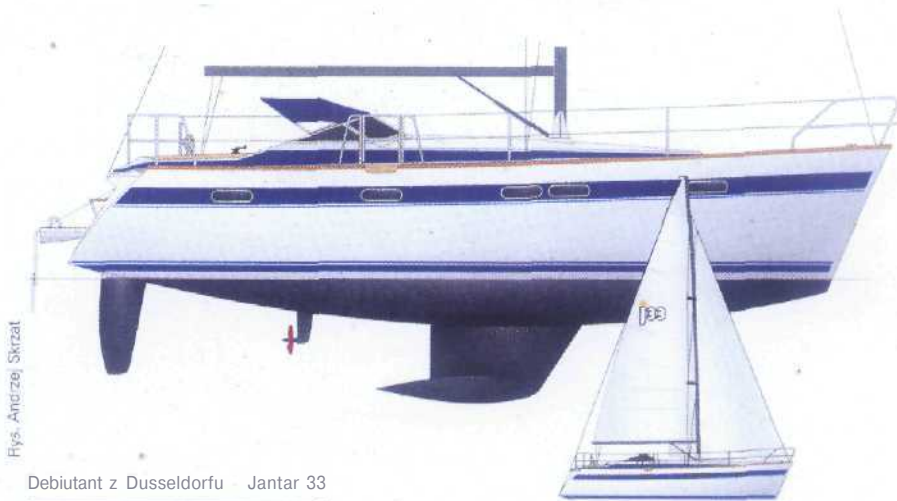
- W tej chwili większość polskiej produkcji jest eksportowana. Co trzeba zrobić, żeby nasz rynek się pogłębił?

- Głębokość rynku zależna jest wyłącznie od głębokości kieszeni, w której trzymamy pieniądze oraz od wielkości łapy fiskusa, który w naszej kieszeni ją nieustająco trzyma. Ta łapa ma jednak wielkość ponad 40% ceny jachtu! No ale bądźmy wyrozumiali. Przecież musimy utrzymywać na wysokim standardzie europejskim wszelkiej maści działaczy związkowych, partyjnych i samorządowych.

- Pytanie niedyskretne, ale ostatnie: ile zarabia konstruktor jachtów w Polsce i jak to wygląda w innych krajach?

- W porównaniu do zarobków członków zarządów deficytowych firm państwowych bardzo mizernie. W innych krajach wygląda to zupełnie inaczej. Wynika to bezpośrednio ze świadomej konieczności podziału pracy. Tańsze jest zakupienie gotowego projektu od uznanego specjalisty i szybkie wdrożenie do produkcji, niż samodzielne projektowanie i mozolne wdrażanie własnego pomysłu - kosztuje to wbrew pozorom bardzo drogo i najczęściej prowadzi na śmietnik. Niestety to ostatnie zjawisko występuje u nas nagminnie, przyczyniając się do znacznego obniżenia wartości rynkowej produktu oraz jego konkurencyjności na rynkach europejskich. Odnoszę wrażenie, że dobry projekt potrzebny jest polskim firmom jedynie w momencie sfałtu albo zagrożenia bankructwem. Między tymi okresami zdrowego rozsądku z konieczności, mają miejsce niestety okresy spoczynku na laurach i przypadkowych wdrożeń nieudolnych plagiatów i podróbek. Nie byto w mojej karierze zawodowej okresu, w którym nie zastanawiałbym się nad zmianą zawodu lub „dorabianiem” w innej dziedzinie. Poważnie zastanawiam się nad uruchomieniem własnej stoczni opartej o silny kapitał zagraniczny. Trochę jednak mi żal ogromu pracy, jaki włożyłem w istniejący potencjał produkcyjny.

- Dziękuję za rozmowę.



Debiutant z Dusseldorfu - Jantar 33