

Drukuj

Puls
Biznesu<http://www.pb.pl>

Tango na suwnicy

Karol Jedlinski

18.01.2008 07:49

Twarda inżynierska robota, liczby, wymiary. Ale też artystyczne łączenie krzywizn w zwartą bryłę. Andrzej Skrzat, mistrz projektowania wrażeń. Pływających.

Skoro świt wsiadamy w szybką, jak się wkrótce okaże, hondę Andrzeja Skrzata i jedziemy do Olecka. Tylko tam można, w zimę, spokojnie obejrzyć 33 stopy laminatu, które zachwyciły Amerykanów. Na Mazurach jest stocznia Delphia Yachts, skąd wychodzi Delphia 33. Prestiżowy magazyn „Cruising World” okrzyknął ją jachtem roku wśród jednostek importowanych do Stanów Zjednoczonych. 33 stopy dają dziesięć metrów. W sam raz na kompaktowy jacht pełnomorski.

— Nagrodzili nas, bo jest dobra, a nie dlatego, że im ogłoszenia dajemy, bo przecież nie dajemy — powie spotkany już na miejscu Piotr Kot, współwłaściciel Delphia Yachts.

Zanim stolarze, elektrycy i kopyta poszły w ruch, Delphia 33 musiała wyjść z pewnej głowy. Głowy człowieka, z którego deski kreślarskiej zeszyły chyba wszystkie najpopularniejsze polskie jachty ostatnich dekad. Rozchwytują je Włosi, Francuzi, Anglicy czy Skandynawowie. Andrzej Skrzat, bo o nim mowa, Delphię 33 lubi. Ale kręci go też choćby Delphia 24, sportowa, niekoniecznie na rejsy z teściową.

— Dużo tego jest do wyboru, w końcu robię w branży od 40 lat. Jakies 60 moich projektów trafiło na wodę — ocenia konstruktor.

Branża to trochę za dużo powiedziane. Projektowanie jachtów jest wybitnie wąską specjalizacją. Na tyle tu ciasno, że najpewniej tylko jedna osoba w Polsce może sobie pozwolić na spokojne życie jedynie z tego zajęcia. Ta sama jest też w tym po prostu najlepsza. Dowodem potwierdzającym tę tezę są kupujący i stocznie.

— Chcesz mieć łódkę na rynek, idź do Skrzata — tak w skrócie można by określić strategię rynkową niejednego producenta.

Wow!

Wszystkie te tanga, sasanki, sportiny, a teraz delphie taką właśnie mają proweniencję. A Amerykańscy wodniacy od kilkunastu dni nie mówią o niczym innym jak o trzydziestce trójce.

— Wow! — miał zakrzyknąć podczas testów jachtu jeden z jurorów, gdy zobaczył kabinę.

A Andrzej Skrzat, jak na złość, ma tylko dwie ręce, i choć uwija się jak w ukropie, nierzadko musi odmawiać. Nie każdemu daje szansę na „wow”.

— Żadnego wielkiego biura z sekretarkami i grupy magistrów, z którymi musiałbym się użerać. Za bardzo cenię sobie swoją wolność — przyznaje konstruktor.

Dopiero dnieje, pobocze zasypane śniegiem. Chwilami jedziemy, głównie pędzimy, setka na liczniku nie jest tu granicą. Teraz wiem, dlaczego projektant tak lubi krótszą, usportowioną wersję delphii.

Przy pierwszym kontakcie Andrzej Skrzat wydawać się może niespotykane spokojnym człowiekiem. Statecznym konstruktorem. Ot, odpali komputer, zrobi kadłub, zgrabne linie, prześle projekt, wyłączy komputer, pójdzie spać. Bynajmniej.

Żywioty telepią

— Jestem artystą i mam na to papiery — śmieje się Andrzej Skrzat, przypominając, że łączy w sobie dwa żywioły: konstruktora i stylisty.

Ten pierwszy robi twardą robotę inżynierską. Liczy wyporność, stateczność, napięcia

na wantach i całą resztę, która dla zwykłego śmiertelnika oznacza, że łódka pływa. Artysta zaczyna się w fazie koncepcji i kompozycji, zgraniu linii w przestrzeni tak, by całość przyciągała wzrok. Kto tego próbował, wie, że łatwizny tu nie ma. Prędej mielizny.

— Nie wyczaruje się z niczego. Robię biały wywiad, śledzę najnowsze trendy, analizuję swoje poprzednie projekty. Zresztą zawsze coś się człowiekowi po głowie telepie, byleby było na rynek — uważa projektant.

W jachtach nic przełomowego nie wyskoczy, pozostaje dopieszczanie własnego stylu, zabawa w szczegóły. Z jednej strony są ograniczenia inżynierskie, cała masa liczb, punktów granicznych. Z drugiej strony walka o piękno i wygodę. Konstruktor i stylistą w jednym balansuje gdzieś pośrodku. Ludzie z branży twierdzą, że Skrzata rozpozna się z daleka. Po tym „czymś”.

— Można coś skopiować i to schrzanić. Sztuką jest zrobić coś modnego, dać to, co klient chciał, ale jeszcze o tym nie wiedział — wyklada ideę Andrzej Skrzat.

Wicemistrz, ale świata

Rozmowę prowadzi wolno, dawkuje słowa, nierzadko balansuje na granicy ironii. Nie boi się kategoriycznych sądów.

— W końcu jestem żeglarzem, a to jest pewnego rodzaju mentalność — stwierdza, przypalając kolejnego papierosa.

Znajomi pamiętają go jeszcze z czasów, kiedy dopiero marzył o pięknym domu na skraju Warszawy, wśród kilkusetletnich dębów. Deskę kreślarską rozstawiał wtedy w pokoiku w ciasnym mieszkaniu, u matki. Wszechobecne ołówki, ekierki, kątomierze i cyrkle wyznaczały jego terytorium. Wpadał i wypadał, tęskniąc za jachtami, które dłużej w amatorskiej stoczni na działce. Kokosów długo nie było, za to pasja — jak najbardziej.

— Tak to się zaczynało. Paru takich zapaleńców jak ja po Polsce klepało łódki z materiałów, których oficjalnie w kraju nie było. Szykowało się sprzęt na regaty. A po wyścigach sprzedawało się plany, skorupy i tak zagęszczały się nasze jeziora. Aż po roku 1990 ruszyło z kopyta — wspomina, przyciskając gaz do dechy.

Z tamtych czasów pozostało mu grono przyjaciół, z którymi pływa i biesiaduje co sezon. Oczywiście na Mazurach. Z niektórymi, jak z braćmi Kotami z Olecka, wszedł na ścieżkę biznesową.

— Szczerze, to obie strony świetnie na tym wychodzą — przyznaje Andrzej Skrzat.

Bywało i tak, że jakieś ćwierć wieku temu, na własnoręcznie zbudowanej łódce klasy mikro, został wicemistrzem świata. Wtedy też skończył ze ściganiem.

— Teraz najbardziej lubię jak pada deszcz. Leżysz sobie w ciepłutkiej koi, woda chlupocze o burty, a jeszcze słyszysz kap, kap — rozmarza się Andrzej Skrzat.

No to lecim

Zajechaliśmy na miejsce. Hale, magazyny, zafoliowane łódki — tego można było się spodziewać. A olbrzymi komin w budowie?

— Przy produkcji wydziela się styren, który powszechnie występuje w przyrodzie. A my musimy, według przepisów, wypuszczać go właśnie takim kosztownym gigantem — zżyma się Piotr Kot.

Da radę, w końcu Delphia Yachts to sprawnie działająca maszyna. Sześćset osób uwiija się w halach rozsianych po całym Olecku.

— No, to trzeba polatać — stwierdza Andrzej Skrzat, biorąc kamerę do ręki.

Przypina się do belek suwnicy i zaczyna jeździć pod dachem kilkusetmetrowej hali, z jednego końca na drugi. Będzie z tego film promujący stocznię na targach. W dole cała gama delphii, nie brakuje trzydziestki trójki. A nad nimi sunie patron. Nie będzie przekonywał, że są tam kosmiczne technologie, elektroniczne cuda,

designerski przełom. To jest świetny jacht, świetnie wykonany. Na rynek. Z haczykiem.

— Robienie jachtu takiego, by spodobał się żonie inwestora, to jeden ze sposobów na udaną sprzedaż. Drugim jest moda, szpan — przekonuje Andrzej Skrzat, mrugając okiem.

Żart?

— Zakochujesz się w kobiecie jako we wrażeniu, a nie w zgrabnych nogach czy w pięknych oczach — ciągnie wątek projektant.

Proponuje przełożyć metaforę na przedmiot:

— Projektuję wrażenie. Podchodzisz do jachtu i mówisz: to mój kumpel, przyjaciel. I już jesteś trafiony.

Trafiały się sygnały wręcz egzotyczne, propozycje pojedynczych projektów w stylu jachtu-przyjaciela dla szejka. Nie ma mowy, bo kto jak kto, ale konstruktor rachować umie:

— Po co ja mam przez rok walczyć z jakimś morskim potworem, skoro przez ten czas z tantiemów dostanę dwa razy więcej? — ucina Andrzej Skrzat.

Polacy! Na morze

Delphia 33 zachwyca przede wszystkim przestronnością i ergonomią. Jest na fali, o czym świadczy nominacja do europejskiej nagrody jachtu roku. Zwycięzcę poznamy pod koniec stycznia w Düsseldorfie.

— Jest normalnie zrobiona, porządna. Niewyżyłowana, bezpieczna, dla rodziny. A tam się ludzie znają. W końcu Puchar Ameryki nie wziął się z powietrza — uważa Piotr Kot.

Czeka aż Polacy polubią morze. Choćby Zatokę Pucką, którą zachwala jako bardzo bezpieczny i piękny akwen.

— Dwieście tysięcy Polaków co roku pływa czarterami, ale po Morzu Śródziemnym i Adriatyku. Jednak i tam niechętnie wsiadają do delphii, bo to przecież polska łódka. W modzie jest wypożyczyć bawarię, która od naszego jachtu wcale lepsza nie jest. Poza jednym: tabliczką Made in Germany — uważa Piotr Kot.

Za to wodniacy z Unii o jachtach z Polski mają jak najlepsze zdanie. Andrzej Skrzat to nazwisko tam nieobce. A ten im się bacznie przygląda.

— Skandynawowie i Niemcy lubią prostotę w stylu Volkswagena, trochę taką przyciężką, kwadratową. Włosi są subtelniejsi, patrzą na szczegóły. Amerykanie lubią po prostu większe — recenzuje globalne gusta Andrzej Skrzat.

— Namawiam Piotra Kota na łódź dużą, luksusową. Właśnie wdramy do produkcji Delphię 46, a to krok w tę stronę — przyznaje.

Górnik, hutnik, artysta

Od dziecka jeździł na wakacje do babci, do Puław. Wisła, klub żeglarski — od razu go wzięło. Choć debiut miał nie najlepszy.

— Jako smarkacz krzątałem się po przystani, nie byłem w żadnej załodze. Raz sternik, w przypływie dobrego humoru, zostawił mi dwuosobową słomkę. Wziąłem więc drugiego i hajda. Ale poszedłem za ostro — wspomina Andrzej Skrzat.

Mocowania masztu były trefne, na środku rzeki poszedł w drzazgi. Z pomocą znajomego stolarza udało się wszystko naprawić jeszcze przed powrotem sternika. Wnioski z lekcji pierwszej?

— Może to ostro powiedziane, ale ludzie dzielą się na mądrych, uczących się na cudzych błędach, i na głupich uczących się na własnych. Są też tępi, co się w ogóle nie uczą. Dobrze być chociaż w grupie tych drugich — uważa Andrzej Skrzat.

Projektowanie łodzi zaczął od sklecenia dwóch kajaków w jeden. Czytał literaturę,

chciał iść na architekturę, wydział projektowania jachtów jeszcze nie istniał. Rodzice widzieli go raczej jako budowniczego zapór na Wiśle. Jak się później okazało, z planowanych kilkudziesięciu powstała tylko jedna. Zanim ta kłapa wyszła na jaw, zdążył skończyć technikum budownictwa wodnego. Marzec 1968 r. zastał go na czwartym roku na Politechnice Warszawskiej. Wydział, a jakże, inżynierii wodnej.

— Z racji tego, że byłem dwa lata starszy od licealistów, żonaty i miałem ciąg do wiedzy, zostałem ochrzczony „ojcem” — wspomina projektant.

Rzucił studia, wszedł na poważnie w jachty. „Ojciec” został artystą.

— W komunie czepiali się mnie, że niby kim ja jestem. Górnik, pielęgniarza, hutnik to były konkrety. A projektant jachtów? Absurd, niebieski ptak — zaznacza.

Przedstawił więc ministerstwu kultury swój artystyczny projekt — Sportinę. Komisja, z Magdaleną Abakanowicz w składzie, miała zagwozdkę. Decyzja: Andrzej Skrzat, od dziś artysta plastyk, wzornik przemysłowy w dziedzinie projektowania jachtów. Gratulujemy. Legitymacja do odbioru po zapłaceniu składek.

— Technikum i studia dały mi twardą wiedzę. A artyzmu nauczyć się trudno, raczej trzeba go szukać w sobie — dopowiada.

Dojechaliśmy, dęby jak stały, tak stoją. A na jutro plan Andrzeja Skrzata jest prosty. Pobudka szósta rano, do trzynastej walka z materią przy macintoshu. Najgorsze są cyferki. W wyobraźni widzi już, jak łódka będzie pływać, potrzebuje jednak rachunkowego glejtu. Artysta zleje wszystkie krzywe, burty, maszty, ławki i koła w jedną bryłę. Panowie, jeśli macie chude portfele, nie pokazujcie tego swoim paniom.

Karol Jedliński, k.jedlinski@pb.pl