

# WIAATR

magazyn dla żeglarzy pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych KWIECIEŃ 2012

**70 LAT**  
**KLASY OMEGA**



**NASZA TRZEBIEŻ**  
**Zmiany w starym porcie**

**ZEW OCEANU**  
**Na łupince przez Atlantyk**

# Haber Yachts

## Producent łodzi dla koneserów

Firma pozytywnie zakręconego szkutnika



Panowie, ręce do góry! Płyniemy jachtem samosterownym.

**S**tocznia Haber Yachts z Nowego Miasta Lubawskiego specjalizuje się w produkcji nowoczesnych jachtów przywołujących wspomnienia. Wspomnienia o tradycyjnym szkutnictwie i klasycznych jachtach, obok których nie sposób przejść obojętnie. Przedstawiamy wam kolejną firmę w naszym cyklu Stocznie Jachtowe.

Janusz Konkol, twórca i właściciel Haber Yachts, to jedna z najbarwniejszych postaci polskiego przemysłu jachtowego. O swoich konstrukcjach potrafi opowiadać z taką pasją, że czasem trudno za nim nadążyć. Pochodzi z Leszna, uczył się w Gdańsku, mieszka w Hławie, a pracuje w Nowym Mieście Lubawskim. Przed laty zapisał się

do leszczyńskiego domu kultury, by uczyć się gry na bongo, ale kiedy zabrakło nauczyciela tego instrumentu, wpadł na zajęcia kółka modelarskiego. – Kleiliśmy modele samolotów, jachtów, a później nawet prawdziwe kajaki. Zaraziłem się tą robotą – wspomina. Pierwszy kajak z żaglem, według własnego projektu, zbudował w wieku 12 lat. Konstrukcja o długości czterech metrów miała dwa żagle. Maszt wykonał z grzędy podprowadzonej ojcu z kurnika. Gafel z kija od starej mapy szkolnej. Wanty i sztag z linki typu PKL. A żagle z najgrubszego materiału na pościel. Wyruszył tym okrętem na wyprawę Szlakiem Konwaliowym w niedalekim Przemęckim Parku Krajobrazowym. – Kajak sprawował się nieźle. Musiał nawet wzbudzać zazdrość, bo w końcu mi go ukradli – wspomina Janusz Konkol.

W ósmej klasie podstawówki zobaczył w telewizji materiał o Stoczni Jachtowej Stogi (później nazwanej Stoczną Conrada). – Napisałem do nich list z prośbą o przyjęcie na naukę zawodu. Pojechałem w maju. A we wrześniu zostałem uczniem klasy szkutniczej w stoczniowej zawodowce – opowiada.

Janusz Konkol został członkiem Yacht Klubu Stoczni Gdańskiej, żeglował po zatoce, uczył się zawodu i budował. Brał między innymi udział w budowie drewnianych jachtów typu Opal. Po szkole zasadniczej łączył pracę w stoczni z nauką na wydziale wyposażenia wnętrza technikum okrętowego. W tym czasie pracował między innymi przy „Darze Przemysła”, na którym Henryk Jaskuła jako pierwszy Polak opłynął samotnie świat bez zawijania do portów. – W tamtych cza-

sach ten jacht wydawał mi się cudem świata – mówi.

Po ukończeniu technikum rozpoczął pracę w biurze technologicznym stoczni, ale wciąż nie rezygnował z nauki. Rozpoczął studia na wydziale budowy okrętów Politechniki Gdańskiej. Pracę w stoczni jachtowej zakończył na stanowisku konstruktora. Później na dwa

HABER YACHTS	
Rok założenia	1991
Powierzchnia hal	2000 m kw.
Zatrudnienie	40-80 osób
Roczna produkcja	20-40 łodzi
Właściciel	Janusz Konkol
Konstruktor	Janusz Konkol
Kontakt: <a href="http://www.haber-yachts.com">www.haber-yachts.com</a>	

Fot. Archiwum stoczni Haber Yachts (4)

lata zatrudnił się w Yacht Klubie Morskim „Neptun”, gdzie rozwijał swoje zainteresowanie kadłubami o małym zanurzeniu i zbudował swą pierwszą łódkę z mieczem rufowym.

W latach 80. los rzucił go do Iławy. Pomagał wykańczać armatorskie jachty, kierował zakładem w miejskim przedsiębiorstwie gospodarki komunalnej i prowadził przedsiębiorstwo robót inżynierskich. I właśnie wówczas, gdy wydawało się, że coraz bardziej oddala się od tego, co lubi najbardziej, założył z Tadeuszem Świstem firmę Yacht Service (niedawno przemianowaną na Haber Yachts). Ich pierwszym jachtem był żaglowy Haber 555 konstrukcji Henryka Brylskiego. Później Janusz Konkol zaprojektował i zbudował dziewięciometrowy mieczowy jacht oceaniczny „Absolwent 900”. Po latach, w trosce o zaniechaną jednostkę, odkupił „Absolwenta” i postawił na terenie stoczni. Teraz łódka czeka na nowego właściciela, który doceni jej historię i zadba o nią tak, jakby była jego dzieckiem. Później, przy współpracy z Henrykiem Brylskim, powstała łódź Haber 580 z silnikiem przyczepnym w studzińce. Firma zbudowała 15 tych jachtów.

Wkrótce Janusz Konkol rozstał się ze współnikiem, który wybrał prowadzenie Przystani Skarbek nad Jeziorakiem. W tym czasie powstał model Haber 660 w podstawowej wersji z silnikiem przyczepnym. Firma została przeprowadzona do Nowego Miasta Lubawskiego (24 km od Iławy), gdzie wynajęto większe hale. Najpierw Janusz Konkol zbudował tam aluminiowe reje z systemem rolowania żagli dla znanej fregaty „Gwarek” konstrukcji Zygmunta Chorenia, która zakupiona przez szwedzkiego armatora została przebudowana i przemianowana na pasażerski wycieczkowiec żaglowy „Royal Clipper”. Także na ten żaglowiec zbudował dwa dziesięciometrowe aluminiowe *tenderboats* do transportu pasażerów na plażę. W tym okresie powstał też Haber 660M (jacht w wersji motorowej).

Z roku na rok powstawały kolejne łodzie – Haber 700MSD, Haber 700MPL, a następnie Haber 800. W tej ostatniej po raz pierwszy zastosowano system C4, tak powstała jednostka samosterowna z czterema mieczami. Później firmę opuszczały łodzie motorowe, które przyniosły stoczni liczne nagrody i uznanie armatorów (Haber 800M, Haber 33 Reporter oraz Haber 20 Minireporter).

Nastąpił również rozwój najdłuższej produkowanego jachtu – Haber 660 budowany jest w wielu wersjach: slup, kuter, jako motorowa łódź wypornościowa oraz w wersji C4, czyli jako samosterowny pełnomorski jacht żaglowy z czterema mieczami. – To jedna z bardziej udanych naszych konstrukcji w tych rozmiarach – mówi Janusz Konkol. – Prawie w każdej łódce można coś poprawić, choćby drobniaczek. A ta łajba wydaje się skończona i w pełni dopracowana. Nic bym w niej nie zmienił.

Żaglowe habry to łodki typu motorsailer o klasycznych kształtach, raczej



Haber 800 C4 posiada system czterech mieczy. Zanurzenie z podniesionymi mieczami – zaledwie 0,58 m.



Haber 800M, łódź motorowa z obszerną kabiną i pięcioma miejscami do spania.

dla koneserów niż amatorów seryjnych produkcji. Mają wyjątkowo niewielkie zanurzenie (od 40 do 65 cm). Częściowo płaskie dno ułatwia podpływanie do brzegu lub osiadanie na dnie podczas odpływu. Można nimi żeglować na jeziorach, kanałach, wodach przybrzeżnych, na otwartym morzu oraz na oceanie.

Jachty w wersji żaglowej posiadają unikatowe właściwości – choć mają małe zanurzenie, potrafią się podnieść z każdego przechyłu, nawet gdyby zostały odwrócone do góry dnem. Modele wyposażone w system czterech mieczy (C4) osiągają pełną sa-

mosterowność na wszystkich kursach i w każdych warunkach pogodowych. Wyjątkowo elegancko prezentują się jednostki wyposażone w takielunek gafłowy i brązowe żagle (łódki typu kuter). Stosunkowo niski maszt uzbrojony jest w system składania – jedna osoba może położyć lub postawić maszt w 10 minut bez konieczności demontowania takielunku. Kadłuby posiadają wysokie kabiny zapewniające załodze przestronne wnętrza oraz doskonałą osłonę w kokpicie. Na każdym *deck saloon* można zamontować wewnętrzne stanowisko sterowania. Laminaty poliestrowe i żelkoty są nakładane

ręcznie, a szczelność, stateczność, trzym oraz funkcjonowanie systemów każdego jachtu załoga firmy sprawdza w stocznym basenie testowym.

Dlaczego Janusz Konkol nie zdecydował się na budowę jachtów o nowoczesnych kształtach, które najczęściej opuszczają dziś stoczniowe hale? – Buduję takie łodzie, jakimi sam chciałbym pływać – sprawne nautycznie jachty turystyczne o małym zanurzeniu, dużej dzielności morskiej, zapewniające załodze komfort i bezpieczeństwo – mówi Janusz Konkol. – Powiem szczerze, że czasem nie wiem, jak armatorzy wybierają dziś łódki,

czym się kierują. Przecież wiele jednostek jest do siebie tak podobnych, jak kompaktowe samochody. Dlatego wolę konstruować i budować jachty, które wyróżnią się w każdej marinie.

Do niedawna stocznia Haber Yachts produkowała jachty małe i średniej wielkości. Ostatnio Janusz Konkol zaprezentował piękną łódź Haber 34C4. Na warszawskich targach Wiatr i Woda łódka budziła podziw zwiedzających. Nie dziwi więc, że otrzymała nagrodę Gwóźdz Targów w kategorii Jacht Żaglowy Duży. Konstrukcja budziła też spore zainteresowanie żeglarzy i mediów podczas targów w Düsseldorfie.

Haber 34C4 powstał w tradycyjnej technologii szkutniczej *one-off*, bez użycia powszechnie stosowanych w seryjnej produkcji form do wyrobu kadłubów. To czasochłonna praca, ale pozwala uzyskać doskonałe rezultaty. Jacht ma 12,5 metra długości (razem z bukszprytem). Zanurzenie z podniesionym mieczem to zaledwie 60 cm. Powierzchnia żagli wynosi 53 m kw. W obszernym wnętrzu zbudowanym na kilku poziomach zaprojektowano *deck saloon* oraz miejsca noclegowe dla siedmiu osób. Jacht został wyceniony na 233 tys. euro netto. Po warszawskich targach łódź Haber 34C4 wróciła do stoczni, gdzie zaplanowano ostatnie prace wykończeniowe. Po wodowaniu będzie stacjonowała w Sopocie. Być może już w majowy weekend będziemy mogli podziwiać ten jacht podczas żeglugi w Zatoce Gdańskiej. Bo Janusz Konkol nie zwykł prezentować swych łódek wyłącznie przy kei. Podczas wszystkich targów organizowanych na wodzie tylko szuka okazji, by oddać cumy i wypłynąć po horyzont...

Krzysztof Olejnik



Haber 660. Bardzo ciekawy mały jacht budowany w kilku wersjach.