

Za każdym człowiekiem stoi pasja:

## Krzysztof Trzeźniewski - żagle i trójramienne gwiazdy

*Wiele hobby zaczyna się w sposób niezauważalny. Nie ma konkretnego dnia, ani konkretnego powodu. Jakieś młodzieńcze fascynacje, niespełnione marzenia, ale jedno jest pewne: Pasja jest czymś, co kształtuje osobowość.*

Na stronie Pańskiej firmy w oczy rzuca się żeglarski symbol. Sama nazwa - Diera - też wywodzi się z greckiego określenia rodzaju łodzi. Wcześniej, za czasów Pana działalności w Frans Maas, brand ten również kojarzył się mocno z łodziami. Czy żeglarstwo to tak silna pasja, że przenosi się nawet do działalności biznesowej? Czym jest dla Pana żeglarstwo?

**Krzysztof Trzeźniewski:** Żeglarstwo jest przede wszystkim szkołą życia. Żeglarstwo to coś więcej niż hobby, to sposób na życie i to dobry sposób na życie. Jednocześnie to doskonała forma nauki, hartowania i kształtowania osobowości. Nie da się tego zawiesić, odstawić czy zapomnieć. Żeglarz przede wszystkim jest odpowiedzialny za siebie i swoje czyny, ale też i za swoją załogę. Te wartości i nauki sprawdzają się świetnie w biznesie. I rzeczywistość, na wodzie spotykam wielu prezesów firm, którzy są świetnymi żeglarzami.

Wiele firm poprzez sport żeglarski propaguje też swój biznes. Wystarczy chyba nadmienić światowe marki inicjujące Rolex Cup czy Volvo Ocean Race, czy choćby polski bank BPH. Tak to robiłem we Frans Maas, oczywiście na dużo mniejszą, polską skalę i tymi samymi wartościami kieruję się teraz w firmie Diera.

Kiedy zaczęła się Pana przygoda z żeglarstwem? Czy to dobry sport i hobby również dla młodych ludzi?

**KT:** Wszystko zaczęło się wcześniej, od zainteresowań rodziców. Od małego „wakacyjnie” wychowywałem się nad wodą, przy łódkach. Później pojawiły się obozy żeglarskie, krótki epizod aktywnego udziału w regatach - na tyle, na ile pozwalała szkoła. Zanim ukończyłem 18 lat, byłem już instruktorem żeglarstwa, a pasja pozosta-

ła na całe życie, choć miałem pewną przerwę w aktywnym żeglowaniu.

Dla młodych ludzi żeglarstwo to doskonały sposób nauki tego, co w życiu ważne. Wybija im się z głowy głupoty, a wpaja pozytywne cechy. Od wczesnej młodości człowiek uczy się odpowiedzialności, na początku za siebie, a później i za innych. W żeglarstwie nie ma miejsca na szaleństwa, chociaż dostarcza ono dużo adrenaliny, a zarazem jest miejscem, gdzie można ją spożytkować. Na wodzie, nawet na zwykłym jeziorze, zdarzają się takie sytuacje, z których po prostu trzeba wyjść cało. Po takiej szkole i zahartowaniu nic dla człowieka nie jest już trudne w życiu.

W Pana kolekcji było kilka jachtów, którymi nie tylko Pan pływa, ale i modyfikuje je.

**KT:** Moją pierwszą łódką była venuska „Zyzio”, którą zacząłem pływać w latach 80-tych. Później znalazłem gdzieś „pod gruszą” kolejną łódkę, starego MacGregora 26 stóp, która po wyremontowaniu zyskała imię „Dyzio”. Z czasem zacząłem ją poddawać modyfikacjom, a gdy możliwości zmian się wyczerpały, poszukałem następnego egzemplarza. Tak powstał kolejny jacht, bazujący na kadłubie takim samym jak „Dyzio”.

Po roku pracy, ulepszeń i przeróbek powstała łódka, która miała otrzymać imię trzeciego z rysunkowych kaczkówek - „Hyzio”, ale została nazwana „Diera” ze względu na promocję mojej nowej firmy. „Diera” jest naprawdę szybka i był okres, kiedy w internecie więcej można było znaleźć o tej łódce niż o naszej firmie.

Czyli nie tylko pan pływa i ściga się w regatach, ale wręcz modyfikuje Pan jachty?

**KT:** Pasja żeglarska w moim przypadku to nie tylko pływanie, ale i praca nad łódką oraz ciągle przemyślenia, jak z jachtu turystycznego zrobić naprawdę wyczynową, regatową łódkę. Nasza konkurencja też nie śpi i buduje nowe konstrukcje. A ja ścigam się na egzemplarzu z 1989 roku, ale poważne modyfikacje, jakim poddałem „Dierę”, sprawiają, że trudno nas dogonić. Łódka jest mocniejsza, lżejsza i znacznie szybsza, niż było to w oryginale. Współcześni konstruktorzy łodzi nie mogą się

na dziwić, że ich nowe, projektowane od podstaw konstrukcje, nie chcą być szybsze od mojego starego, dobrego „Dyzia” czy „Diery”.

Obok domu stoi Dyzio i Diera. Co się stało z Zyziem?

**KT:** Zyzio poszedł w dobre ręce, bowiem dostały go moje dzieci i ma swoją przystań na Mazurach. Najpierw użytkowała go moja córka, a obecnie armatorem Zyzia jest syn.

Czy to oznacza, że Pańską pasję podziela też cała rodzina?

**KT:** Nie ma co ukrywać, tak jak to się stało ze mną, tak też i cała moja ro-

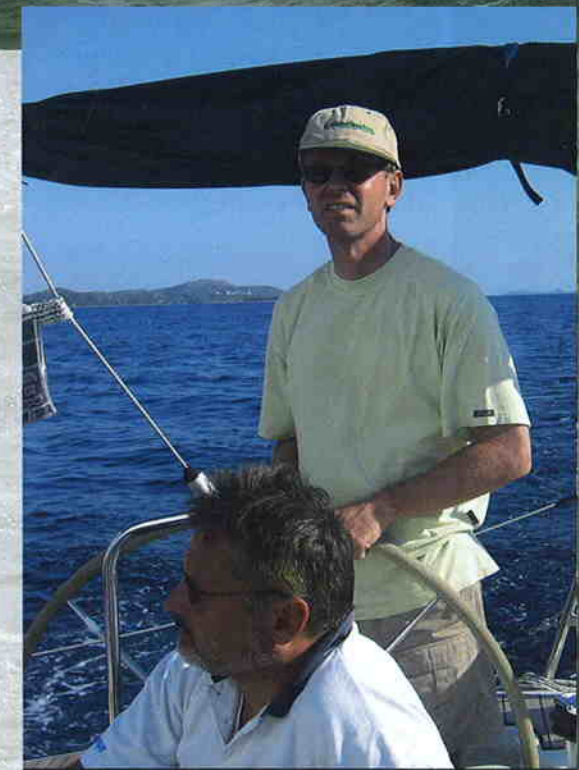
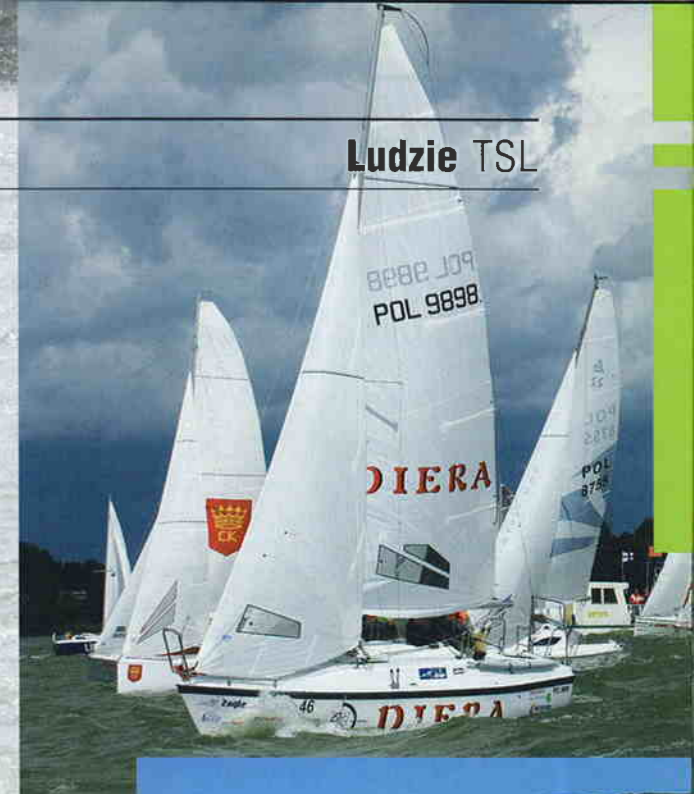
dzina dołączyła do tego hobby poprzez akklamację, aczkolwiek przyznam, że wspólnie z dziećmi żegluję teraz rzadko, mają już swoje własne załogi. Szczególnie w czasie moich regat nie stanowiły by najlepszej obsady - załoga łódki regatowej powinna być jednak dość ciężka.

Czy żeglarstwo to również dobry sposób na zwiedzanie świata? Czy Pan wykorzystuje swoją pasję, by zobaczyć świat?

**KT:** Zwiedzanie świata łodzią jest wciąż przede mną. Ale nie łodzią regatową. Raz zostałem zaproszony i spróbowałem też popłynąć wyczynowym jachtem „Bank BPH” i mimo, że na filmach wygląda to rewelacyjnie, to niestety, muszę powiedzieć, że nie jest to miejsce dla mnie. Taka regatowa maszyna to makabryczne miejsce do dłuższego przebywania. Sześć ciasnych koi do spania dla 20 osób i stały ogromny hałas pustego kadłuba przebijającego wodę z szybkością motorówki. Dwa tygodnie takiego rejsu na pewno nie należy do luksusów. Żeglarstwo typowo turystyczne na dużym, komfortowym jachcie to zupełnie inna bajka. Ale dłuższe rejsy są jeszcze przede mną. Na razie kilkakrotnie sprawdziłem w Chorwacji, jak to jest na jachcie 50 stopowym. Zresztą mamy co najmniej kilkanaście pięknych miejsc do żeglowania w Polsce i to nie są tylko Mazury, lecz także liczne akweny od Soliny i okolic Białegostoku, przez ławę, na zalewie szczecińskim kończąc

Są też pewnie i skutki uboczne takiego hobby?

**KT:** Żeglowanie jest bardzo pochłaniającym sportem czy hobby, w które zaangażowany jest cały dom, czasami biernie, czasami czynnie. Zmienia się też trochę kalendarz życia - wszyscy znajomi wiedzą, że w sezonie letnim bywam nieobecny w pracy i w domu, spędzając czas na i przy łódce. Typowe wakacje robię więc wiosną lub na jesieni. Gdy wszyscy wracają z wakacji, my właśnie wyjeżdżamy - wtedy już bez łódki, ale też w ciepłe miejsce nad wodą. Najbliższy termin - 4 listopada. Żeglarze po prostu odczuwają konieczność przebywania na wodzie - do tego stopnia, że nawet zimą musimy mieć kontakt z wodą, np. „latając” na bojerach.





Jednak żeglarstwo to nie jedyna pasja, która Panem zafascynowała. Drugim hobby są samochody, i to nie byle jakie. Czy w tym przypadku też rodzice zarazili Pana tym tematem?

KT: Pasja samochodowa wzięła się po prostu z młodzieńczych marzeń. Jak każdy młody chłopak lubiłem oglądać piękne samochody – najpierw na zdjęciach i obrazkach, później na żywo. Moją uwagę przykuwały takie modele, jak Jaguar E-type czy wszelkiej maści Mercedesy. Później ta młodzieńcza fascynacja przenieśli się w pasję, a że stare Mercedesy uchodzą za dużo bardziej trwałe niż Jaguary, to właśnie Mercedes zafascynował moim sercem. Z tą marką byłem zresztą związany od zawsze. Mieliśmy w rodzinie Mercedes, którym zacząłem jeździć zaraz po zrobieniu prawa jazdy, czy w dalsze podróże – np. na „cebulki” do Holandii. Tą marką interesowałem się więc od zawsze i to do niej się przywiązałem.

**Kiedy pojawił się pierwszy zabytkowy Mercedes w Pana rękach i jak kolekcja wygląda dziś?**

KT: Pierwszym historycznym Mercedesem była 15 letnia S-klasa, której używałem jako samochodu służbowego w swojej pierwszej firmie Promexim, w 1989 roku. To zresztą cecha, która zawsze wyróżnia moją kolekcję. Moje Mercedesy to samochody, które mają być wyjątkowe, ale mają jeździć na co dzień, a nie stać w muzeum. Dziś mam znowu podobną S-klasę, model W116, 450 SEL z 1979, ale to wyjątkowy egzemplarz, bo nie dość, że z silnikiem M-100 o pojemności 6,9 litra, to jeszcze jest to motor tuningowany przez AMG z fabrycznych 286 KM do ponad 360 koni. Teraz, po kilkunastu miesiącach pracy, jest w niemal idealnym stanie, ale

na początku nie było łatwo zostać jego właścicielem. Firma AMG budowała bowiem silniki od podstaw i nie miały one numeru fabrycznego. Żeby taki samochód zarejestrować w Polsce, przeszedłem trudną i długą drogę, w którą zaangażowane było nawet ówczesne Ministerstwo Transportu.

Innym starym Mercedesem, który użytkuję do dzisiaj, jest pochodzący z 1990 roku model W126 w wersji 560 SEL, uznawany przez wielu za ostatniego prawdziwego Mercedesa i klasykę klasyków. I to właśnie on od wielu lat towarzyszy mi na co dzień, a wokół niego buduję historyczną kolekcję, cofając się w czasie.

Ale dopiero, gdy wyszukałem i zakupiłem dwudrzwiowy coupe 280 SLC, czyli model W107 z 1979 roku, to mogłem powiedzieć, że spełniłem swoje młodzieńcze marzenie. Moim zdaniem to najlepsze połączenie elegancji, lekkości i walorów trakcyjnych. Perła w pełnej okazałości. I do dziś niezawodny w działaniu. Ten tzw. „damski samochód” jest naszym drugim samochodem w rodzinie i jeździ na co dzień po Warszawie. Mój przyjaciel wyszukał mi właśnie podobny egzemplarz w Ameryce, też model W107, ale z 5 litrowym silnikiem przygotowanym przez AMG.

**Czyli kolekcja będzie się powiększać?**

KT: Mam zamiar rozszerzać swoją kolekcję także o starsze modele. Może kie-



dyś pojawi się w niej obiekt pożądania wielu entuzjastów Mercedesa, czyli Mercedes 230 SL, model W 113 znany jako „Pagoda”. Ale mam jednak ograniczenia, głównie czasowe. Czas muszę dzielić bowiem pomiędzy dwie pasje – Mercedesy i żeglarstwo.

**Czy pożycza Pan któreś z tych cacek synowi?**

KT: Synowi jeszcze nie, bo za młody, ale pożyczam „małego” Mercedesa 280 SLC mojej córce, która czasami ma potrzebę pojawienia się eleganckim samochodem na swoich „damskich” spotkaniach. I trzeba przyznać, że kobiety prezentują się w tym samochodzie bardzo dobrze. Ludzie na ulicy machają, uśmiechają się. Pani też by dobrze wyglądała w takim aucie.

**Proszę się przyznać, czy ma Pan w garażu inną markę?**

KT: No tak, mam terenowego Lexusa, jedyny nie-Mercedes w stajni, którego potrzebuję do holowania przyczepy z jachtem na zawody. Mogłbym co prawda używać do tego celu Mercedesa klasy G, popularnie zwanego Gelendą, ale przecież nie można mieć wszystkiego od razu.

**A nie myślał Pan o tym, by zająć się też bardziej branżowo – zabytkową ciężarówką?**

KT: Na razie o tym jeszcze nie myślałem, głównie dlatego, że takim samochodem trudno jeździć na co dzień. Chyba zostawię to innym.

Zabytkowe Mercedesy mają w Polsce wielu miłośników, którzy organi-

zują rajdy i spotkania. Czy bierze Pan w nich udział?

KT: Na razie niestety nie, i to dlatego, że złoty i rajdy odbywają się głównie w letnie weekendy, a wtedy przecież oddaję tej drugiej pasji – żeglarstwu. W terminie, kiedy odbywa się rajd zabytkowych Mercedesów, akurat przypadają zwykłe ważne regaty i to właśnie ten moment, w którym trzeba wybierać pomiędzy pasjami. Na razie żeglarstwo wygrywa. Ale jak w pełni ukończę przygotowanie mojego 6,9 litrowego W116 do złotów, to być może poświęcę ten weekend regatowy, i pokażę się nim, bo jak śledzę spisy uczestników, to taki jak mój egzemplarz jeszcze się nie pojawiał na złotach.

**Taka pasja musi być chyba kosztowna?**

KT: Owszem, na pewno są hobby tańsze niż moje, ale staram się zachować rozsądne proporcje w wydatkach na obie pasje, nie nadwyrężając za bardzo budżetu domowego. Poza tym, tak jak mówię, moje samochody nie są tylko zabytkami, ale jeżdżą i pełnią funkcję codziennego środka komunikacji. Jedyny mój problem to zbyt mały garaż, więc wspomagam się trochę moim firmowym magazynem.

**Gdy pracowałem w Frans Maas, wszyscy wiedzieliśmy, że nasz prezes posiada taką pasję i przyznam się tym razem ja, że zawsze bałam się nadejścia momentu, gdy otrzymamy jako samochody służbowe stare, 20 letnie Merce-**

**desy. Nawet przygotowując się do tego momentu, robiliśmy tzw. kalkulacje nieopłacalności, aby mieć argumenty dla Pana na „nie”.**

KT: Oj, to powiem Pani, że „koncepcja prezesa” i tak zrealizowała się w kolejnej firmie, tyle że nie z Mercedesami. W naszej obecnej firmie samochody są nie młodsze niż 10 lat, no i wszyscy jeżdżą takimi „old-timerami”, tyle że są to teraz Volvo V-70 i V-40, czyli inna marka, słynąca z niezawodności.

**Obawiam się trochę, że po tym artykule zgłosi się do Pana wielu przedstawicieli ekskluzywnych salonów samochodowych, w tym jeden dwudrzwiowy na weekendowe wyjazdy dla mnie.**

Rozmawiała Dorota Raben

## Krzysztof Trzeźniewski

Urodzony w 1957 roku

Absolwent Politechniki Warszawskiej  
Zawodowo zawsze związany z prywatnymi przedsiębiorstwami

W 1989 r. wraz z dwoma współwłaścicielami założył „PROMEXIM”, jedną z pierwszych prywatnych firm spedycyjnych w Polsce.

W 1994 roku założył i został prezesem Frans Maas Polska. Firmą zarządzał, aż do przejęcia grupy Frans Maas przez firmę DFDS w 2006 roku.

Na tym jednak nie zaprzestał swojej działalności. „Diera” to jego kolejne, aktywne przedsięwzięcie w branży TSL.

Jest członkiem komitetu organizacyjnego Pucharu Polski Jachtów Kabiny, największego w Polsce cyklu imprez dla żeglarzy amatorów.



**Moje motto:** *Robić swoje*

**Moje życie:** *Nie może być szare*

**Moje marzenia:** *Mieć przyjaciela w każdym kraju i wszystkich odwiedzać po kolei*

**Moje cele:** *Nieustannie ich szukam*

**Moje sukcesy:** *Tworzenie od podstaw porządných firm w Polsce*

**Moje porażki:** *Porażki? Oczywiście. Występują też pod nazwą „Doświadczenia Życiowe”*

**Mój skarb:** *Nie przywiązuje wagi do skarbów*

**Moja misja:** *Zostawić po sobie pozytywny ślad*

**Moja radość:** *Swoboda i możliwość robienia tego, co lubię*

**Moje niezapomniane przeżycie:** *Walka z nagłym sztormem na morzu w Chorwacji*

**Moje ukochane miejsce na ziemi:** *Mazurskie jeziora. Ale... wciąż szukam miejsc konkurencyjnych.*