

I Danske Kanotförbundets tidskrift Havkajak nr 69, våren 2023 fanns en 10 sidor lång presentation av mig och mina kajaker och kurser i paddling. Jag väntade mig en intervju och en journalistisk presentation. Men förvånande nog ville redaktören att jag skulle skriva den själv ;-).



PORTRAET AF DEN SVENSKE KAJAKDESIGNER BJÖRN THOMASSON

Tekst: Björn Thomasson

Oversættelse: Lars Wexøe

Foto og illustration: Björn Thomasson, Mark Lange, Kristian Ingemansson

Hav og sejlads har altid betydet meget for mig. Jeg husker fiskerbådene i Strömstad, som tog os ud til øerne i sommerferierne. Især de varme somre i midten af halvtredserne – før jeg begyndte i skolen – havde jeg nogle lange, dejlige dage ude på Koster Øerne og de andre øer i mit nordlige øhav.

Starten på min bådebyggerkarriere

Så var der sommerhuset i det sydlige Halland, hvor min bådebyggerkarriere fik sin begyndelse med en del mere eller mindre farlige flåder og småbåde. I sommerferien – mens jeg gik i gymnasiet – stod jeg til søs og arbejdede på fragtskibe i fart mellem Sverige og Middelhavet.

Derefter fik jeg en reserveofficersuddannelse i den Svenske flåde. Der var sommersejlads med skonnerterne Gladan og Falken, en vintertur med skoleskibet Älvsnaabben rundt på den nordlige halvkugle og ind imellem en masse ture med de gamle, traditionelle Blekingebåde, og flådens gamle skibsbåd med ”loggertrigg”. (Den ældste er bygget i 1847). På dansk hedder det lugger og det var en almindelig rig på små både før i tiden.

Mit første sejlskib ”Maria Kristina”

Selvfølgelig fik jeg selv båd, lige så hurtigt som livsomstændighederne tillod det – og det selvfølgelig med manér: en 10 tons ketch på 36 fod, med skrog i ferrocement, dæk i teaktræ og overbygning i mahogni. Hun fik navnet Maria Kristina og havde 64 m² sejlareal fordelt på klyver, fok, storsejl og mesan. Hun blev bygget i samarbejde med familie og i ungdommeligt overmod, på studielån, ekstra jobs og almindelig entusiasme i årene 1975-77.

I mange år var hun familiens faste omdrejningspunkt om sommeren med feriesejlads i Kattegat, Skagerrak og Østersøen. Men efterhånden indhentede virkeligheden os: øget vedligeholdelse pga. bygherrernes manglende erfaring og mindre sejlads da børnene fik flere egne ferieplaner.

Det førte til, at Maria Kristina fik et nyt hjem og flyttede til Stockholm, hvorfra hun stadig sejler.

Byggede min egen lille sejlbåd

For at råde bod på mine båd/havabstinenser designede og byggede jeg i 1990 en lille lugger-rigget kanotyawl, baseret på engelske modeller fra slutningen af 1800-tallet. Den sejlede fantastisk godt, var manøvreedygtig og nem at håndtere. (4 x 1,5 m, ca. 50 kg. og med 10 m² sejl på to master).

Den blev flittigt brugt langs den svenske vestkyst og både mine egne og andres børn lærte at sejle i den. Men jeg begyndte at overveje en mere enkel tilgang til bådsejlads, uden brug af fx. bådtrailer eller ophalerbedding. Det mest simple, som faldt mig ind, var en kajak.

To skoler vedrørende sejlbådejerskab

Der er to skoler angående bådejerskab: Den Amerikanske ’Bigger and bigger’ og den Engelske, som bygger på at glæden ved at sejle er omvendt proportional med bådens størrelse.

Jeg startede amerikansk, men fortsættelsen blev engelsk. Jeg begyndte at overveje en mere enkel tilgang til bådsejlad, uden brug af fx. bådtrailer eller ophalerbedding. Det mest simple, som faldt mig ind, var en kajak.

Den gule kajak glemte jeg aldrig

Ingen i min familie havde haft hverken kajak eller kano, men set i bakspejlet er der en begivenhed for ca. 30 år siden som sandsynligvis betød noget:

Vi lå udenfor Varberg i vanskelige indsejlingsforhold (tæt tåge, 10 m sigt og hverken radar eller GPS dengang). Mens vi stirrede ud i tågen og lyttede efter lyd, dukkede en gul havkajak pludselig op et par meter fra båden. Vi bad om hjælp til at finde indsejlingen og vor fåmælte kajakven, som havde læst 'Maria Kristina, Limhamn' på båden, pegede sydpå med en fejende bevægelse og sagde 'Limhamn er den retning', hvorefter han lod sig opsluge af tågen igen. Vi fandt endelig vej ind, efter at have brugt vores hørelse til at "finde" det tog, der holdt ved Varberg station, som vi kunne høre på inde på land. Da vi lagde til, lettede tågen og vi fik varm, klar sommerdag. Men den gule kajak glemte jeg aldrig.

Min første designet kajak

Jeg tegnede den første kajak i foråret 1993. Da jeg ikke vidste noget om kajaker, kom min inspiration hovedsagelig fra skånske folkebåde – Olle Anderssons berømte svanshallssnipor: Maria Galante, Tunving og Capella som havde ry for at være hurtige, sødygtige og smukke.

Grundformen fik herefter kajakmål – hele tiden med et vågent øje på proportioner og linjer. Det skulle være enkelt, så ingen skotter, ingen luger, ingen justerbar skeg og intet ror (gadgets, som ikke er der koster intet, vejer intet og kan ikke gå i stykker).

Efter mine erfaringer med sejlbådsbyggerierne havde jeg opnået godt styr på de vigtigste hydrodynamiske beregninger og kunne derfor uden for stort besvær beregne displacement, volumen- og vægtcentre.

Byggede min første kajak på to uger

Byggeriet startede i forsommeren 1993 og pga. en stadig mere akut længsel efter havet (og min konstruktionserfaring fra sejlbåden) tog det hele kun et par uger. Jeg fandt byggemetoden i Gougeon Brothers byggebibel 'On Boat Construction' (et standardværk om moderne tørbådsbygning med epoxy)

En vinklet og skålet standardpagaj blev sat sammen mens lakken tørrede – med inspiration fra 'Sensible Cruising Designs', hvor L. Francis Herreshoffs artikler fra fyrrerne og halvtredserne er tilgængelige i genudgivelse.

Havde aldrig siddet i en kajak

Da jeg aldrig havde siddet i en kajak, var jeg bekymret for stabiliteten af et så smalt fartøj. Det førte til den mest feje beslutning i min kajakkarriere: Jeg byggede en midlertidig pool i haven. To lange og to korte brædder blev sømmet sammen og

stabled op på nogle mursten som ramme for en presenning. Ved hjælp af haveslangen havde jeg nu en provisorisk testpool på 6x1 meter. Testet viste hurtigt, at jeg havde bekymret mig unødigt.

Jeg læssede kajakken på bilens tag og kørte ud til Lomma til stabelafløbning og jomfrurejse.

Langsom med sikkert I kajakken

Den sommer tilbragte jeg megen tid på havet. Jeg flyttede grænserne langsomt og forsigtigt I stadig større bølger og brændinger. Jeg øvede surfing og roteknikker i kraftig vind.

Den ubeskyttede Hallandskyst byder på mange muligheder for at teste, bølger der bryder på åbent vand. I Øresund kunne jeg træne evnen til at holde kajakken på ret køl I svært beregnelig og kort sø. Disse erfaringer er meget nyttige for enhver kajakroer. Du lærer ikke at ro kajak med entusiasme og træning alene. I hårdt vejr gælder det om at bruge vindens og bølgenes kraft til egen fordel. Her tæller erfaring alt.

Som de fleste, der begynder at sejle kajak i rimeligt stabile både, kæntrede jeg aldrig. Jeg følte mig tiltagende sikker, selv under temmelig vanskelige forhold. Jeg lærte at tackle meterhøj bølger der bryder på åbent vand, uden problemer, hvilket nok mere skyldtes min kajaks skrogform end min egen sødygtighed.

Kajakken fik navnet Kavat

Min kajak opførte sig generelt bedre, end jeg havde turdet håbe på og navnet Kavat dukkede op. Det er gammelt nok til ikke længere at blive nedslidt I daglig tale, men er stadig en tiltalende udtryk for bl.a. dristighed.

Ideen om at øve redning var ikke dukket op hos mig endnu. Jeg kæntrede jo aldrig...

Kajak nr. 2 kom der efterspørgsel på

Min Kavat fungerede fint. Nr. 2, et år senere, blev så vellykket, at folk begyndte at spørge om tegninger og bygningsinstruktioner. Langsomt og uventet fik mit hobbyprojekt sit eget liv – det kom gradvist til at bære sig selv økonomisk og genererede med tiden et overskud til at leve af.

Gradvist blev min levevej kajakdesign

Nu tog min kajakkonstruktion for alvor fart og i den næste periode kom der en ny kajak hvert år: Smart, Isfjord, Thule, Norton, Alert – og frem for alt, Nomad (dybest set en forlænget Kavat) som blev min favorit I flere år.

I dag, et par årtier og en del konstruktioner senere, er der ca. 40 kajakker og kanoer samt et par små ro- og sejljoller at vælge imellem – og derudover omkring 50 kajakker til kommercielle firmaer.

Grønlænderpagaj

Ved Stockentræffet I Bohuslän i 2001 dukkede Johan Wagner (Escape Outdoors, Göteborg) op med en grønlandskpagaj, som han demonstrerede så elegant og effektivt at jeg blev inspireret til et par timer I tømrværkstedet og blev en epokegørende oplevelse. Jeg opdagede nye måder at manøvrere kajakken på og fandt en ny tryghed til søs.

Nomad, derefter Hunter og Black Pearl

Måske skulle jeg selv konstruere en grønlandskajak? Den vinter kom Hunter til verden, som afløser for Nomad. Den var inspireret af østgrønlandske kajaker og blev søsat en tidlig forårsdag 2003, før isen var helt væk i Malmös kanaler.

Hunters skrog viste sig at have stort potentiale. Jeg arbejdede på at udvikle og forfine dette yderligere. I hovedet tog planer for en lille, veldimensioneret kajak til leg og grønlandsvendinger.

Hunter er en glimrende kajak for den, som vil have et godt all-round fartøj. Jeg overvejede hvad der kunne blive endnu bedre.

En rullekajak er født

Black Pearl kom til verden i vinteren 2003 og efter lidt tilvænning (snævert cockpit og ny siddestilling) følte jeg mig tiltagende 'hjemme'.

For mig er der en æstetisk enkelhed i mange af de kajaker og det kajakudstyr som forbindes med grønlandsk kultur. Denne minimalistiske æstetik hænger måske sammen med en eksistens på kanten. Der har ikke været mulighed for tidsspilde eller materielt frås – eller at nørkle med unødigt udsmykning af kajakkerne.

Desværre måtte jeg nu konstatere, at hverken Nomad eller Hunter kunne matche Black Pearl i underholdningsværdi. Jeg ville gerne kombinere BP's legesyge og manøvre-/rulningsegenskaber med Nomads lastekapacitet. Jeg prøvede en opskalering af Black Pearl det viste sig at være en blindgyde. Først da jeg gik væk fra den grønlandske skrogform, skete der ting og sager. Måske er grønlandskajakens små dimensioner så præcist udviklet til fartøjets formål, at vigtige egenskaber bare forsvinder med en slavisk opskalering.

Jeg forsøgte i stedet at arbejde mig frem til et kompromis mellem Black Pearl og Nomad.

Langturskajak Njord

I løbet af vinteren 2005 blev Njord lanceret – tiøren var faldet. Njord blev (og er stadig) min bedste langturskajak. Den har ikke helt Nomads lasteevne (men lidt disciplineret baggageminimalisme er aldrig spildt), men til gengæld har den Nomads fartressourcer (endnu bedre under vanskelige forhold) og er tæt på Black Pearl i manøvreduktighed. Njord viste sig desuden enestående god til at klare hård og urolig

sø med rolige, forudsigelige bevægelser. Jeg oplevede med Njord en tryghed under vanskelige vejrforhold, som jeg aldrig havde haft i andre kajakker.

Andre kajakker

Jeg har senere udforsket forskellige aspekter af roning med en stribe af kajakker efter Njord:

Nanoq (vestgrønlandsk I modsætning til Black Pearl, som er mest østgrønlandsk), Havracerne (hvor hurtig kan en kajak blive?), Frej (en mindre og mere alsidig Njord), Spray og Spindrift (de lokkende muligheder med surfski) og Panthera (en syntese af fordelene ved havkajak og surfski).

Design er problemløsning

Design er problemløsning og ikke, som mange tror, noget man tilføjer bagefter for at forbedre markedspotentialet. Der findes ingen markedsførte produkter, som ikke er designet.

Det modsatte af godt design er ikke manglende design men derimod dårligt design.

En kajak har to opgaver: den skal udføre sin praktiske funktion godt og den skal gøre det på en måde, der bringer glæde og tilfredshed hos brugeren.

Hvorfor et Frej god at ro i

Kajakroere, der prøver Frej, undrer sig nogen gange over hvordan en kajak kan være hurtig og effektiv som en langturskajak, manøvrerbar som en whitewater kajak, letvendt som en grønlandskajak samtidig og derudover appellere til både begyndere og erfarne roere. Det er egentlig ikke så svært. Det handler om at balancere æstetiske og funktionelle kvaliteter udfra en gennemtænkt kravsspecifikation. Dernæst må alt uvæsentligt fjernes, således at det vigtige træder frem – og så sørge for, at den oprindelige grundtanke ikke er gået tabt undervejs i processen.

I kommercielle sammenhænge får jeg ofte kommentarer om forenkling, nedskæring af omkostninger og tilpasning af kajakken udseende til hvad køberen forventes at måtte ønske.

Designerens opgave er imidlertid ikke at give folk hvad de vil have – men at vise dem hvad de KAN få hvis de vidste at det var muligt.

Fra tegnebrættet til kommercielle kajak

Frej er blevet en af de få kommercielle kajakker, som er gået i produktion direkte fra tegnebrættet – og derefter ud i kajakbutikkerne. Det har været et meget tilfredsstillende samarbejde med Kanokajakcentret for mig.

Men design handler også om at være bredt inspireret – ikke kun af beslægtede designområder – men også af kunst, musik, film og litteratur. For et par årtier siden brugte jeg megen tid på at male akvareller i forbindelse med kajaroning. Jeg havde et par udstillinger i gallerier på Sveriges vestkyst. Mange af mine ambitioner med disse

akvareller er til stede i form og grafik i mine kajakdesigns. Jeg vinder dog sjældent gehør for de mere subtile farvenuancer, som jeg kan finde på at foreslå. Jeg forstår ikke, hvorfor kajakker næsten altid ses i basisfarverne hvid, rød, gul, blå og grøn. Bilfabrikkerne har ladet sig farveinspirere af fx. tordenhimmel, storm på havet, muslingeskal, mosgrøn, lyngviolet og hørblå etc.

Er det ikke på tide, at kajakfolket vokser fra børnehavens farver ?

Mine andre hobbyer

Musik er også vigtig for mig. Jeg er i godt selskab med bl.a. Dubside, Johan Wirsén, Gordon Brown og Nigel Foster, der spiller og synger. Dubside og jeg har underholdt med musik på flere kajaktræf hos Petruskajak. Når jeg ikke beskæftiger mig med kajak, bruger jeg mange timer på at arrangere, spele, synge og indspille musik.

Mine samarbejde partner

Gennem årene har jeg arbejdet sammen med forskellige virksomheder som har bygget mine kajakker. Mine samarbejdspartnere er for tiden fortrinsvis Petruskajak og Kanokajakcentret.

Petrus Johansson bestilte tegninger til et par kajakker for lidt over 20 år siden og har i mellemtiden udviklet sin forretning til hvad der tidligere er blevet præsenteret her i magasinet. Alle har mulighed for at bygge deres egen kajak i træ på en uge.

Kim Kemp på Kanokajakcentret havde noteret sig, at hjemmelavede Frej-kajakker var begyndt at dukke op på forskellige kajaktræf, og at folk var begyndt at snakke om dem. For ni år siden begyndte vi at udvikle en Frej til kompositbyggeri. Det blev en formidabel succes, dels pga. Kim valgte ikke at foretage nogen ændringer i forhold til originalen! Frej i glasfiber blev en 'rigtig' Frej. Siden dengang er Frej i termoformet plast blevet tilgængelig. Der arbejdes på Panthera og bagefter håber jeg Njord også bliver markedsført i samme udgave.

Mine 8500 selvkajakbygger

Både fartøjerne og byggeteknikken udviklet sig, siden jeg selv tog fat. Jeg har indsamlet en del erfaring og har også fået kritik og gode råd undervejs fra mange af de 8500 personer som har bygget eller bygger deres eget fartøj efter mine tegninger.

At bygge en kajak tager tid

Som før nævnt, har jeg bestræbt mig på at forenkle procedurerne så meget som mulig, dels for hurtigt at få prototyper i vandet og dels for at give selvbyggere de bedste muligheder for at gennemføre et tilfredsstillende projekt på rimelig tid. Professionelle bådebyggere kan naturligvis bygge hurtigt og effektivt. Min Black Pearl tog mig ca. 40 timer at bygge og Njord ca. 50 timer, incl. alt udstyr. Men det var prototypebyggerier med meget moderate krav til finish.

... om Design

En af mine inspirationskilder har været Dieter Rams (Brauns designer):

Good design:

- is innovative
- makes a product useful
- is aesthetic
- helps us to understand a product
- is unobtrusive
- is honest
- is durable
- is consequent to the last detail
- is concerned with the environment- is as little design as possible.

Myter om kajakker

1. Myte – En stor kajak er sikrere end en lille kajak.

Ofte er det stik modsat. I en lille, let kajak er det let for roeren at bevare kontrollen i dårligt vejr. En stor kajak vejer mere og giver vind og vand bedre muligheder for at 'overtage' kontrollen over begivenhederne.

1. En stor kajak er mere behagelig at sejle end en lille kajak.

Overraskende nok sidder du behageligt og afslappet i et lille, trangt cockpit. Roeren er tæt på skroget og kan derfor få støtte overalt, hvis det bliver nødvendigt. Det er nemt at skifte position under lange ture. Du får bedre kontrol over kajakken og kan sejle længere uden at strække benene. I et rummeligt cockpit skal du spænde mellem lændestøtten, knæbøjlen og fodstøtten for at kontrollere fartøjet. Du er således låst i den samme siddestilling. Da dækket normalt er højere på en stor kajak, skal du løfte knæene højere for at nå lårstøtterne, hvilket hæver tyngde punktet og resulterer i dårligere stabilitet

2. Stabilitet – jo mere jo bedre.

For de fleste er det svært at forestille sig situationer, hvor man IKKE ønsker sig så megen stabilitet som muligt. Men stabilitet er kun kajakkens søgen efter at ligge parallelt med vandoverfladen – hvilket er behageligt, når vandoverfladen er flad og vandret. Når der er bølger, tvinges en alt for stabil kajak til at rulle med bølgerne og dermed bliver det sværere for roeren at koncentrere sig om vind og bølger.

3. En lang kajak er en hurtig kajak.

Ja – en smal og lang kajak ER hurtig – i teorien, men kun hvis vi snakker topfart med en stærk og teknisk dygtig roer. Det lange skrog har normalt en større våd overflade og dermed mere friktion mod vandet, som skal overvindes. En uerfaren roer vil derfor opleve, at det er anstrengende og trættende at holde farten.

Maritime ordliste

Ferro-cement: stålforstærket specialcement, som giver et stærkt, let og holdbart skrog, men er for tidskrævende til kommerciel brug.

Loggertrigg – på dansk ”Luggersejl” (en; lug rig): firkantet sejl det sættes på en skrå stage el. rå. Uden bom, langskib. Sejlet når højere end masten.

Kanotyawl – på dansk ”Yawl” : også kaldet yawler. Rigningstype for mindre sejlfartøjer, hvor den højeste mast är den forreste mast, stormasten. Mesanmasten kaldes ofte for papegøjemasten.

Ketchriggen, der ligner yawlen, har en højere og mere dominerende mesanmast. Yawlens mesanmast står agten om rorstammens skæringspunkt med vandlinjen, mens ketchens står foran denne punkt.