

Fra "Friluftsboka" utgitt av H. Aschhougs & Co forlag i 1941 henter vi denne artikkelen. Tidssilde fra en tidlig epoke i norsk kajakkspport. (TG)

SÅ SVINGER VI PADLEÅRA

Av Karl Fürst

Padleren lever med sommer, sol og sjø i sinnet året rundt. Ikke før er båten lagt op om høsten — så er planene for neste år i full sving. Han skal ha ny båt, øvelsen er kommet nu efter første sesongen, og den gamle båten synes brei og makelig. En slankere, mere lettpadlet type høver bedre nu. Snart er kjølen strukket, og så er vinterkveldene besatt med et hyggelig tidsfordriv. Han blir glad i dette arbeidet — det lekke lille skroget tar form under hendene, han pusser og filer, lakker og maler til båten ligger delikat og farveglad klar til «stabelavløpning» den første varme vårdagen.

Padleren elsker sin sport og sin båt. Den tar ham med ut i intimeste kontakt med naturen — friluftsliv i høieste potens. Fra først i mai yrer det av liv på fjorden av denne stadig voksende flåten av farverike småbåter. Sporten blir mere og mere populær — og med rette. Kan en tenke sig noe mere lett-vint enn å ta båten under armen og på et snaut minutt være på vannet — og så bærer det utover med raske tak — en øvet padler gjør mila på 1½ time i vanlig turfart, han kommer langt slik på eftermiddagen. For ikke å snakke om campinglivet. Kajakken rummer alt en trenger ha med sig, telt, sovepose, kokegreier og fiskesaker, den bærer padleren dit han vil, intet sund er for trangt, ingen vik for grunn, han kan velge og vrake mellem de tusener av idylliske leirplasser langs Norges kyst.



Padleren utvikler en kraftig arm- rygg- buk- og brystmuskulatur

Våre dagers kajaker leder sine aner tilbake til eskimokajakken, men dyktige konstruktører har formet dem så de tilfredsstiller sportens krav, og en skal lete lenge før en finner noen direkte likhet mellom naturfolkets primitive farkost og en moderne racerkajakk.

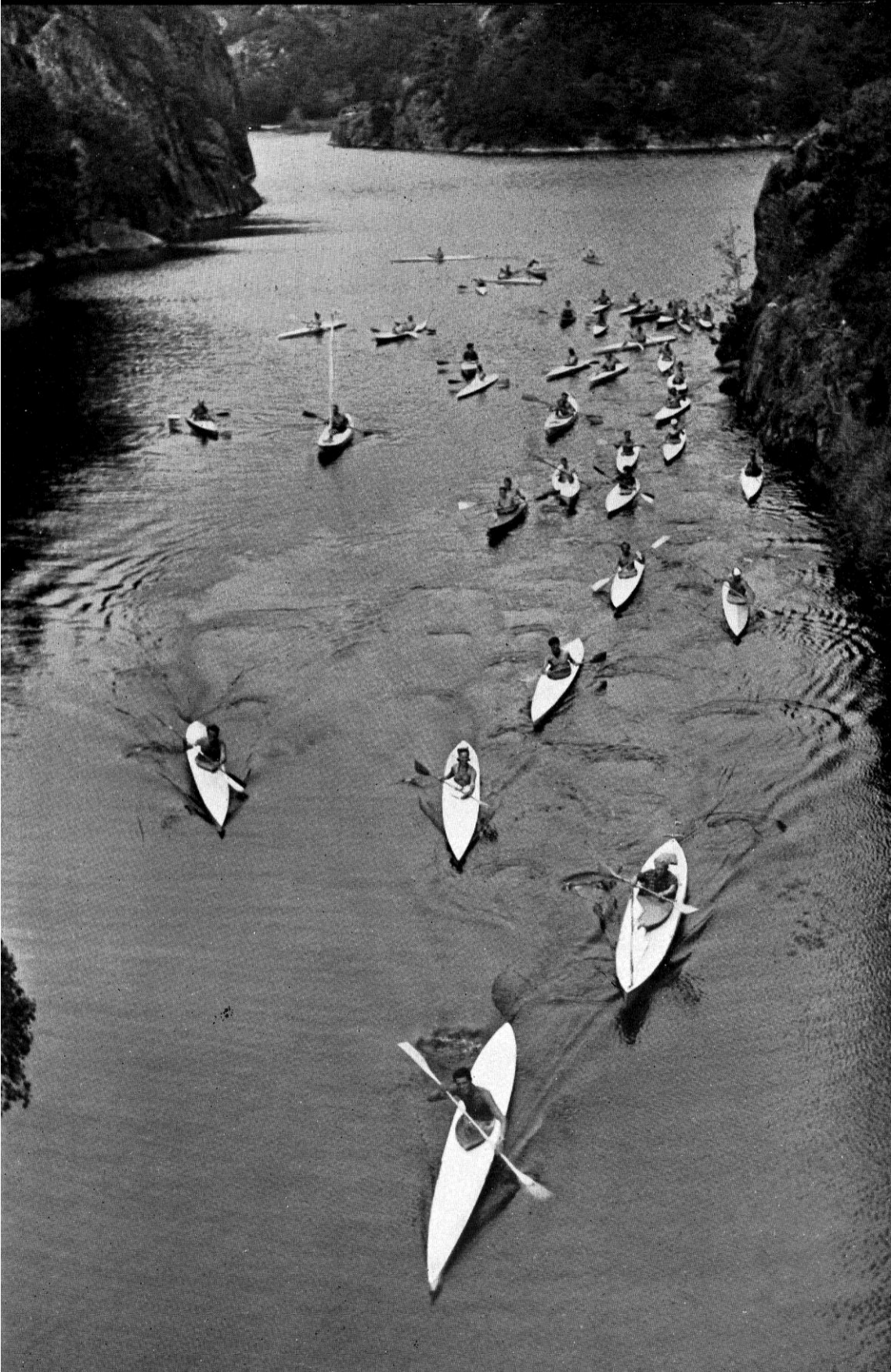
Kajakken defineres som «en farkost som drives frem med dobbelt paddel-åre og som sett ovenfra er spiss i begge ender. Den er helt dekket med undtagelse av sitterum». Vi skal ta for oss de forskjellige typene en kan velge mellom, og begynner med :

Turkajakkene. Kravene til disse er sikkerhet, sjødyktighet og god plass til bagasje. De minner i profil om eskimokajakkene med sitt karakteristiske «spring» i dekket. Takket være sin form flyter de lett ovenpå i sjø — de lar sig ikke «grave ned», selv om bølgene bryter ganske kraftig. De nyeste konstruksjoner av turkajakker er smalere og lavere enn de eldre, de er lettere å padle og har mindre avdrift i vind. Plassen til bagasjen er naturligvis en del redusert, men den var nesten overflødig god i de eldre typene. Turkajakkene finnes både for én og to personer. Er padlerne noenlunde jevn gode, bør de benytte enmannskajakker, mens tomannskajakken er å foretrekke om padlerne ikke er like kraftige, f. eks. dame og herre. Til en viss grad kan det også være et økonomisk spørsmål — to enmannskajakker koster nesten dobbelt så meget som en tomannskajakk. Velg tross dette fortrinnsvis enmannskajakken, med den får en alltid størst glede av sporten.

Turpadleren innreder sin båt med omhu. Plassen ombord er begrenset, og hver tomme må nyttes. Kajakken forsynes med en vanntett skuff av sink hvor de mest ømfintlige sakene kan opbevares. Ved hjelp av trinser i for- og akterstevn stues sekker og poser så langt inn som mulig. På sidene i sitterummet er det greit å ha festet poser med glidelås for småting en lett vil ha tak i, klokke, sololje, kart, fiskesnøre o. s. v.

Racerkajakkene er konstruert og bygget for størst mulig fart. De er meget lave og har et torpedolignende utseende, så de skjærer tvers igjennom sjøene. Typene har i de senere årene utviklet sig i retning av strømlinje- eller dråpeformen, d. v. s. et fyldig forskib og et meget skarpt akterskib. Følgen er at de er meget lite sjødyktige og bare kan brukes i smult vann under konkurranser og til trening. Ifølge de internasjonale regler skal en enmanns racerkajakk ha en maksimumslengde av 5,20 m, en minimumsbredde av 0,51 m og en minimumsvekt av 12 kg. Innenfor rammen av disse målene har konstruktørene nådd den ytterste grense av hvad en slik båt kan yde, og det er vanskelig å avgjøre hvilken type er den beste — det blir til syvende og sist menneskemateriellet som gjør utslaget i konkurransene.

Noen av de eldre konstruksjonene av racerkajakker er så sjødyktige at de med fordel kan brukes når en vil ha en lettpadlet båt til småturer, ja øvede padlere bruker dem til og med på langturer når de ikke stiller for store krav til komfort og plass ombord.



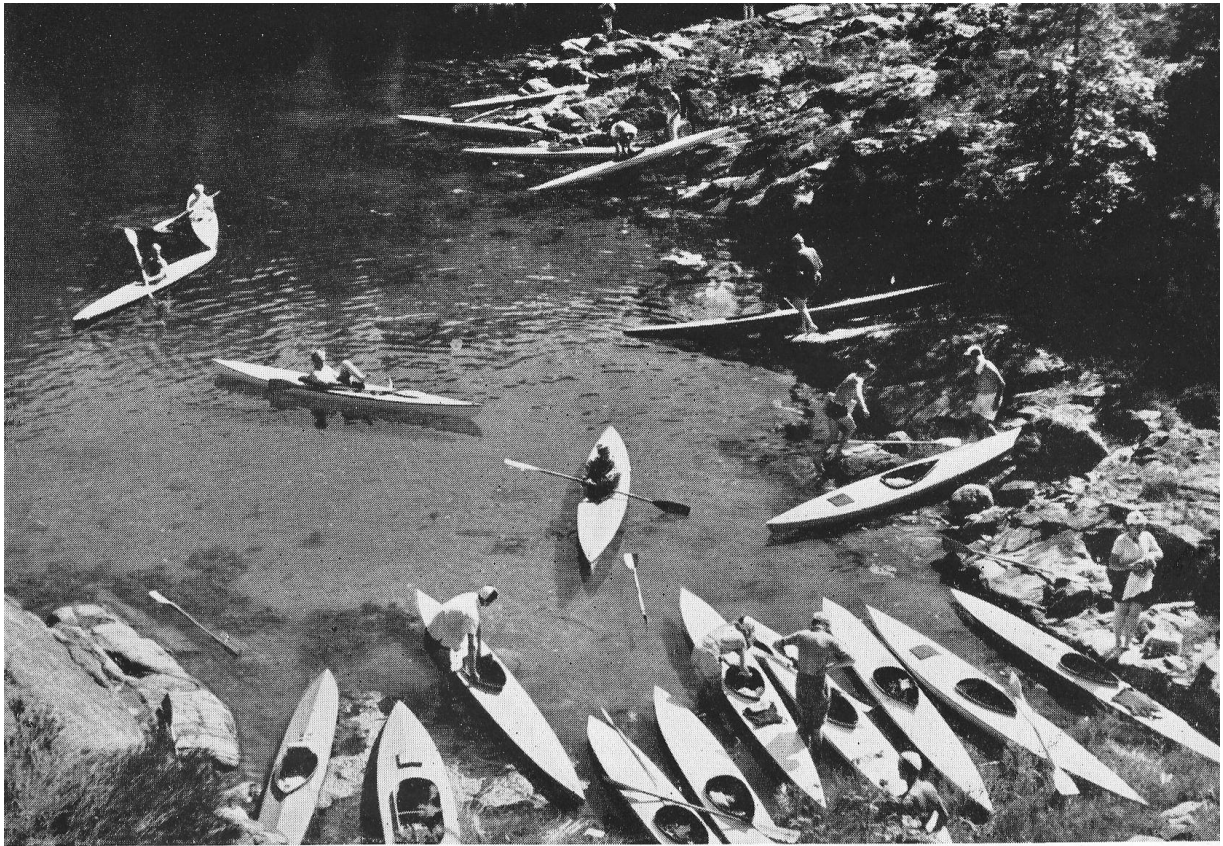
Den kanadiske kanoen er helt åpen og drives frem med enkel paddelåre av én eller to padlere. Denne typen passer best på elver og innsjøer eller i farvann hvor en ikke risikerer altfor grov sjø. Den har sin fordel i sin store bæreevne og rummelighet — opptil fire personer får makelig plass i den. Men den har også sine mangler. Den kan ikke sammenlignes med kajakken i sjødyktighet og er langt fra så lett å padle som denne og har følgelig en betraktelig mindre aksjonsradius. Da kanoen praktisk talt er udekket, er bagasjen og de ombordværende dårlig beskyttet mot sjøsprøit og regn.

Kajakken drives frem med padleåren, og skal en ha full glede av padlingen, må dette redskapet være perfekt. En åre som er for lang eller for tung, tretter padleren unødig. Det er vanskelig selv å lage sig en god padleåre, den blir gjerne tung og klumpet. En førsteklasses håndverksmessig laget åre kan en nu kjøpe til overkommelig pris — det gjelder bare å se sig godt for, så en får rette fasongen. Det fins nemlig en mengde årer i handelen som egner sig dårlig for padling med de skandinaviske kajaktypene — de er konstruert for mellemeuropéiske sammenleggbare gummibåter som vesentlig blir padlet på elver og innsjøer.

En riktig padleåre skal ha en lengde på ca. 2,25 meter for kajakker med opptil 66 cm bredde. For bredere kajakker bør lengden være $2\text{ m} + \frac{1}{2}$ av kajakkens bredde — f. eks. for en 75 cm bred båt 2,38 m. Bredden på årebladet bør ikke være under 17 og ikke over 19 cm, vekten av åren minst mulig over kiloen. Sett i profil skal årebladet svinges i en flat, jevn bue fra skaftet og utover til beslaget. Årer som er sterkt hulet eller skjeformet duger ikke — de «setter sig fast» i vannet når de skal løftes etter endt tak. Av praktiske grunner er padleåren delt i to. Med en holk av messing kan den settes sammen på midten. Slik blir den lett vint å bære med sig og å stue bort i kajakken. Når åren skal gjøres klar til padling, settes den slik sammen at bladene danner en vinkel på ca. 80° med hverandre, det vil si at de danner et X sett langsefter fra ene enden. Årebladene arbeider vekselvis, og mens det ene bladet tar taket i vannet, skjærer det andre flatt gjennom luften uten å yde motstand. Det er utrolig hvor mye dette har å si, særlig ved padling i motvind.

Til avveksling kan det være både morsomt og behagelig å sette seil, selv om det ikke alltid er noen fordel for farten; som regel kommer en fortest frem med padleåren. Hjelpeseilet bør aldri være stort, for enmannskajakker ikke over $2-2\frac{1}{2}$ kvm., for tomannskajakker og kanadiske kanoer opptil 3 kvm. Bruk helst ikke seil på kajakker som er smalere enn 70 cm, de er gjerne for ranke, og faren for kantring er til stede.

Under padling i sjø og regn gjelder det å ha et solid og vanntett trekk over sitterummet. Trekket syes av mykt, impregnert stoff og holdes stramt spent rundt karmen av en kraftig gummistrikk sydd inn rundt kanten. Strikken er så elastisk at trekket uten særlig motstand smetter av om en skulde være så uheldig å kandre. I trekket skjæres hull der padleren skal sitte, og til



Vi går iland. Legg merke til detaljene: Utstigning, utpakning, beklædning, opletting av kajakkene, kajakktypene osv.

hullet syes et «livstykke» en 20—30 cm høit som festes med seler over skuldrene eller knyttes rundt livet. En løstsittende anorakk eller busserull knappes til livstykket — og så kan sjøene bryte over kajakk og padler uten at en dråpe slipper innenbords — en utvilsom fordel når telt og sovepose skal gjøres klar for natten.

La oss følge padleren på en tur utover fjorden en sommerdag med vekslende vær. Vi vil lære litt om sporten og kanskje komme tilbake fra turen like begeistret som han selv er.

Forberedelsene tar litt tid — pakningen skal stues omhyggelig, båten må ligge riktig på vannet, så hverken baug eller akterende stikker for dypt eller ligger for høit. Nu er alt ombord, og han bærer kajakken forsiktig ut og setter den på vannet, han har lært av bitter erfaring at det lønner sig dårlig å trekke den over sand og stein, duken får lett rifter og hull ved slik skjodesløs behandling. Fra en lav stein entrer han båten, først det ene benet midtskibs lengst mulig fremme i sitterummet, samtidig som han støtter begge hendene på sidedekket. Så slipper han land med det andre benet og setter sig ned. Det ser ikke mye vanskelig ut, men han husker de første gangene han prøvde sig, da var han ikke fullt så sikker, følte sig nokså vaklende og måtte ha en

til å støe båten hver gang han skulde ombord. Det var som med syklingen, med litt øvelse kom balansen, og nu sitter han løs og ledig uten å spenne kroppen og følger automatisk alle båtens bevegelser i hofteleddet. Åren fattes med begge hender i vel en skulderbreddes avstand, over- og underarmen danner en rett vinkel når åren ligger vannrett støet på karmen, han retter sig op med kroppen lett foroverbøid, strekker den ene armen helt ut og setter åren i vannet. Dette er utgangsstillingen for padletaket. Den utstrakte armen trekker, den bøide armen skyver nu på åren med jevn kraft, og kajakken beveger sig fremover gjennom vannet. I slutten av taket har armene byttet stilling, den som før var utstrakt, er nu bøid og omvendt — utgangsstillingen til neste tak er klar. I det korte moment begge bladene er i luften vrir han på åren. Vi husker at årebladene står i vinkel til hverandre, under taket står det ene nesten loddrett i vannet, mens det andre skjener vannrett gjennom luften. Padleren holder hele tiden med et fast grep med en hånd om skaffet, mens padleåren roterer frem og tilbake i den andre. For mange er dette litt vrient og trettende til å begynne med, men det er som så meget annet en øvelsessak.

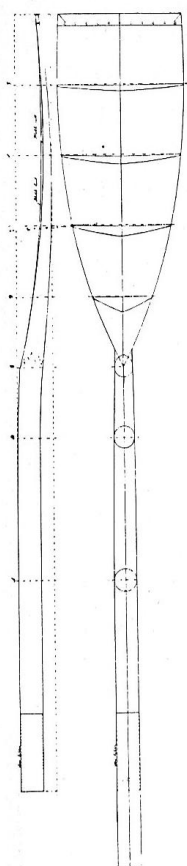
Det er en langtur padleren har foran sig, og det gjelder å spare på kreftene. Åren holder han i naturlig høide og fører den lavest mulig, takene går jevnt som en møllevinge uten rykk, vi teller en 30—35 dobbelttak i minuttet. Han «lister» åren i vannet for hvert tak, vi hører nesten ikke at han padler, så stilt går det for sig — her er ikke snakk om plask og sprut, mykt og lett og uten slingring skjærer den slanke baugen gjennom vannet.

Time efter time i samme jevne takt, kilometer på kilometer legger han bak sig, mens de vakreste landskaper passerer revy. Føler han sig fristet til en dukkert eller en bit mat, er det et øieblikks sak å lande på et blankskurt skjær eller i en innbydende vik. Han har ingen bånd på sig — er skipper på egen skute og gjør akkurat hvad han vil. Nærmer det sig middagstid, slenger han snøret ut, er han heldig vanker det kokefisk til middag, hvis ikke er reserveprovianten ombord. Han lider ingen nød, selv om kosten på turen er den enklest mulige. Smør, brød, egg og bacon smaker liflig til en kopp kaffe og er enkelt å tilberede. Vanligvis har han minst mulig proviant ombord, det gjelder ikke å dra på for mye, og landhandlere er det som regel nok av langs kysten, så beholdningene lett kan suppleres.

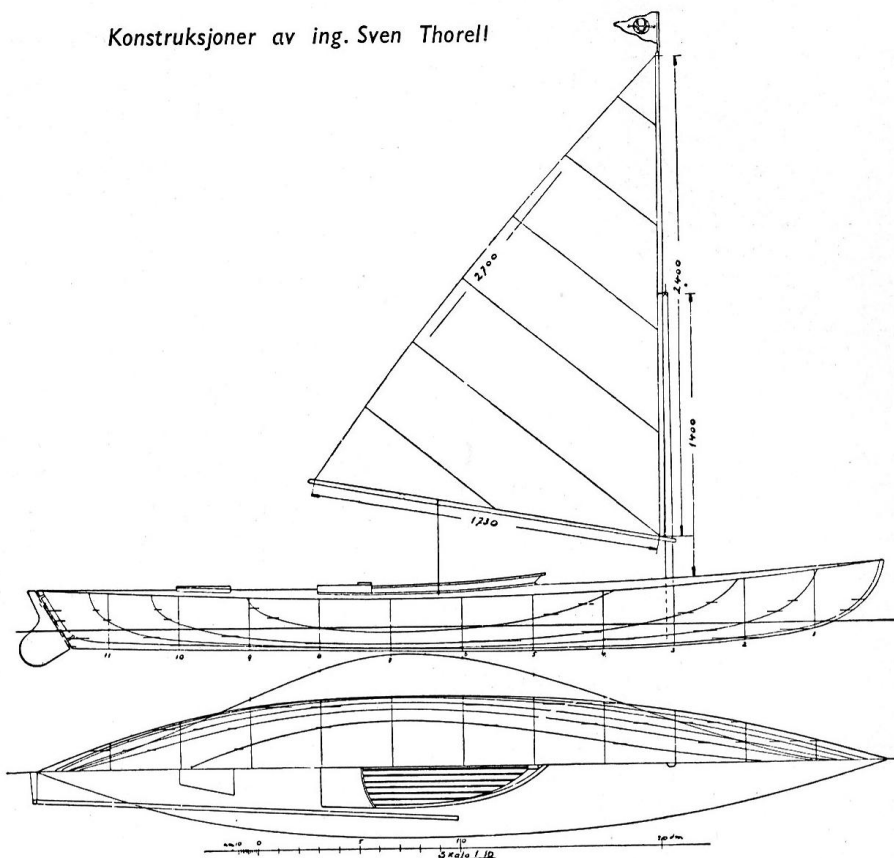
Hittil er turen gått innenskjærs i smult farvann, men nu blir terrenget mere åpent. For å korte av på veien vil han krysse fjorden og stikke over et åpent havstykke, vinden er med, så det skal gå fint. Det er best å strekke bena litt først, turen over vil nok vare noen timer. Han lander på ytterste skjæret, tar sig en dukkert og en brødskive og legger så trøstig på vei med peiling på innløpet han såvidt skimter på andre siden av fjorden.

Vinden friskner og topper sjøene, de skvalper over dekket og vil gjøre ham selskap ombord. Sitterumtrekket må frem, det smyges over hodet,

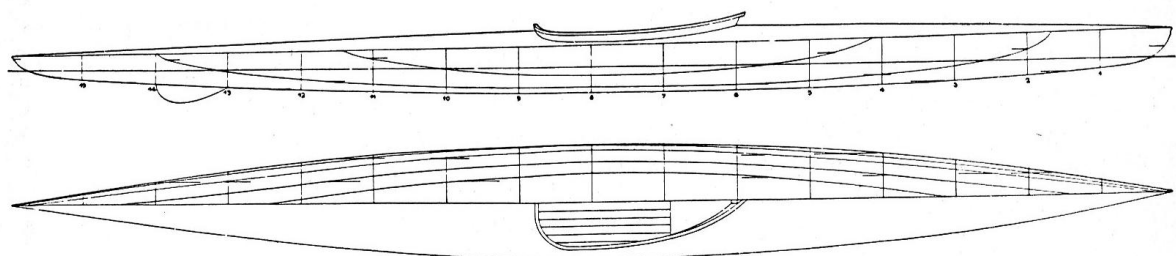
Konstruksjoner av ing. Sven Thorell



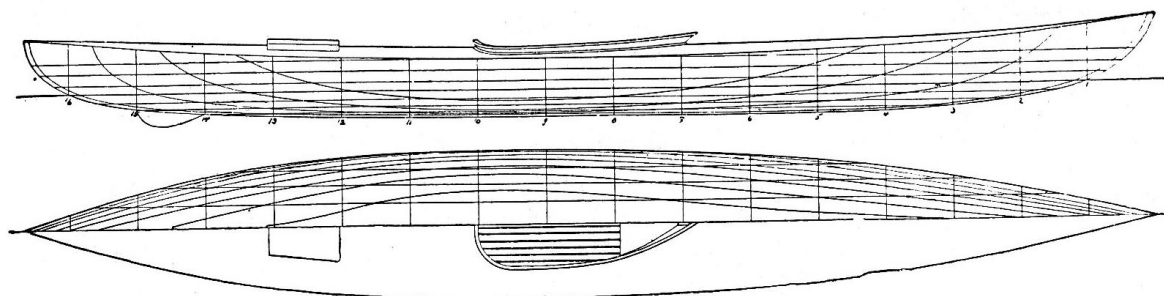
Korrekt padleåre



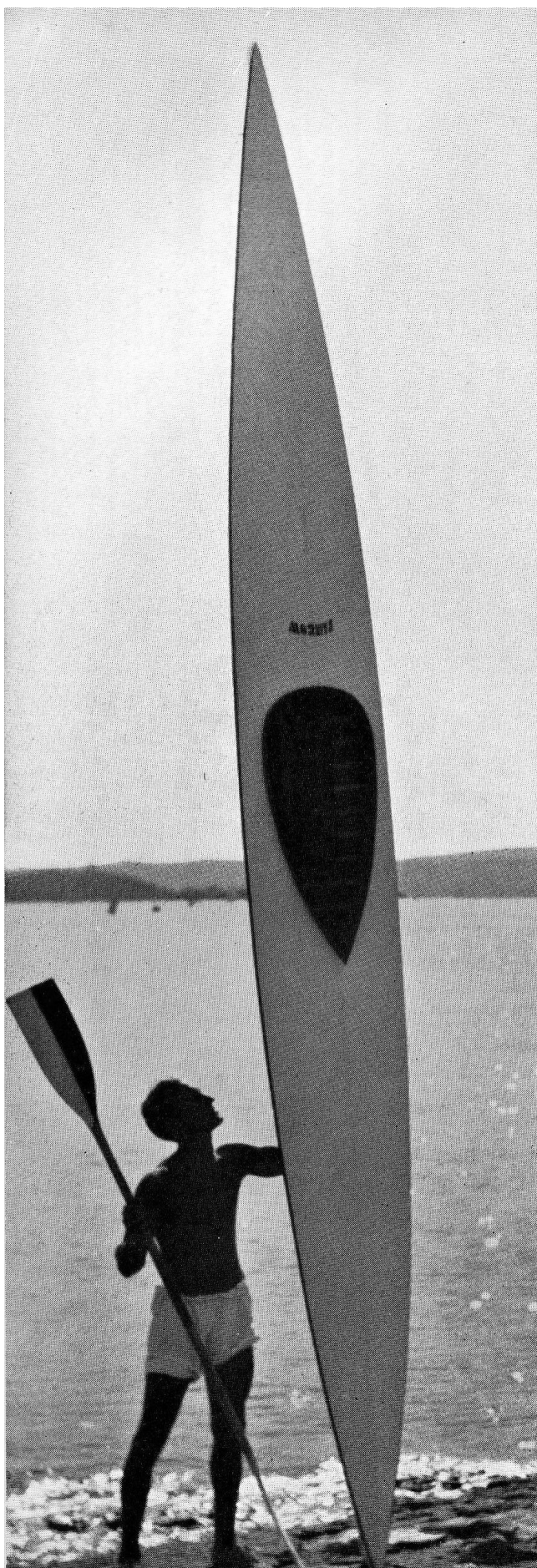
Kajakk med hjelpeseil



Racerkajakk



Turkajakk



spennes fast rundt karmen — og padleren sitter tørt og fint. Det er lett å padle nu, vinden tar godt i ryggen og øker på farten, bølgene hjelper også til, men er ennå ikke så store at de kan bære kajakken på ryggen. Jo mer han fjerner seg fra land, desto større blir bølgene — de lange, jevne havdønningene hever sig høiere og høiere, og nu begynner moroa for alvor.

En riktig rusk av en bølge får tak i kajakken og hiver den opp på ryggen så det riktig suger i maven på padleren — og nu er han i sitt ess, dette er fest og spenning. Han synker ned i neste bølgedal, skotter akterut over skulderen og ser bølgen heve sig høi og mektig bak sig. I samme øieblikk den løfter kajakken setter han i med en kraftig spurt, for å holde sig lengst mulig oppe på bølgekammen. Det lykkes over forventning, han rider på bølgetoppen med en fantastisk fart et langt stykke fremover, mens skumfråden står som en foss om kajakken. Dette går like hvass som hawaii-folkenes «surfriding» eller som en frisk utforkjøring på ski — farten og spenningen er den samme...

Bølge følger på bølge — de blir større og større, men padleren kjenner sin båt og stoler på den og på sin egen dyktighet. Blir det for slitsomt iblandt, legger han åren flatt på vannet og støtter sig til den mens han tar en hvil. Tiden går som en røik, og før han vet ordet av det er fjorden krysset, og han glir inn i lunere farvann igjen.

Enmanns racerkajakk har en lengde av 5,20 m og en bredde av 0,51 m

Det er ikke fritt for at turen over har leitet endel på armene, og det kunde være gunstig å få lagt noen kilometer «gratis» til dagsmarsjen. Hjelpeseilet settes, han lener sig behagelig tilbake og styrer med padleåren. Snadden kommer frem, og i «dolce far niente» siger han fremover til vinden løier helt av utpå kvelden. En snaubeitet gressvoll ved en liten bekk innbyr til natte-losji, båten bæres på land, primusen fyres op, og mens kaffevannet koker setter han telt og gjør klar for natten.

Det er ikke for ingenting at padlesporten stadig vinner større utbredelse i Norge og at den uten tvil vil bli den mest populære av all vannsport.

Først og fremst er Norge med sin lange kyst og sin lune skjærgård et rent paradys for padlere. Nesten overalt fins farvann hvor sporten kan dyrkes med største utbytte og uten fare. Og sporten er tilgjengelig for alle, han og hun, gutt og gubbe, finner sig til rette med padleåren i hånden. Sporten har sin charme for hver av dem. Små-guttene plasker og bader, ungdommen møtes til konkurranser, drar på langturer, rider bølgene på åpne havet, og de eldre nyder solen og den ugenerte freden de kan søke ut til med sin lille lettvinde båt.

Et moment av ganske vesentlig betydning er det at en padler alltid ser fremover i fartretningen og ikke må vri hodet for å holde kursen, slik en må gjøre under roing. Padleren utvikler en kraftig arm-, rygg-, buk- og brystmuskulatur. Bevegelsene i padletaket har meget tilfelles med stavtakene på ski, og våre skiløpere burde i meget større utstrekning bruke padlingen som sommertrening.

Bygger en sin kajakk selv, blir den meget overkommelig i pris, ja, den billigste båt en overhodet kan skaffe sig. Skal kajakken kjøpes ferdig, må en se sig godt for, og en billig båt bør en betenke sig lenge på å ta, den er i 9 av 10 tilfelle en «kalket grav», pen utenpå og dårlig inni. Skal en kajakk være solid og pen, trenges det nemlig førsteklases materialer, sammenføring overalt med skruer og nagler av messing og kobber, grundig impregnering av treverk og duk og et omhyggelig utført malerarbeide for å gi båten den siste



Det bærer utover med kraftige tak

«finish» med en blank og glatt overflate. Dette siste er avgjørende for å gi båten god gli så den blir lett å padle — en tipp topp trimmet racerkajakk er blank som et speil. Disse forskjellige operasjoner tar først og fremst tid, og den som lager båten, skal ha betaling for sitt arbeide. Derfor vil en prima ferdigbygget kajakk bli relativt dyr — men den er uten tvil verd det.

Brukes kajakken fornuftig og behandles den med omhu, er den ikke farligere å ferdes i enn et hvilket som helst annet fartøi, men den som befinner sig på sjøen, er alltid utsatt for en viss risiko, og ulykker bør alltid forebygges.

Det sier sig selv at en dårlig svømmer aldri må sette sig i en kajakk. Uheldigvis syndes det grovt mot denne regel, og de ulykker som forekommer, skyldes i de fleste tilfelle manglende svømmedyktighet. For sikkerhets skyld bør alltid svømmebelte eller flytepute finnes ombord. Er været så overhending at det er tvilsomt om turen kan gjøres uten fare, så legg ikke ut. Kantrer båten, kan den entres igjen på den måten at en setter sig skrevs over akterdekket og aker sig fremover til sitterummet, der en først setter sig på bunnen av båten og så lar bena følge etter. Er entring umulig, så *slipp ikke båten*, det er sikrere å ha den å flyte på mens den bukseres til land.

Vær oppmerksom på at en tomanskajakk aldri blir så sjødyktig og lett manøvrerbar som en enmannskajakk og derfor ikke bør brukes over åpne strekninger i hardt vær og aldri til ridning på bølgene.

Skal en seile med kajakk, bør en lære sig å kjenne båtens bevegelser i svak, stø vind med skjøtet i hånden, så seilet fort kan slippes om det skulde komme et kast. Tott aldri seilet for meget, det skal «blaffe» ved masten ved den minste firing på skjøtet. Pass godt op for gibb og slingring under lens — la aldri seilet stå for meget fremover, da har bommen lett for å løfte sig, og det blir ekstra mye «pendling». Vil seilet gibbe, så dra litt inn på skjøtet, hjelp seilet over med hånden og slipp det langsomt ut på den andre siden. Prøv aldri på å krysse. Kajakken er uten kjøl og driver så meget av at en ikke vinner noe på slagene.

Dette var noen enkle, men særdeles viktige forsiktighetsregler, som alle fornuftige padlere følger — og dem hender det heller aldri noe galt med.

Når sommerens ferie og fritid skal planlegges, så ha øinene åpne for hvad padlesporten kan by i form av friskt og sunt friluftsliv: 100 % sol, luft og

sjø og et fond av sundhet og glade minner med et meget beskjedent budgett.

Kan en forlange mer?



Han krysser et åpent havstykke for å korte veien