

Båtbaronen

Birger Kullmann fra Nesøya designer Norges flotteste båter

Fredrik Furuseth

Båtdesign. Ikke alle nye båter er laget på samlebånd i Asia. Birger Kullmann designeren av de største finessene.

Ønsker du en spesialtegnede båt må du være villig til å åpne lommeboken. Men Norges kanskje mest respekterte skipsarkitekt lover et produkt som oser kvalitet.

– Det blir ikke billige båter i Norge, vi har priset oss ut av det markedet. En båt fra oss koster det dobbelte av en billigbåt som du kan få kjøpt i Asker og Bærum. Jeg har registrert at det er mye enkel kvalitet der ute, og du får det du betaler for, sier han.

Med over 25 års fartstid i bransjen vet han hva han snakker om. 50-åringen jobber parallelt med spesialfartøyer, fritidsbåter, arkitektur og industridesign. På merittlisten står blant annet taket på Vikingskipet på Hamar og en rekke designpriser både for offshore redningsbåter og fritidsbåter.

– Bygger jeg en båt til deg detter ikke kjølen av hvis du går på grunn, det kan jeg bare si deg. Kundene mine har gjerne hatt båt hele livet og kjøper seg forsiktig opp etter hvert. Mange av førstegangskjøperne på båtmarkedet i dag handler for store båter i stedet for å lære seg båt fra grunnen av. Det blir som å kjøpe en semitrailer uten å ha lært å sykle først, sier han.

Ønsker eleganse

Utseendet på en typisk Kullmann-båt blir lagt ut fra følgende kriterier:

– Jeg er minimalist og vil ha straighte, ubrutte linjer. Jeg skreller vekk alt annet enn det essensielle.

Runde, blubne linjer i alle retninger er noe vi ikke gjør. Mange motorbåter har en lei tendens til å få nettopp et slikt uttrykk.

Kullmann mener også det er viktig å lytte til kunden.

– Hva som er pent er opp til øyet som ser og avhenger samtidig av hvilken tid og setting du er i. De båtene folk synes er vakre i dag var ofte de som var karakterisert som de stygge i sin tid. Men jeg er så fordomsfull at jeg mener at mange av de båtene vi ser i dag alltid vil være stygge.

– Hvorfor?

– Altfor mange av båtene vi ser i dag er som flytende skoer; vi flytter bare det vi har i heimen om bord. Ofte har båtene en haug med kabiner og mange toaletter, alt med ståhøyde. Det er dessverre mye slapp design og dårlig kvalitet ute og går.

Nyskapende

I 1992 var han med og skapte «Grand Piano», en av de mest avanserte seilbåtene bygget noensinne. Sammen med blant andre Audun Goksoyr og Erik Otterstad fra Nesøya laget han en komposittbåt som kun veide halvparten av det båt på denne størrelsen veier.

– Vi har vært pionerer på verdensbasis når det gjelder å kombinere tre og komposittfibre. Det var definitivt en milepæl innen båtkonstruksjon. Hele båten er limt og støpt i ett stykke og har ikke en skrue. Mahognilaget er løvtynt og ser ut som det dekker hele båten, sier Kullmann og blar i bilder fra prosjektet.

– Når du ser den tror du at det er en trebåt. Men hvis du vet vekten skjønner du at det ikke stemmer. Jeg vil påstå at det er en av de mest avanserte båtene som er laget i Norge, ja, kanskje i hele verden.

Norge er et importland

På 80-tallet var Kullmann teknisk sjef for Norges seilforbund. Her var han med på å utvikle systemet for hvordan en seilbåt skulle konstrueres for konkurranse slik at alle skulle seile på like premisser. Han var også Skandinaviens delegat i Offshore Racing Council, og regelverkene han var med på å utvikle her benyttes ennå.

– Det har vært interessant å være med på å legge en del premisser, men på seilbåtsiden mener jeg at vi har store utfordringer her til lands. Vi har blitt et importland og har ikke noe industri igjen. Helt siden Jan Herman Linges tid har det ikke vært noe sving på sakene. Det finnes ikke verft igjen i Oslo-området. I Asker og Bærum er det ikke bygget en seilbåt siden Oslo Trebåtbyggeri laget Ung-2000 og en 42' turbåt etter mine tegninger for 13-15 år siden, sier han.

Kullmann må derfor utenlands for å bygge båtene sine.

– Skal jeg få laget en spesialtegnede lystbåt, uansett om det er motor- eller seilbåt, må jeg til Sverige eller enda



I PROSESSEN: En 3D-modell av en tur- og havseiler i kompositt sandwichkonstruksjon.

lengre unna. Det synes jeg er leit, sier han.

Museumsklar

Kullmann har også drevet mye med trebåter, men trappet ned for ti år siden.

– Jeg har tatt vare på noen gamle, mindre trebåter og ting jeg har drevet med før. Det er jo et båtmuseum på trappene i Vollen, men de har jeg ikke hørt et kløyva ord fra. Jeg må innrømme at jeg synes det er litt rart, men de ringer vel en dag, sier han.

Båten som er mest aktuell for museet heter «Touch Wood» og var med på å sette norsk havkapseliling på kartet internasjonalt på 80-tallet. Båten ble bygget og seilt sammen med Per Osen og Svein-Are Løtveit, som i dag driver en ledende ingeniørbedrift innen subsea teknologi med base i Asker. Det er den siste gjenlevende av sin type og en av de mest ekstreme trebåter som er bygget. Den står i dag på Fornebu og venter på å bli tatt vare på, sier skipsarkitekten.

Kullmann er selv en av Norges mest erfarne havkapselilere og har deltatt i og vært delegat i 25 VM, EM og Admirals Cup.

– Vi er flinke til å huske på sjøfartshistorien i Norge, men dessverre ikke på den helt nære, sier han.

66 77 02 85

fredrik.furuseth@budstikka.no

Mange av førstegangskjøperne på båtmarkedet i dag handler for store båter i stedet for å lære seg båtkjøring fra grunnen av. Det blir som å kjøpe en semitrailer uten å ha lært å sykle først.

SKIPSARKITEKT FRA NESØYA



ALLE FOTD: BIRGER KULLMANN DESIGN

BYGGER BÅTER: Birger Kullmann (50) fra Nesøya for sjøsettingen av «K43 One Off», laget for

Marin Custom i Sverige.



LOKAL DESIGN: «Hav27», Jan-Erik Haavis produksjon i år. Bildet viser prototypen og Snarøya, med Bærum i bakgrunnen.

banebrytende day-cruiser som kommer i er tatt ved Ytre Vassholmen utenfor



DESIGNER-KAJAKK: «K1-Bullet Marathon», en konkurransekajakk i karbonfiber laget for Bull Ski & Kajakk i Sandvika.



FLYTER FINN: Birger Kullmann har designet denne 29' dagsseileren med steppet skrog og delt lateralplan for Risør Trebåtbyggeri.