

Är segelkanoten

En veteranbåt?

Dum fråga, kanske

Förvisso! Faktum är att segelkanoten tillhör våra klassiker ur ett veteranperspektiv. De har alla betytt oerhört mycket för svensk segling. De upplevde sin storhetstid från förra sekelskiftet till medio 1960-talet, då jollar typ Finn, OK m fl tog över mer och mer. Redan på 1920- och -30-talen mönstrade flertalet klubbar och sällskap i Mellansverige och Stockholmsområdet betydande eskadrar av segelkanoter – detta kulminerade sedan på 1950-talets slut.

1920- och 1930-talen var inga lysande tider ekonomiskt för folk i allmänhet. Kraschen på Wall Street, Kreugerkraschen 1932 satte sina spår. Då flertalet klubbar, verksamma sedan ett par, tre decennier bestod just av ”folk i allmänhet” kände dessa av en påfallande knapphet på likvida medel, kanske särskilt de yngre, som så gärna ville segla men kanske samtidigt kämpade med arbetslösheten ?

Kunde man då inte skaffa en riktig kölbåt blev det istället en segelkanot. Denna byggde man då själv. Mängder av kanoter byggdes av händiga ungdomar, och så kunde man få sin dröm uppfylld; att komma ut på sjön, på Mälarsidan eller Saltsjön och uppleva skärgård, kust och hav den korta tid som då stod till förfogande –för dem som hade jobb !

Kanotseglingen kom till där flertalet sporter fått sitt upphov – England. Advokaten John McGregor gjorde långa färder i segelkanot i Europa och Skandinavien 1856-7 och skrev sedan några böcker om detta. Man kan förmoda att mycken inspiration hämtades här.

Segelkanoten kännetecknas av att den är spetsig i båda ändar och förde sina segel, vanligen 10 kvm, på två master. Ingen barlast förekom, utom på D-kanoten. I enstaka fall kunde även en IIIB:are barlastas med ca 70 kg om man får tro skrifterna. Annars fanns från början en s k A-kanot med längden 5 meter och en bredd på blott 80 centimeter, vilket kan antagas ha gett upphov till en del hårresande upplevelser och överraskande kallbad. En känd sådan bar namnet ”Friska”. Kanske hade typen sitt ursprung i begreppet ”paddelbar segelkanot” –det fanns också ”segelbar paddelkanot”.

Hängbredan kom på 40-talet

En populär typ redan tidigt på 1900-talet var en vidareutveckling som betecknades III B, vars bredd nu ökat till hela 1,10 meter...Konstruktör var ofta A H Rosengren, och många exemplar byggdes. Hans konstruktion var så vanlig att den blev lika känd som kort och gott

”Rosengrenare.” En annan känd konstruktör var Albert Magnusson från Karlstad. Utöver kappsegling företogs en hel del spektakulära långfärder med dessa under 1920- och -30-talen. Dessa kanoter under denna epok saknade alla hängbräden varpå rorsman kunde flytta ut hela sin vikt mer i lovart. Det blev att i knäveckan hänga över lovarts sarg å det gruvligaste. Hängbräden kom till först på 40-talet och effektiviserade seglingen högst betydligt.

Tidigt på 1920-talet kom D-kanoten. Den blev 6 meter lång, 1.3 meter bred och var, som sagt, barlastad med några 100 kg bly. Typen vann uppskattning som långfärdskanot och förde 13 kvm segel. Både slup- och kanotrigg kunde förekomma, varför typerna betecknades såsom klass V, A resp. B, beroende på riggtförande.

1931 var det dags att se C-kanoten födas. Det blev en utveckling av III B:aren såtillvida, att bredden ökade till 1,3 meter och skrovet fick bättre rymd. Detta kom att bli den allra populäraste typen och byggdes i störst antal. I denna klass skedde också den snabbaste utvecklingen med nya skrovformer och material, bl a abachi, allt för att göra kanoterna så lätta som möjligt och få dem att plana.

E-lådan, en veritabel familjebåt

1941 kom så E-kanoten, snarlik D-lådan men bredden var nu hela 1,5 meter –en veritabel familjebåt ! Den blev också mycket uppskattad som långfärdskanot och kunde uppträda med såväl slup- som kanotrigg (2 master)

Spektakulära långfärder var det, ja. Redan 1894 tog sig Gustaf Estlander, sedermera en av alla tiders främsta yachtkonstruktörer, före att med en hembyggd segelkanot färdas från Helsingfors till Stockholm. Han konstaterade, att kanoten blivit så rank, att riggad och segelklar kantrade den omgående om det inte fanns en man ombord i sittbrunnen. Om detta skrev han sedan, insiktsfullt: ” Segling under sådana omständigheter var därför i hög grad vanskelig.”

Han uppnådde farvattnen syd Kökar, där svårt väder tvingade honom att avbryta och låta sig räddas ombord på en lämpligt tillfinnandes bärgningsångare, med kanot och allt.

Och så har vi vår egen friskus Herman Lantz som tänkt sig nå Indien (!) via Europas och Asiens floder, men blev tvingad att avbryta i Kaspiska havet sedan första världskriget brutit ut.

Hos dåtidens många unga seglare var frihetslängtan och äventyrlust ett påfallande drag.. Redan i juli 1913 seglade tre unga män från Årstavikens SS med målet att nå Helsingfors i sina två III B-kanoter. Resan ostvart gick bra, dock bjöd Ålands hav på en myckenhet vind och sjö varför besättningarna tillgrepp filter och tält att täcka sittbrunnarna med för att inte förfyllas. Efter en vecka nådde man Helsingfors där man fick ett varmt mottagande av Nyländska Jaktklubben.

På hemväg fick man åter en del hårda vindar. Hangö uppnåddes efter 18 timmars oavbruten segling.

Något senare tvingade vädret till ett uppehåll med nattvila och mat. Man slog upp tält och drog upp kanoterna en bit på hållarna.

På morgonen var den ena kanoten borta. Den hade i den hårda vinden helt enkelt blåst iväg. Tre man i en III B:are var ju för mycket, så två man tog den kvarvarande kanoten och gav sig ut för att leta. Efter tre timmar och en mil i vindriktningen återfanns kanoten, delvis vattenfylld, provianten dränkt, dessutom otillräcklig.

Men; så småningom kom man hem till Årstaviken, i god ordning, i ivligt hälsade av klubbkamraterna....

Hamnade i Estland

1924 företar en annan ÅSS:are en ensamsegling till samma mål, Helsingfors, i sin kanot typ III B. Vädret är varierande, kulingbyar av och till, vilka dock ger huvudsakligen förliga vindar. Utan missöden nås Helsingfors. På hemvägen lämnar han skärgården i höjd med Porkkala och finner så småningom, att han har kommit till Nargö. Han är i Estland! På vägen har han mött ökande sydlig vind .På Nargö tänkte han sätta på ” fika” men tändstickorna, som allt annat, är genomblöta. Han skriver senare: ”Hade inte Nargö i Estland funnits så hade nog alla olycksprofeter fått rätt!”

Härifrån försöker han nå Tallinn men vädret är motigt –sydostlig kuling- så han hamnar på Nargö igen och får vänta ut en del ruggigt väder. När han sedan kan fortsätta korsas Finska Viken, och han kommer så småningom till Hangö – efter 26 timmar vid rodret. Puh !

Via Lågskär och Söderarm når han Furusund. Seglingen hit går i lätta brisar, omväxlande med bleke. I Furusund noterar han: ” Nu ligger jag i Furusund i ett regn så att man knappast skulle lägga märke till en jordbävning.”

Detta räcker inte för denne man, ty på senhösten ger han sig ut igen. Efter en del kringseglande i södra skärgården bär det av norrut. Den 8 november (!) finner han sig fastfrusen i Väddö kanal i halvtums is. Detta till trots når han Öregrund den 12 november och noterar: ”Börjar visst bli sommar igen, för det har regnat ett dygn i ett kör.”

Den 18-20 november passeras Växlets fyr i Furusundsleden och det slutar med NO snöstorm in till Vaxholm och därpå hem för enbart mesanseglat.

Ät ej blodpudding!

På 30-talet byggdes också en större, 7-meters kanot som riggades med fock, storsegel och mesan. Ett slags kanotkryssare.

Tvenne sådana startade den 1 juli 1939 från Hammarbyslussen i avsikt att nå Tallinn..Resan gick utmärkt, dock hade Ålands Hav varit gropig och den i Furusund förtärda lunchen, bestående av blodpudding fick offras till Neptun. Man noterar: ”Inför en långfärdssegling, ät vad som helst utom blodpudding! Det befinner sig egendomligt att man av en så mörkfärgad föda kan bli så askgrå ,senare likblek i fasaden och få en sån himla lust att utföra den berömda Lingska rörelsen: framåt, nedåt, böj ! ”

Via en nattlig överfart av Finska Viken i månsken når man Tallinn, som röner uppskattning för sin bebyggelse. Man ger sig ut för att leta efter ”Reval American Bar”, som hittas, men heter ”Reval European Bar”.

Efter sjömansmässiga utsvävningar börjar hemfärden. Efter Hangö får man förlig vind, 14-16 m/s, dimma och regn. Plötsligt snurrar den ena kanoten upp i vindögat. Rodret har försvunnit! Kanoten tages på släp och efter en del letande hittas en smed med verkstad som kan ordna ett nytt roder av stålplåt, med vilken man kom helbrägda hem igen.

Flera resor i österled med Tallinn som mål företogs på 30-talet i dessa kanotkryssare. Vid ett sådant tillfälle deltog ÅSS:aren Curt Holmberg tillsammans med bl a Hare Hertz, högst densamme som låg infrusen i Vaddö kanal. Curt blev medlem i ÅSS 1929, när han var 15 år gammal och började då med paddelkanot. Sedan han i övre tonåren träffat sin blivande fru-också i ÅSS- anskaffades en tandemkanot, vilket då betraktades som något ganska speciellt. Så småningom övergick man till kanotsegling.

Vid Tallinfärden stannade hustru Karin försiktigtvis hemma. Resan lär ha gått utmärkt och det talas om att man t o m tog en sväng via Byxelkrok på Öland, om på dit- eller hemresan är oklart.

Curt och Karin övergick sedermera till en ruffad femma, nr 17, följd av en Mälars 25:a och en Nordisk folkbåt. Seglarlivet avslutades med en Vega som de behöll till Curts död 2002, 88 år gammal.

Kanohistorien är lång

Kanotseglingen har alltså en lång historia. Verksamheten tynade av från 1960-talet, men på senare tid har intresset och nybyggarandan kvicknat till. Nu är det dock inte fråga om ungdomar utan nostalgiska herrar i övre medelåldern som minns sitt 50-tal ! Dessa har främst satsat på E-klassen som ju erbjuder de bästa utrymmena, och i modern tid har E-kanoterna fått fina tillskott dels i Stockholmsområdet, dels i Göteborg. Men nu är det fråga om mycket högteknologiska skapelser i glasfiber med kolfiberriggar, exklusiva laminatsegel och i övrigt ytterst sofistikerade. Priserna har blivit därefter...

Vi kan slutligen inte lämna ämnet utan att nämna ett litet urval namn. Främst Sven Thorell, som ägnade hela livet åt kanotsegling och att konstruera goda kanoter. I tacksamt minne är bevarade alla hans dugande E-kanoter, ytterst lämpliga för strövtåg och långfärd i skärgårdarna.

Rickard Sarby, Finnjollens skapare, skall heller inte glömmas. Han var en innovativ konstruktör redan i slutet av 1930-talet, därtill en framstående kappseglare. Äldre seglare minns C-kanoterna av typ ”Hobby” och ”Happy” samt ”Crafs” samt E-kanoten ”Rafs” På 50-talet framstod Per Lawner från Göteborg som en nydanare, när plywooden kom som byggnadsmaterial. Hans E-kanot ”Elita” byggdes i många exemplar och blev en stor succé. Han ritade även en vass C-kanot med namnet ”Explorita”.

Det vill alltså synas att kanotseglingen kommer att leva vidare också i vår tid.

HENN AVASALU