

Kanotseglingens första århundrade

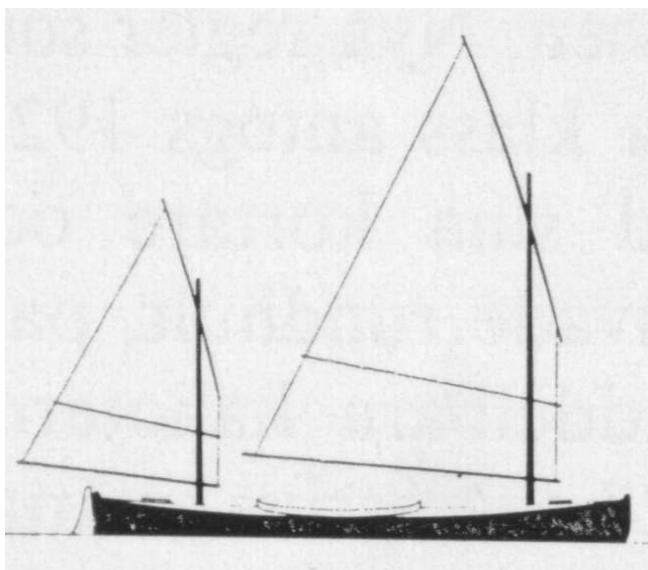


Den skotske advokaten John Mac Gregor

I samband med industrialismens genombrott i Europa lanserades ett flertal nya idrottsgrenar bl.a. i England. Hit hör kanotsporten, som spreds över Europa, främst genom den skotske advokaten John MacGregor. Hans långfärder, bl.a. i Sverige 1865 och 1869, blev på sin tid mycket uppmärksammade. Alla hans kanoter hette Rob Roy med ordningsnummer efter. En sådan kanot inköptes 1868 från England av Johan Widmark, sedermera känd som ögonläkare och professor. Han döpte sitt nyförvärv till Fanny.

År 1871 köpte den kände segelsportpionjären Carl Edvard Smith (1843-1928) på Malta en kanot, som blev känd här hemma under namnet Toto. Den var visserligen avsedd för en pojke, men Smith byggde om den i flera omgångar och utvecklade den så småningom till en god segelkanot, bl.a. genom att förlänga den från 3,10 meter till 4 meter. Under arbetet med Toto lärde sig Smith åtskilligt om kanotkonstruktion, han ritade också senare ett flertal kanottyper. Efter tjugo år såldes Toto år 1891 och gick därefter snabbt ur tiden.

Smith bidrog på många sätt till kanotsportens spridning i vårt land. Han blev snart en auktoritet på området och var en flyhänt skribent. Han utgav 1873 "Om båtar och båtsegling" och medarbetade från 1881 ofta i "Tidning för Idrott", senare även i andra tidskrifter med artiklar om båtar och segling. Han översatte även en hel del engelskspråkig båtportlitteratur. Smith höll också föredrag i ämnet, bl.a. talade han i Uppsala 1884 "om kanoter och Sverige som kanotland". Samma år publicerade han i "Tidning för Idrott" en ritning och beskrivning på en dukkanot. År 1889 gav han ut en bok som hette "Båtsegling, kanotsegling och simning". Ett par av den produktive sjöofficerens böcker har givits ut i faksimilupplagor, nämligen "Om båtar och båtsegling" (Rediviva 1973) och "Båtseglareordbok" (Stockholms Stadsmuseum 1974).



Helsa, den första kanot som byggdes i ett större antal

Från början var de flesta kanoterna varvsbyggda. Så var även Blenda som byggdes 1880 för den framstående gymnastik- och idrottsorganisatören Victor Balck (1844-1928), kusin till C - E Smith. Den kostade 600 kronor, vilket nog måste anses vara ett högt pris även om kanoten var mycket välbyggd. De flesta av dessa tidiga kanoter var av canadagran, byggda på klink med basade spant och mahognydäck. De hade en segelyta på 6,5 m² fördelad på två balansloggertsegel. Enligt en samtida tidningsuppgift lär den av Smith ritade Helsa, som byggdes på Långholmsvarvet, ha tillverkats i ett hundratal exemplar. Endast tre av dessa finns dock fortfarande kvar. Helsa liksom Tyche i privat ägo samt Carmen, som av Föreningen för Kanotidrott har deponerats på Sjöhistoriska museet. Dessa tre kanoter var Smith's förstlingsverk. De byggdes 1882 och han nämner dem ofta i sina skrifter. Här kan för övrigt nämnas att Carmen medfördes av doktor Rudberg på fregatten Vanadis expedition jorden runt 1883-1885.

De farkoster som användes i kanotseglingens barndom var kombinerade segel- och paddelkanoter, cirka 4 meter långa och 0,8 meter breda. Men det experimenterades säkerligen också en hel del. En antydning om detta ger en uppgift av C. E. Smith, han säger nämligen att man under perioden 1888—1890 vid Klarafors bruk byggde kanoter i metall istället för av "papp" som man gjort tidigare.

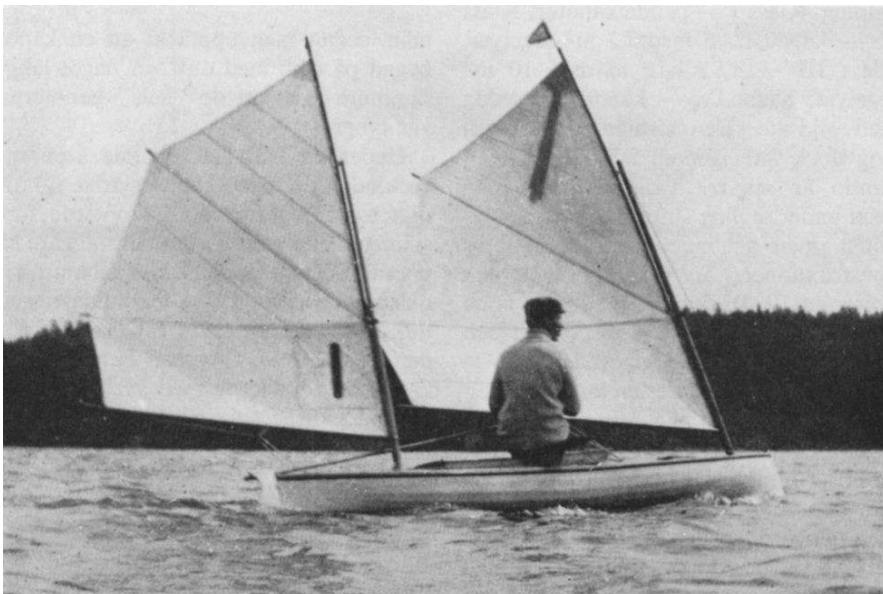
Intressant är att notera de olika tekniska lösningar som kanotseglarna valt i England, USA och Sverige. I England gick utvecklingen mot allt tyngre båtar med bl.a. flyttbar barlast. I Amerika konstruerades redan 1892 ett glidsäte som skulle motverka krängning och minska kantringsrisken vid hård segling. Svenskarna däremot intresserade sig mera för den mera långfärdsbetonade kanoten. En sådan, Rara, byggdes 1893 av C. E. Smith. Hon hade en liten ruff för övernattnings och kan därför anses vara den första kanotkryssaren.

De första klubbarna som tog upp kanotidrott på sina program var Stockholms och Göteborgs Nations Båtklubbar i Uppsala 1877. Enligt en uppgift av C N Hanner i boken "Kanotbygge och Kanotidrott" (Stockholm 1919) fanns redan 1879 i Stockholm ett mindre kanotsällskap. Den första verkliga kanotklubben, Uppsala Kanotsällskap, bildades dock inte förrän den 1 maj 1899. Klubben blev emellertid inte särskilt långlivad. Enligt Uppsala Kanotförenings jubileumsskrift, "Paddelstänk" (1928), upplöstes den 1904 på grund av att medlemmarna börjat gå över till större båtar.

Den sammanslutning som verkligen befäste kanotidrottens popularitet här i landet var Föreningen för Kanotidrott (FKI), som i dag är Sveriges äldsta kanotklubb. Den bildades år 1900 på initiativ av Hjalmar Engman med bl.a. Arvid och Fritiof Santesson som medarbetare. Av allt att döma hade den första styrande kretsen i FKI inte någon större erfarenhet av tidigare årgångars högklassiga kanoter. Deras farkoster var relativt korta och breda. I ett försök att styra utvecklingen åt rätt håll fastställdes år 1901 av FKI en definition som bestämde "att en kanot skall vara spetsig i båda ändarna och kunna framdrivas med paddel". Man vågar nog påstå att denna definition bidrog till bättre resultat i de återkommande kombinerade paddel- och segeltävlingarna, bl.a. Lidingö runt.

För att få en bättre samordning av verksamheten i de olika klubbar som uppstått eller förväntades uppstå bildades Svenska Kanotförbundet år 1904.

Nya idérika konstruktörer bidrog också i hög grad till idrottens utveckling. En av de första under detta sekel var A Rosengren, som under 1900-talets första år lanserade hel bordläggning klädd med duk. Denna nyhet satte också fart på amatörbyggandet. God hjälp fick hemmabyggarna dessutom av ritningar till svenska, engelska och amerikanska kanoter som publicerades i tidningen "Nordiskt Idrottsliv". Efter ovan nämnda A Rosengren och C N Hanner kom Erik Nilsson, även känd för sina skärgårdskryssare, samt Gerhard Högborg och Albert Magnusson. Under 1910-talet började även den mycket produktive Sven Thorell att verka för bättre båtmaterial. Ingenjör Thorell avled på våren 1974 och delar av hans ritningsarkiv samt en omfattande fotosamling m.m. har senare överlämnats till Sjöhistoriska museet. De bästa av dessa konstruktörers kanotritningar har också under åren saluförts av Svenska kanotförbundet.



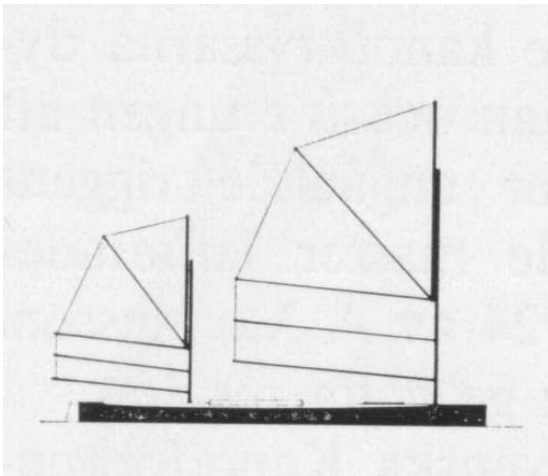
Solstrålen med Gerhard Högborg 1905-1906. Foto S. Th

År 1903 tillämpades följande klassindelning: Klass I - paddelkanoter; Klass II - 4,8x0,82 m med 7,2 m² segelyta; Klass III - 4,8x1,10 m med 10 m² segelyta; Klass IV - kanoter försedda med glidsäte. Den sistnämnda klassen slog dock inte igenom i Sverige förrän femtio år senare. Tidigare hade man även under segling suttit på durken i kanoten, men genom Gerhard Högborgs konstruktioner, Solstrålen (1903) och Solrosen (1904), flyttade man upp på en sittbräda placerad tvärs över kanoten, motsvarande dagens hängbräda.



R C Anderson och Herman Lantz inför resan till St. Petersburg. Foto S. Th

Ett flertal smått sensationella långfärder som genomfördes av svenskar i början av vårt århundrade. Detta bidrog i hög grad till ett allmänt ökat intresse för kanotidrotten. År 1905 paddlade Gustaf Nordin från Stockholm till Paris med kanoten Svea konstruerad av J E Carrendi. Svea var i sin tur en utveckling av den s.k. Uppsalakanoten som tidigare hade byggts av C O Rydelius. En uppmärksam segling till Finland genomfördes 1908 av Herman Lantz och Gerhard Högborg. Lantz företog också under åren 1909 till 1912 flera berömda långfärder. Tillsammans med engelsmannen R C Anderson seglade och paddlade han 1909 till St. Petersburg, senare under samma år och 1910 genomförde han en soloresa genom bl. a Frankrike, Italien och Ryssland. År 1914 var han på väg till Bombay, men tvingades avbryta den långa färden i Ryssland när första världskriget bröt ut.



Butterfly med Bailyrigg, Herman Lantz långfärdskanot 1907

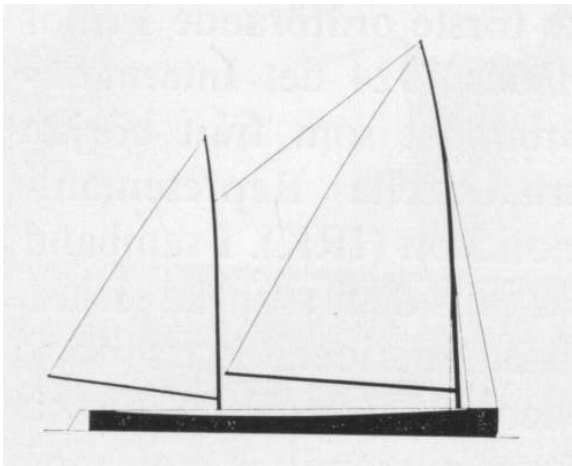
År 1908 genomfördes en ny klassindelning varvid delningen mellan segel- och paddelkanoter blev mera markerad. Populärast bland segelkanoterna blev den oftast gunterriggade klass III B med dimensionerna 5,20x1,10 m och segelytan 10 m². Omkring 1910 blev den hela bordläggningen med dukklädsel allmän, sedan man upptäckt att en kanot byggd på ribb med duk var något långsammare trots att de "hela" kanoterna var tyngre.



III B kanoten Tjih, konstruerad av A Magnusson. Foto S Th

Under de närmast följande åren utvecklades de rena kappseglarna samtidigt som långfärdskanoterna började försvinna. Detta gällde även den tidigare så populära Klass II, den s.k. segelbara paddelkanoten. Den första bermudariggen dök upp omkring 1915 i Göteborg där den först användes av Emanuel Bange.

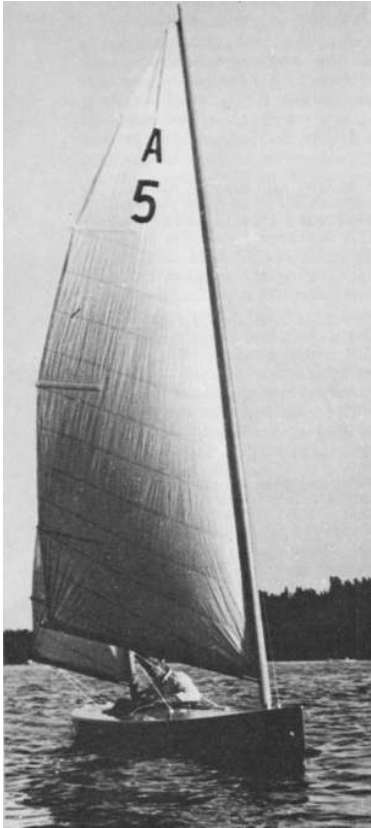
För att försöka få med även de något äldre kanotseglarna på tävlingsbanorna föreslog Erik Boström (BOA) att man skulle bilda en större kappseglingsklass, de s.k. kanotkryssarna med yawl- eller sluprigg och dimensionerna 6,00x1,20-1,30 m och 13 m² segelyta. Dessa kanotkryssare, som skulle vara barlastade, kallades Stockholmsklassen. Nya regler som bl.a. omfattade denna klass antogs 1921.



Örningen, en III B kanot konstruerad av A Magnusson 1924

Gunterrigen med sina kortare och därför lättstuvade rundhult passade bäst för de paddelbara kanoterna. Den började från 1923 successivt ersättas av bermudariggen. Samtidigt börjar även de slupriggade kanotkryssarna dyka upp. Nu blev man också tvungen att införa bestämmelser angående riggens höjd. Helt fribärande master lanserades överraskande år 1924 av A Magnusson. Systemet visade sig ge goda resultat.

På initiativ av Svenska Kanotförbundets dynamiske förste ordförande Fritiof Santesson bildades 1924 det Internationella Kanotförbundet som från början kallades Internationella Representantskapet för Kanotidrott (IRK). I samband därmed beslöts att den svenska klassen III B skulle bli internationell klass, dock utan barlast eller sittbräde. Erik Nilsson provade 1925 en planande kanot med slag i akterskeppet som skulle ge bättre bärighet på undanvind. Konstruktionen torde dock inte ha fungerat särskilt väl. Kanoten var nämligen alltför tung på grund av gällande regler angående materialdimensioner, de s.k. scantlingsbestämmelserna.



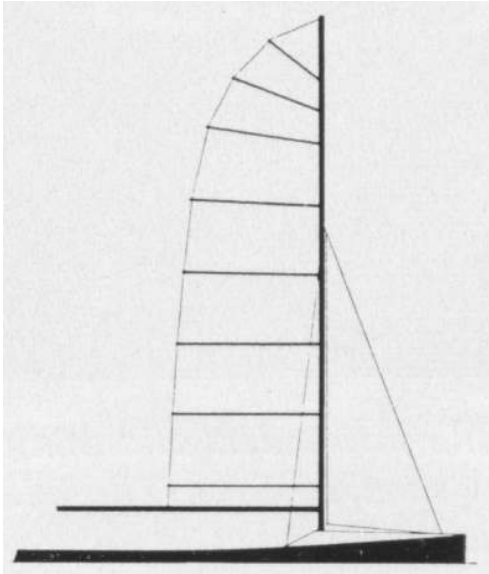
Kanotförbundets utlottningsskanot 1935, en A-kanot ritad av Sven Thorell

Det första Europamästerskapet för klass III B anordnades 1933. De kanoter som deltog var dock av något modifierad typ och hade endast 7,5 m² segelyta. De kallades också A-kanoter och kunde vara slup- eller yawlriggade. År 1938 började man bygga de första E-kanoterna, d.v.s. Klass V, utan barlast men med mycket tunga centerbord.

Nu var det också dags för seglare och paddlare att gå skilda vägar. 1939 lämnade kanotseglarna Kanotförbundet och övergick till Seglarförbundet. Samtidigt infördes nya bestämmelser med de alltför gångse beteckningarna C-, D- och E-kanoter.

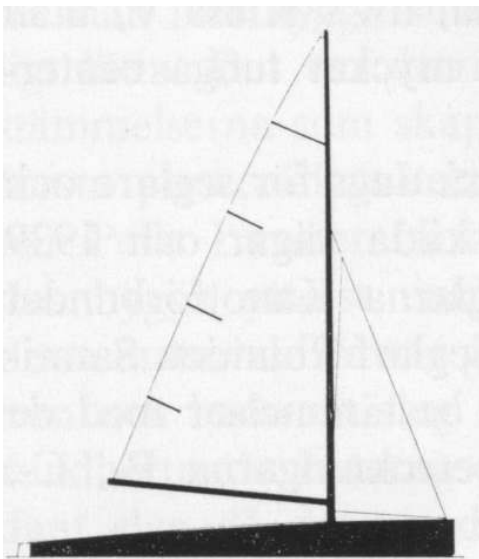
Textilransoneringen under andra världskriget blev kännbar för kanotseglarna och ledde till ett starkt minskat amatörbyggande. Men verksamheten återupptogs snabbt efter kriget, bl.a. i Uppsala där Richard Sarby var en drivande kraft. Man åstadkom där lättare kanoter, huvudsakligen genom att korta av dem akterut och öka bredden där. Men trots modernare material kunde man inte bygga sina flytetyg tillräckligt lätta. Det var återigen scantlingsbestämmelserna som skapade problem.

De första plywoodkanoterna dök upp 1950 när Pelle Lawner från Göteborg lyckades bygga ytterst enkla segelkanoter i detta material. De var ganska breda i aktern och hade ett slag i vattenlinjen. Även de rundbottnade kanoterna fick snart ett sådant slag i aktern då det visade sig att de därigenom kunde plana lättare.



IC kanot konstruerad av P Nethercort

I Sverige introducerades 1954 den internationella 10 m² kanoten, IC-kanoten. Den var då en konstruktionsklass liksom alla tidigare kanotyper. Men 1971 ansåg man att utvecklingen gått så långt att IC-kanoten kunde bli en entypsklass. Den kallades under en tid även B-kanot.



C kanot

Sambandet med Svenska Seglarförbundet fungerade inte som kanotseglarna hade väntat sig. Det beslöts därför 1964 att bilda ett eget förbund inom Riksidrottsförbundet. Ett försök att åstadkomma en svensk entypskanot gjordes inom C-klassen 1965, där Jan Bjerström konstruerade en kanot för produktion i glasfiberarmerad plast. Man lyckades dock inte sprida den i så många exemplar att den kunde bilda en egen klass.

Detta var en kort sammanfattning av de första hundra åren med kanotsegling.

Vaxholm 1974, 2005

Jürgen Sass