

Den svenska kanotseglingen grundade sig på att kanoterna skulle vara övernattningsbara och inte heller ha sliding seat, kallad slide.. Vid sekelskiftet fanns en liten klass med kort slide men den klassen dog.

Ur den svenska IIB kanoten med samma längd bredd och segelyta utvecklades i England en kanot enbart avsedd för kappsegling. Att övernatta i kanoten var inte aktuellt med de engelska seglingsvattnen. Kanoterna heldäckades och försågs med en lång slide. Fartresurserna blev helt överlägsna mot vad en svensk segelkanot hade. Regeln skrevs på samma sätt som för de engelska jollereglerna. Inga materialdimensioner bara bestämmelser för skrov- riggmått och minimivikt. Regeln förutsatte att kanoterna skulle byggas av proffs som inte hade behov av tekniska råd.

Resultatet blev exklusiva byggen i korslagd hondurasmahogny med oljad linneduk i mitten på tunna tätliggande spant. Ingenting för amatörbyggare. Kanoterna blev mycket dyra och riktade sig till medelålders män med ekonomiska resurser. Medlemskap i Royal Canoe Club krävde också god ekonomi. Klassen förblev liten och räknade inte mycket fler än 50 kanoter på 50 talet.

1947 gav första tillfället att se en IC i Sverige. Då fraktade den Engelska läkaren John Aumonier sin kanot till Stockholm, förmodligen per båt. Hans avsikt var att visa upp båttypen på SM i kanotsegling 1947 som hölls på Rastaholm. Kanoten var den berömda K 47 Wake, redovisad av Uffa Fox i en av hans böcker. Vi kunde se honom när han i frisk sydlig seglade förbi Mälarhöjden mot Rasta. Den som känner dessa vatten vet att fallvindarna vid sydlig vind är svårbemästrade. Jag antar att han hade det jobbigt.

Under SM dagarna visade han upp kanoten. Jag tror inte den väckte nämnvärt intresse. Han var för tidigt ute. Svensk kanotsegling förutsatte ännu övernattningsbarhet.

Dock fanns det hos en del av oss ett intresse för IC kanoten. Efter andra världskriget kunde man låna Uffa Fox böcker på biblioteket och läsa hans skildringar av IC kanoterna och deras fart. Det födde hos mig en nyfikenhet och funderingar på att introducera typen i Sverige.

Sommaren 1953 21 år gammal liftade jag till England efter att med en kompis paddlat nedför Rhen i en kanadensare. Väl i England letade jag reda på Royal Canoe Club som ligger vid Themsen alldeles uppströms London. Vilka seglingsvatten! Lite bredare än Djurgårdskanalen och med trädalléer på sidorna. Där seglades mindre seglingar men regattorna gick vid Hayling Island på sydkusten.

Jag blev bekant med ett antal IC seglare, välbeställda män betydligt äldre än jag och fick låna en kanot för en mindre segling. Trångt bland alla samtidigt kappseglande 12 fotsjollar och vind mellan träden. Jag överraskade genom att vinna ett pris i kontanter och öl i klubbhuset!

Väl hemma i Sverige hade jag nu adresser och kunde börja korrespondera om regler mm. I Sverige kunde jag jobba ihop med Jan Bjerström, en erfaren och kompetent C kanotseglare. Han gjorde sig senare känd som skicklig konstruktör.

Vi fann att IC regeln var primitiv och förutsatte ögentlemens agreementö. Den engelska kanotseglingen var obetydlig i förhållande till den svenska och vi var vana vid strikta regler

som tålde konstruktörers regeltolkningar. Engelsmännens intresse av att få med oss var stort och de ställde upp på konstruktiva regelsnack.

1954 var jag åter i England nu för byggpraktik och förhandlade vidare. Hösten 1954 beslöt Tekniska Kommittén att IC kanoten skulle ersätta IIIB kanoten som inte fått något nybygge sedan 1951 och inte kappseglades. IIIB kanoten fick dock kappsegla mot IC kanoterna vilket skedde någon gång.

För att få en start på klassen i Sverige ordnades ett publikt möte där jag från podiet demonstrerade en modell i 1:10 och berättade om klassen i England och USA. Intresset var stort och sju anmälde sig. Tursamt nog fanns en plugg för varmbakning hos ökanotö Max Andersson i Västerås. Max var ledande byggare av kajaker och hade en autoklav. Hos Max låg en massiv plugg till en IC öMananaö ritad av Lou Whitman i New York Yacht Club. När Lou beställde en kanot lyfte Max fram pluggen och bakade ett skrov. Whitman var positiv till vår förfrågan och vi skrev kontrakt.

De sju skroven, nakna utan balkvägare levererades promptly. De var konstverk med hondurasmahogny som ytskikt med inre skikt i björk.

Vår svenska regel krävde sittbrunn. Detta motiverades av att ingen av oss hade bil och vi måste därför segla med packning till kappseglingarna som vi alltid gjort. Vi måste även slussa! Jag kan försäkra att det var ett äventyr.

Bara sex skrov färdigställdes till 1955, sedan en av oss blev påkörd av en bil på vintern och förolyckats. Det var tragiskt även för klassen eftersom Jerka var en skicklig seglare som vi skulle behövt. Av oss övriga sex var tre erfarna seglare och tre nybörjare.

Med den raka sliden lågt placerad som jag ritat den var kanoten betydligt mer svårseglad än dagens modeller och de tre nybörjarna fick mest ägna sommaren 1955 åt simövningar.

Premiären skulle bli SM i Karlstad. Själv hade jag trasslat till det genom att jag på vintern lovat farsan att gasta på hans M 30 på KSSS 125 års jubileum i Sandhamn. Min IC blev seglingsklar tre dagar före Sandhamnsseglingarna och vi gav oss iväg dit från Benkåken, fästmön och jag med semesterpackning. När vi lagt upp den bredvid kanoten kunde vi svära på att den inte skulle gå in, men med lina till varje påse kunde vi skjuta in en och en med paddeln i det spantlösa skrovet och så iväg på plattläns till Getfoten. Där fixade jag nästa dag det sista och provseglade ensam med tom kanot. Vinden var frisk och byig men jag klarade mig och fick uppleva några vilda planingar.

Nästa dag vidare mot Sandhamn. På Kanholmsfjärden kom sjöbrisen och jag fick för första gången uppleva sträck ute på sliden. Den var magisk. Kryss i en IC kanot är ännu häftigare än slör. Den blir stadig och seglar om allt.

Efter regattan skulle vi snabbt hem för lastning på godsvagn vid Liljeholmen. Hemseglingen blev närmast en mardröm med kall frisk nordlig vind. Vi tog oss utmattade och genomfrusna till FKI, lämnade kanoten där och tog buss hem. Lastningen skulle ske dagen efter men vi fick hjälp med lastbilstransport.

I Karlstad hade KKF jubileum med NM i Finnjolle och SM i kanotsegling. Paul Elvström kronprins Harald och Rikard Sarby var där.

Jag fick några timmar på mig att träna och lyckades nödtoftigt lära mig att slå!

Mätningen av mina hellattade bomullssegel gjordes kvällen före seglingarna. De var de första Örtengren sytt.

De fyra seglingarna gick i mellanvind på den stora Sööfjärden. Min fart var helt överlägsen alla andras. Att sitta på en IC slajd på kryss i jämn vind är otroligt. Eftersom jag inte var säker på att slå gjorde jag bara ett långt babordslag och när jag var säker på att ligga upp slog jag. Det resulterade i att några gånger fick åka halvwind på slutet men marginalerna var stora.

Vinnarnas segel skulle på den tiden kontrollmätas efteråt. Det visade sig då att mina segel var en aning för stora. Om det berodde på att de nya bomullseglen töjt sig i det vackra vädret eller om någon läst fel på måttbandet vet jag inte och forskade inte heller efter. Jag var bara lycklig över att kunna visa vad en IC kan göra.

Efter SM var det öppna seglingar. Då fick jag låna en lite mindre E kanotflock och vann ännu mer överlägsen. Den focken var bättre.

Nästa år 1956 gick SM i MKS regi på Rasta. De seglingar jag hann med före visade samma mönster. Jag var överlägsen och det blev trist.

På SM seglingarna fick jag tekniska problem. På första köret i stor ledning brast en lödning på babords vant och det var bara att paddla in. Nästa kör gick i hård västlig vind. Den som känner Björkfjärden vet att då går det grov sjö vid Rasta. Första varvet gick bra även om slören och plattlänsen var skrämmande. Kryssen upp på andra varvet var kalas för som jag sagt är IC n otrolig då. Jag satt då och tänkte att jag skulle ta ner storseglet vid rundningen till slören. Mitt försprång skulle räckt väl. Så blev det inte. Sliden gick tvärt av så det var bara att ta ner seglen, sätta sig på däck och röka en pipa medan jag drev tillbaka till Rasta.

Med två seglingar av fyra borta lät jag mig inte övertalas att reparera utan tog bussen hem.

Jag fixade en ny slide för eftersäsongen men kände att det var dags att lägga av med IC. Jag var nu gift, hade fått en dotter och kände att det inte var försvarbart att segla kanot utan bil. Jag sålde kanoten för 1500 kr med avbetalning på 100 kr per månad till Per Möllerström som seglade den bra.

I efterhand kan man konstatera att vi introducerade IC kanoten flera år för tidigt. Utan bil kan man inte segla IC i Stockholmstrakten med alla banor som finns där.

Snart hade alla bil och klassen vidareutvecklades utan mig. Då hade jag gått över till M 22 så det får andra skildra.

Dock lyckades jag locka Ron Head, ett av de två unga essen i England till SM i Västervik 1958. Där visade han hur IC skall seglas!

Olle