

# Gustaf Estlander - Trollkarlen från Nyland

## - Arkitekt, båtkonstruktör och kappseglare

Av Magnus Swahn med faktastöd från Kristina Reincke

Att beskriva legendariska personer tar sig lätt uttryck av en upphöjd dyrkan, som bortser från misstag och mänskliga tillkortakommande som kan tillskrivas alla människor. I arbetet med denna artikel om seglarlegenden Estlander har förvisso mer balanserande sidor framkommit kring hans personlighet men av utrymmesskäl berörs dessa inte djupare. Med en undertext av förlåtelse för all frånvaro från familj och vänner under en målmedveten karriär uttrycks ändå denna dubbelbottnade realitet väl i en anhörigs minnestal vid Gustafs begravning 1930:

”Vad Du utförde blev vida känt och berömt. För vad Du var förblev du kär för vännerna.”

Gustaf Estlander föddes 1876 i Helsingfors och var en mycket energisk och djärv person som under hela sin livstid utmanade gällande normer och prövade nya lösningar. Han sökte sig alltid till det tuffaste motståndet. Tack vare en stark känsla för form och funktion tillsammans med en god förståelse för tekniska begränsningar och möjligheter samt en osedvanlig kreativitet blev han legendarisk redan under sin livstid. För att belysa hans mångfald och påverkan på segling och båtars utformning låter vi i denna artikel några av hans båtkonstruktioner, andra konstruktörer samt berörda seglare komma till tals. Hans fokus på framgång beskrivs väl av hans seglarvän Henrik Ramsay: ”Under kappsegling var han ytterst koncentrerad, men samtidigt lågmält hövlig, tackade för utförda order och tog missöden med orubbligt lugn. Vad han emellertid fordrade var att alla skulle hundraprocentigt gå in för att segra. Visade man denna vilja var man Estlanders vän.”

Ramsay fortsatte om Estlanders taktik på kappseglingsbanan: ”Efter starten sökte han sig – särskilt i senare år – ut från skocken och offrade till och med i början av tävlingen höjd för att så fort som möjligt få segla fri och ensam. Närkamp var han inte alls begiven på.”



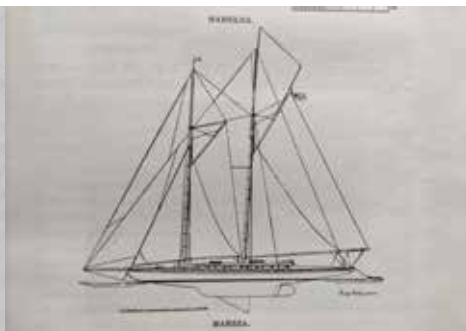
I NJK:s 100-årshistorik, skriver Tor Smedslund: ”Gustaf Estlander höll alltid ett visst avstånd mellan sig själv och sin omvärld. Han var föga meddelsam och föreföll att alltid vara upptagen med nya tankar och idéer som gjorde honom ointresserad av sina medmänniskor. Man kunde kanske ha kallat honom butter, lyder ett omdöme av en samtida skolkamrat, Men att det sjöd inom honom av uppslag och infall visar hela hans liv.”

## Karriärens inledande konstruktioner vid 1900-talets början

Estlanders första konstruktioner var renodlade kappseglare som ritades i syfte att vinna ära och berömmelse för att därmed bli en efterfrågad båtkonstruktör och möjliggöra det karriärval som Estlander själv allra helst önskade.

Exempel på tidiga kappseglare är Singoalla (1898), Flamingo (1899) samt Aldebaran (1900). Efterhand kom även beställningar på motorbåtar. Tuulikki som byggdes i Björneborg 1904 åt familjen

*T v Tuulikki och t h Marsza. Foto: Frisk Bris samt Kristina Reincke.*





*Flamingo (1899)*

Ahlström är ett exempel, men Estlander ritade även mindre och större motorkryssare, bland annat en båt till finska Tullverket. En av de mer udda beställningarna under denna period var skonerten Marsza som byggdes 1901–1902 på Hammars varv för att smuggla tidskriften Fria Ord från Stockholm till Helsingfors. Tidningen var en protestskrift mot den rådande ryska censuren och en alltmer auktoritär styrning från Ryssland. Marsza utrustades med centerbord för att via grunda skärgårdsvatten kunna undkomma förföljande fartyg. Båten var aningen motsägelsefull med tanke på den samtida leveransen av tullfartyget för att förhindra smuggling! Den ryska Generalguvernören Bobrikoff i Finland utlyste ett pris på 10 000 finska mark till den som lyckades fånga den snabbseglande Marsza med dess last. Hur det gick med den saken är oklart!

Karriären som professionell båtkonstruktör och seglare fick inte önskad framgångsrika start. Visserligen vann han många seglingar men i den mest ärofyllda kampen om Tivolipokalen förlorade Aldebaran mot svenska Ester ritad av Gunnar Mellgren. Senare fick hans varvsverksamhet i Borgå dessutom ekonomiska bekymmer. Av

bland annat dessa skäl följde att perioden 1904 till 1914 främst ägnades åt arkitektur i det växande Helsingfors. Estlander tillsammans med sin kompanjon John Zettergren ritade ett 30-tal mindre och större byggnader i Helsingfors. Under denna period uttryckte han sitt öde som: "Jag ritas hus för att kunna segla"

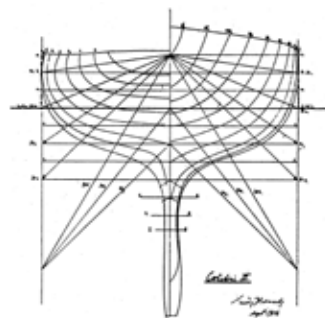
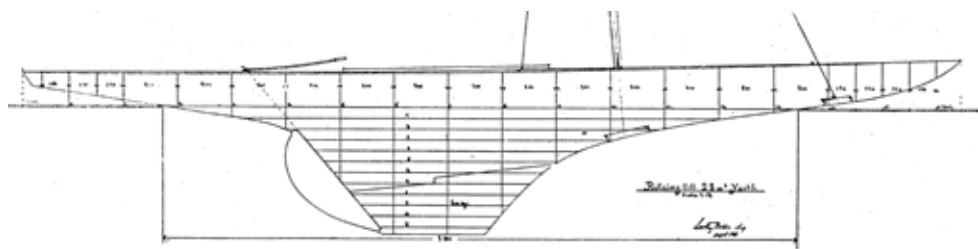
I början av 1910-talet kunde Estlander inte längre motstå sin innersta vilja att på heltid ägna sig åt segling och båtkonstruktion. Hans sista byggnad i Helsingfors kom att bli Estnäsgratan 9 som färdigställdes 1915. Tidpunkten för karriärsbyte mot segling och båtkonstruktion på heltid visade sig tyvärr illa vald. Det första världskriget bröt ut och satte käppar i hjulet för nationella och internationella kappseglingar. Beställning av fritidsbåtar var heller inte något som prioriterades under dessa oroliga tider. I gengäld gavs tid åt analys och eftertanke kring hur snabba segelbåtar skulle formges enligt dåtidens gällande regler.



**Gustaf Estlander** arkitekt- & båtkonstruktör  
 Specialité: Kappseglingsyachter.  
 Boulevardsgatan N:o 14, Helsingfors.

I samband med den internationella segelveckan 1900 behövde Nyländska Jaktklubben en större och mer representativ paviljong för de många inhemska och internationella besökarna som förväntades till Blekholmen. Uppdraget gick 1898/1899 till den unga lovande seglaren Gustaf Estlander som seglade för klubben. Både ritning och byggnad är mycket vackra och välgjorda. Ovan annons i Frisk Bris 1900. Foto: NJK samt Finlands segeljakter

## Sk 22 Colibri II – angav formen för de moderna skärgårdskryssarna



*Colibri II:s ritning visar tydliga likheter med Estlanders kommande konstruktioner i skärgårdskryssarklassen. Bilder: Pekka Barck*

Möjligheterna för Estlanders nya karriär öppnade sig 1917 då den ryska revolutionen gjorde att Ryssland med ett fredsfördrag lyckades dra sig ur världskriget. Fortsatta oroligheter i Ryssland gjorde det dessutom möjligt för Finland att frigöra sig till en fri nation från den forna stormakten. Under kriget hade Estlander inte varit överksam, utan istället förfinat sina tankar och idéer med en 22 kvadratmeters skärgårdskryssare som kom att ges namnet Colibri II. Ritningen är signerad till 1916.

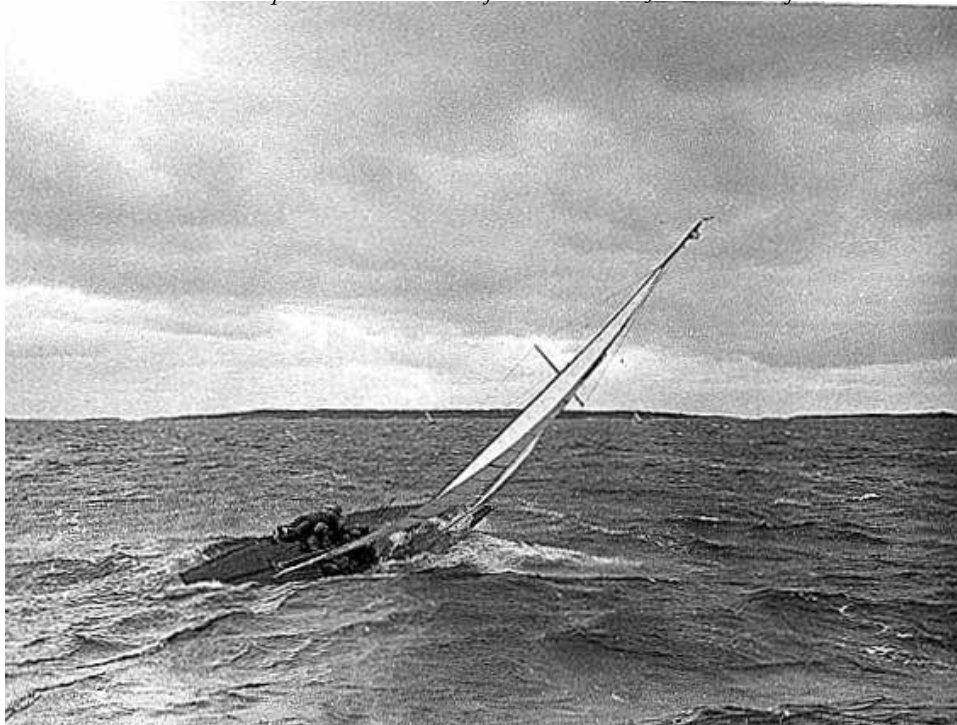
Genast när kriget var slut och det gav möjligheter att segla fritt ville Estlander pröva sin nya konstruktion mot de främsta skärgårdskryssarna i Sverige.

Pekka Barck skriver i sin bok Finlands segeljakter från 2003: "En av Estlanders mest nyskapande konstruktion var 22 kvadratmeters skärgårdskryssaren Colibri II. Jakten hade ett skarpt förskepp och långa överhängen, nya former på spantrutan, extremt bakåtlutad mast och var betydligt tyngre än tidigare skärgårdskryssare. Colibri II, med konstruktören vid rodrer, vid en stormsegling på Kanholmsfjärden utklassades den svenska eliten under Sandhamns-

veckan 1918. Colibri II vann 31 av 32 seglingar innan hon såldes till Sverige. Jakten förorsakade en revolution inom båtkonstruktion och innebar en flod av beställningar till Estlander som blev vida känd från St. Petersburg till Stockholm."

Som en konsekvens av Colibri II:s överlägsenhet uppstod ryktet om Estlander som oslagbar rorsman och något av en trollkarl på vatten. För att vederlägga detta lät Estlander en annan person sätta sig till rors. Denne blev nervös och tjuvstartade, fick vända tillbaka men vann ändå med nio minuter. Colibri II blev en genombrottsbåt som påskyndade utvecklingen av skärgårdskryssarna som blev allt längre och smalare. Estlander sålde Colibri II redan under sommaren 1918 till G. T. Cedergren, som ofta lät John "Glas-Calle" Carlsson segla sina båtar. Vid SS Brunnsvikens 20-åriga jubileumsregatta 1918 satt "Glas-Calle" till rors i Colibri II och vann första seglingen med 24 minuter. Andra seglingen tvingades Colibri II utgå genom rigghaveri efter att ha varit i ledningen.

*Sandhamnsregattan 1918 nedan, t h segling på okänd plats och John Glas-Calle Carlsson till rors på Colibri II med dotter Greta på akterdäck. Bilder: Sjöhistoriska samt John Carlssons fotoalbum.*



## Sk 150 Singoalla – Östersjöns snabbaste segelbåt

Estlander kan knappast tvekat om sin egen förmåga. Redan 1918 ritade han den skärgårdskryssare som kom att bli den snabbaste och längsta. Henrik Ramsay beskrev i efterhand båten i Till Rors med Segel och Motor nr 6 1951:

”En av sevärdheterna sommaren 1919 var världens största skärgårdskryssare, den splittrerna 150:an Singoalla. Hon seglades till Sandhamn rakt från Hästholmsvarvet. Båten var mäktig lång, 23,9 meter över stäv. Bredden var 3,35 meter. Förhållandet mellan bredd och längd var således 1:7, en proportion som nogsam talade om att Estlander även i den största klassen gått till extrema konstruktioner. Inredningen var elegant, mjuka mattor på durkarna, färgrika gardiner och sinnrika tvättställ. ”De’ måste nu nog vara så här” sade Estlander smått generad, när han visade oss den för vår uppfattning lyxbetonade härligheten. Efter problem med masten seglades inte Singoalla första sommaren. Följande år slörade hon kring Östersjön och tog fartrekord på havet.”

Seglaren och båtkonstruktören Uffa Fox, en stark förespråkare av skärgårdskryssarregeln från England fick 1936, genom Knud H Reimers försorg ta del av ritningarna på Singoalla. Segelplanet var enligt Fox inte helt i linje med senaste rön om högre smalare segel, men hans syn på skrovets utformning var enbart positiv: ”The lines are still sweet to our eyes. Developed by the master Estlander, it is probable they will remain so for all times.” – Sail and power 1936.

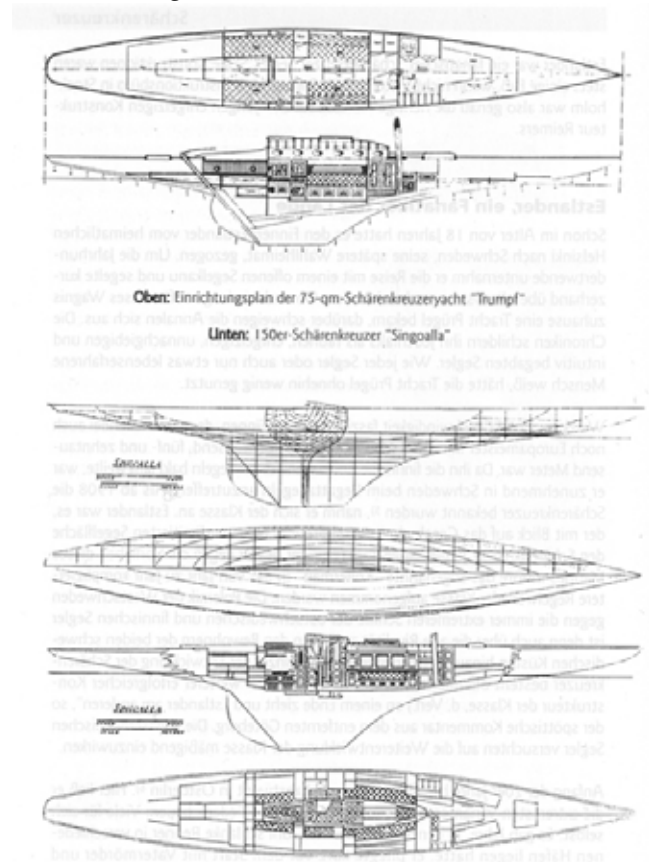


Singoalla vid Sandhamnsregattan 1922. Foto: Sjöhistoriska



Henrik Ramsay till rors på Regina. Foto: Helsingfors stadsmuseum

Inredningsritningar från Estlanders Sk 75 Triumph och Sk 150 Singoalla



Uffa Fox i samtal med Sven Salén vid Sandhamnsregattan 1930  
Foto: Sjöhistoriska

## Sk 75 L2/S27 Triumph – byggd på spekulation för att vinna och säljas till en kappseglare

Med Colibri II:s framgångar fick Estlander en stjärnstatus om en osedvanlig förmåga att rita snabba skärgårdskryssare och han erbjöds jobb i Tyskland. Först hos Abeking & Rasmussen för att kort därpå övergå till tjänsten som chefskonstruktör vid Pabst Werft i Köpenick utanför Berlin. Skälet till det stora intresset för skärgårdskryssare kan ha varit att Tyskland efter kriget var internationellt isolerat inom alla områden, inklusive segling. Sverige som inte deltagit i kriget var mer liberalt och hade omfattande utbyte med Tyskland. Eftersom skärgårdskryssarregeln dominerade i Sverige kom även Tyskland att inrikta sig mot denna båttyp som öppnade upp för internationella tävlingar och dessutom passade bra för segling i tyska sjöar och farvatten i Östersjön. Under denna period ritade och levererade Estlander båtar från främst Pabst Werft i Köpenick.

Estlander ritade 1919 Sk 75 Sun, som inte riktigt kunde mäta sig med de snabbaste båtarna i sin klass och han lockades att konstruera ytterligare en 75:a, som skulle kunna ta upp kampen med de främsta nyskapelserna. Båten som kom att döpas till Triumph ritades 1920 och byggdes under vintern 1920 -21. Triumph var en modern konstruktionen, vilket skulle visa sig i framtiden. De största skillnaderna mot dåtidens snabbaste jakter var framförallt att den hade fylligare linjer, längre vattenlinje och större överhäng. Hela deplacementet var omkring 7 ton varav knappt 60 % i blykölen.

Henrik Ramsay fortsätter sin beskrivning av Estlander i Sommar och segel från 1946:

”Jag har redan nämnt att Estlander under dessa år – 1919 till 1925 – ritade många yachter, och det må antecknas att han också byggde stora yachter. Sjuotiofemman ”Trumf” som fördd av Pinna Cannelin brukade lysa i Sandhamn, seglar än idag och är en av de få från den nu skildrade perioden som ännu synes i farten.”

Triumph, under finsk flagg kappseglades flitigt på 1920-talet och kom att bli segerrik. Bland annat erövrades Fidarpokalen för första gången 1925 och definitivt 1927

”I 75 kvm klassen har ingen yacht blivit så berömd eller haft ett så stadigt rykte som snabbseglare som den 1921 byggda Triumph... Triumph skummade nog i Sandhamn och nere i Sunden med storleven, erövrade det som erövrats kunde.” Yngve Pacius, Segling och seglare 1946.

I Finland slutade man kappsegla med skärgårdskryssare i egen klass redan i slutet av 20-talet. Istället indelades båtarna i klasser. De största båtarna hamnade i A-klassen, de något mindre i B och så vidare. Triumph fick beteckningen B 12. Denna beteckning bar båten i storseglet fram till 1983. Triumph köptes omkring 1930 av Holger Swahn som under en tid fungerat som rorsman åt den tidigare ägaren. Under 30-talet kappseglade Triumph i åldersklass, främst i Finland och Estland, men även i Sandhamn fram till 1947. Triumph är fortsatt i samma släkts ägo.

Vintern 2008 - 2009 under renovering av båten hos Stockholms båtsnickeri besökte den svenske båtkonstruktören Peter Norlin snickeriet för ett köllbyte på en intilliggande båt. Han tittade upp på Triumphens skrov och sade kort ”de gamla mästarna visste nog vad de gjorde”.



Sandhamnsregattan 2017. Foto: Malcolm Hanes



Sjöättning av Triumph 2021 på Bergvik. Foto: Magnus Swahn



Peter Norlin framför Triumph 2009 Foto: Bobby Cyrus



Yngve Pacius i Triumphs förlucka vid Sandhamnsregattan 1922

Pabst Werft i Köpenick





*La Morena i hamn och på kappseglingsbanan. Foto: Nils Forsfält*

## Sk 95 S10 La Morena – en snabbseglande tävlingsbåt med familjekomfort

Ytterligare en av de stora båtar Estlander ritade och byggde på Pabst Werft var Sk 95 Roxane III. Båten byggdes för Fritiof Dahl i Sverige och heter idag La Morena och ägs av Nils Forsfält som intresserat sig i frågan hur Estlander nådde sina framgångar.

”När Estlander, inom skärgårdskryssarreglens ramar formgav Colibri II som vann överlägset ”knäckte han koden”. Inför regelrevisjonen 1925 gjorde han det igen med 40:an Mariann och 22:an Roine. Då gav han oss grunden till den moderna skärgårdskryssaren. Jag tror att Estlander kom på hur en båt som kränger inte får lyfta förskeppet och förlora trimmet, dvs. kölbladets vinkel i förhållande till båtens färdriktning i vattnet. Han revade inte gärna och seglade hårt. På alla bilder kränger han våldsamt. I detta ligger mycket av hans genialitet.” Nils Forsfält 2021.

## R-båtarnas återkomst med lockande internationell konkurrens

Från mitten av 1920-talet började den internationella R-regeln dominera kappseglarna. Estlander ritade båtar i samtliga R-klasser redan i början av 1910-talet. Till de olympiska seglingarna i Stockholm 1912 byggde sig Estlander 8 mR ”Örn” ritad av mästaren Fife. I tävlingarna kom Estlander på fjärde plats. I besättningen ingick även Gustafs bror Ernst. Intresset för den internationella regeln avtog när det första världskriget startade, men mot den andra halvan av 1920-talet växte intresset återigen.

*May be II*



*Tutti V*



## 6mR S2 May be II, C2 Tutti V och L6 Renata

Mot senare delen av 1920-talet började den internationella R-regeln dominera kappseglarna. Stor konkurrens och därmed störst ära stod att finna i 6-metersklassen. Den största var Guld-pokalen.

För att kunna tävla om Guldpokalen stipulerades medborgarskap för konstruktören i det land som deltog i tävlingen. Estlanders snabba konstruktioner var eftertraktade och mycket talar för att seglaren Sven Salén hade ett finger med i spelet när Estlander lockades till Sverige och ett svenskt medborgarskap i mitten av 1920-talet. 1927 ritade Estlander 6mR-båten May Be II som med Sven Salén vid roret, vann Guldpokalen i Oyster Bay, USA.

May be II t v som ritades för Sven Salén och Tutti V i mitten som ritades för Emil Fahle i Estland. Estlander ritade även 6 mR Renata till Henrik Ramsay under samma period. Estlander hade det svårt att hålla isär intressen med snabba båtar i samma klass för alla sina seglarvänner.

*Sandhamnsregattan 1927, från vänster, Renata och Tutti V därefter Estlanders Sk 30 Abaha. Foto: Sjöhistoriska*





*Sphinx under segel samt i hemmahamn. Foto: Åbo Båtvarv*

## 8mR L4 Sphinx – åttornas återkomst

Estlander ritade ett flertal åttor under denna period. Exempel är Sphinx (1927), Isabel (1928), Cheerio (1929) samt Ellen (1930)

Beställaren av Sphinx var arkitekt Sigurd Frosterus, som ägde båten fram till 1940. Enligt rykten finansierade Frosterus sin beställning och bygge av Sphinx genom den ersättning han fick för att rita Helsingfors stora varuhus Stockmann. Båten blev snabb och vid regattan i Sandhamn 1928 fick Sphinx heders- och poängpris av högsta valör. Kari Toukolehto köpte båten 1967 samma år som sonen Antti föddes. Idag äger sonen Antti Sphinx, som sedan 2019 samägs med Joakim Håkans. Antti har seglat med Sphinx hela sitt liv. Första seglingen för Antti skedde när han var två veckor gammal och slutade illa då man tappade masten. Detta hindrade varken Kari då eller Antti att idag fortsätta äga deras älskade Sphinx!

## M22 S 88 Colibri – en föraning om framtidens segling med entypsbåt

Estlander var en pionjär på många områden. I början av 1900-talet när Estlander drev varvet i Borgå ritade och tillverkade han en av de första entypsbåtarna som byggdes i 14 exemplar. 1929 återkom Estlander till konceptet med entyp i form av Mälars 22:an. I en debattartikel i Havsörnen 1929 förde han fram problemet med ökande kostnader för båtar och kappseglingar som därmed begränsar möjligheten för fler att segla.

”När Estlander ritade mälars 22:an, eller M22:an, så ritade han också en av Sveriges första entypsklasser. Båttypen har attraherat både kappsegelare och barnfamiljer under åren - även om få idag skulle se den som en typisk familjebåt. Den är lättseglad och snabb för sin storlek samtidigt som det faktum att den är en entypsbåt gjort att segel och fart kunnat optimeras över åren. Trots att enbart ca 130 båtar har byggts sedan 1929 har klassen fortfarande SM-status vilket visar att den var modern för sin tid och en hållbar konstruktion. M22:an är en smacker och vacker konstruktion som alltid vänder blickarna när man seglar in i en hamn.

För mig har M22:an varit en viktig del av hela mitt vuxna liv. Jag köpte Colibri som 17-åring och hon är fortfarande min följeslagare, drygt 25 år senare. Det gamla paret som jag köpte båten av, Lennart och Inga, hade då haft ”den stora familjebåten” i 43 år. Som tjej kan jag i en M22:a kappsegla mot både killar och tjejer på lika villkor - inget är för tungt eller omöjligt. Vi har vunnit 2 SM-guld tillsammans, Colibri och jag - såklart med hjälp av fantastiska gästar. Samtidigt kan jag segla henne helt själv eller med mina barn som varit med mig ut från det att de bara varit bara några år gamla. Senast i sommar seglade jag och min dotter Anna 11 år från Stockholm ner till Gryts skärgård - en helt underbar upplevelse!” Kristina Lundevall 2021

M22 S88 Colibri med ägare Kristina Lundevall till rors. Foto: Peter Lake



## 12mR Princess Svanevit – kronan på ett livsverk

Inför KSSS 100-års jubileum 1930 ville förläggare Erik Åkerlund slå ett slag och marknadsföra svenska båtkonstruktörer och svenska båtbyggartraditioner. För detta ändamål beställde han ritningar på 12 mR Princess Svanevit av Gustaf Estlander. Båten byggdes på Stockholms båtbyggeri under vintern för att kunna medverka vid KSSS jubileum sommaren 1930. Erik Åkerlund skrev senare samma år: ”Arkitekt Estlander var en konstnär både på ritbrädet och seglarbanan. Han hade utvecklat sitt kunnande till virtuositet. Han hade en artists fantasi, tyglad av gedigen finländsk noggrannhet. Han var en mästare i att trimma båtar. Han följde oftast utvecklingen av sin andes barn genom ett varvsbygges alla faser. Han satte gärna sig själv vid roret för att visa sina jaktors förträfflighet. Man kan fråga sig om Estlander hade sin överman i Europa.”

Konstruktion samt byggnation var oerhört vacker och fick stor uppskattning. Efter en längre tid i England pågår en omfattande renovering vid Stockholms båtsnickeri för sjösättning 2022.

En av Princess Svanevits beundrare var Tore Holm som under 1920-talet också var en av Estlanders största antagonister, som konstruktör och seglare. Visserligen rådde största konkurrens mellan de båda, men samtidigt fanns en stor professionell respekt mellan dessa giganter.

Tore Holm menade att: ”Arkitekt Estlander har gjort mer än någon annan enskild man för kappseglingssportens utveckling. Genom sin utomordentliga kunnighet som seglare har han framgångsrikt lyckats experimentera sig till de förnämliga konstruktioner han gjort. Som rorsman på en kappsegling hade han få likar.”

Tore Holm var senare rorsman på Princess Svanevit vid regattan i Cowes, England 1933. Ett hedersuppdrag att förvalta kollegan och mästarens verk i ett internationellt sammanhang. Första dagens segling vanns efter en tät kamp med Flica (Nicholson 1929).

Att båtens formgivning gillades och gjorde intryck på Tore Holm stod klart helt nyligen. Under den pågående renoveringen av Princess Svanevit kom Tore Holms barnbarn Magnus Holm oanmäld in på Stockholms båtsnickeri för att beskåda projektet. Det första han frågade var om renoveringen också innebar att båtens kapade akter nu återställdes. Eftersom detta redan var gjort konstaterade Magnus kort: ”Vad bra nu blir farfar äntligen nöjd i sin grav”.



Princess Svanevit under segling. Foto: Sjöhistoriska

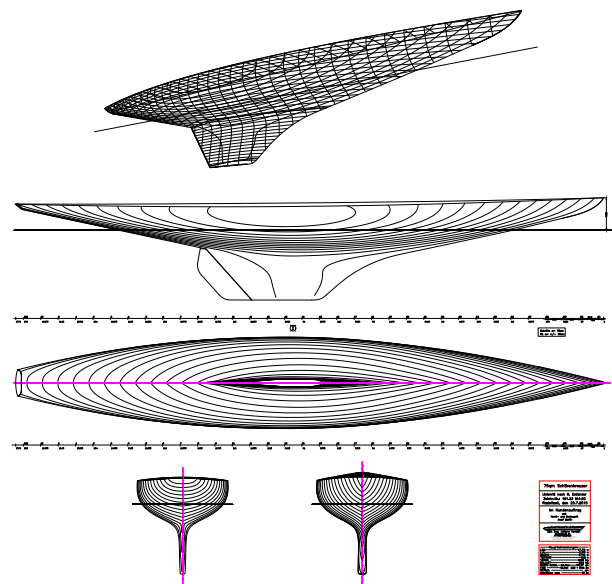


Tore Holm på Princess Svanevits förstäv, fotograferad 1931 i Sandhamn. Foto: Sjöhistoriska





Sandhamnsregattan 2019 Foto: Curt Gelin.



Ritningar av Juliane Hempel baserade på Gustaf Estlanders original.

## Sk 75 Gustaf – Epilog 119 år efter bygget av Estlanders första konstruktion

Seglaren och skärgårdskryssarentusiasten Rüdiger Stihl hade länge drömt om en båt från Estlanders ritbord. Av en händelse hittade man ritningar på en 75 kvm skärgårdskryssare från 1927 som aldrig blev byggd. Resultatet blev Sk 75 Gustaf enligt 1925 års skärgårdskryssarregel som sjösattes 2017.

“For me Gustaf Estlander is a great designer of fast wooden yachts, especially of Skerry Cruisers. They are not only fast, but also esthetically outstanding apart from some examples which do have a very high cabin roof.

His fastest skerry cruiser Singoalla has fascinated me, and I could hardly withstand the temptation to have this wonderful yacht re-created. But my age and some remaining common senses have kept me away from such a breathtaking project.” Rüdiger Stihl 2021, owner of Sk 75 Gustaf

If you sail ”Gustaf” you can feel an easiness and a light-heartedness moving through the water and he is so fast.” Juliane Hempel 2021, Yachtdesigner som ritade av Gustafs ritningar i ett modernt CAD-program.

Nedan Estlanders segelplan för Gustaf.

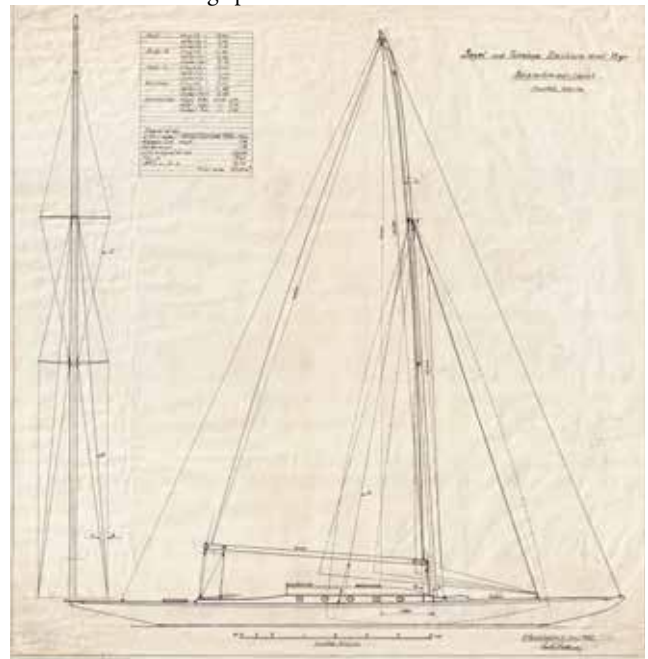


Bild från masttoppen.



Gustaf inför sjösättning 2017 vid Josef Martins varv vid Radolfzell vid Bodensee. Foto: Juliane Hempel



## Skaparglöden tar ut sin rätt

I ett brev till sin bror Ernst den 31/10 1929, förmodligen uttröttad av arbete och påverkad av sjukdom skrev Gustaf "Återkom på tisdag från Berlin och Hamburg. Fick feber (40,8°) men nu feberfri... Jag börjar bli utled på att rita båtar...8-11 december kommer jag över till Helsingfors, Din trötta Broder". Han hade svåra magsmärtor men läkarna lyckades inte klarlägga vilken sjukdom det var, annat än att det satt kring mjälten och njuren. Vid Sandhamnsregattan och KSSS 100-års jubileum 1930 syntes Estlander för sista gången i seglings sammanhang. Den 1 december 1930 dog Estlander efter en tids sjukdom.

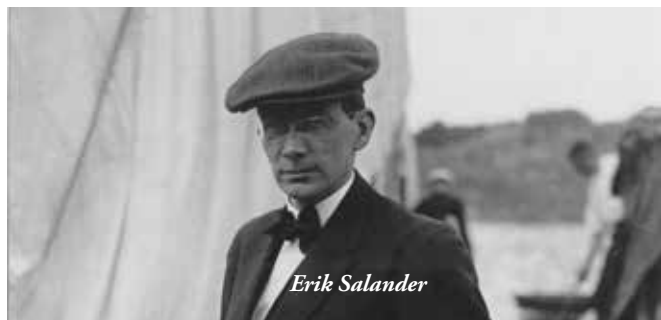
Ordförande i Finlands seglarförbund uttryckte sin sorg och saknad: "Den generation som seglat med Gustaf Estlander, som fostrats av Gustaf Estlander, kan aldrig glömma honom. Men även långt efter den tid då vi styrts in till den sista hamnen, skall hans minne leva. Släktled efter släktled bland Finlands seglare skall knyta sägner och legender vid hans namn och sist skall han varda en seglarnas sagohjälte, som aldrig väjde för faran och som alltid gick från segrar till segrar."

Sven Salén skrev minnesord i Havsörnen nr 4 1930 som avslutades med:

"Käre Gustaf: När vår segling tillsammans nu är slut, tag ett tack från lärjungen, för vad Du givit honom. Tag ett tack från Sveriges seglare, för vad du velat, för vad Du varit för oss alla! Ditt minne skall bestå!"

Efter begravningen kremerades Estlander i Stockholm. Askan fördes sedan i en av hans mest åtrådda prispokaler av sonen Tancred till Finland. Vid en välbesökt gravsättningsceremoni sattes prispokalen i familjegraven vid Sandudds begravningsplats i Helsingfors.

## Konstruktörer och seglares syn på Estlanders livsverk



*Erik Salander*

"Jag skulle önska att min vän Gustaf Estlander, som nu efter sina långa seglatser äntligen nått den trygga hamnen, av oss alla bli bedömd efter sin art, att man då domen fälles över död man betänker vad han utträttat, hängiven, energisk, entusiastisk, aldrig tröttnande som han var! Att man ännu en gång ville försöka förstå den svåra ställning han intog, lik en jätte bland dvärgar. En Trollkarl! Han var en trollkarl, Gustaf Estlander, det förstå vi säkerligen litet var, och i yachtseglingens historia blir han förvisso ställd vid sidan av snillen som Nat. Herreshoff och W:m Fife j:or. Det är egendomligt ödets skickelse att dess två, i mångt och mycket hans läromästare äro i livet, medan lärjungen, som för länge sedan övertrumpat mästarerna, nu skördats av liemannen. Men sådant är livet." Erik Salander vid minnestal 1930. Foto: familjen Salander.



*Håkan Södergren*

"Gustaf Estlander är tveklöst en av sin tids främsta utövare av yacht-konstruktörsyrket", Håkan Södergren 2021, konstruktör av bland annat Helmsman-båtarna.



*Hans Groop*

"Man kan inte annat än beundra hans verk. Han var nog mycket skicklig och visste vad marknaden önskade. Att peka på någon speciell båt är svårt, de var så många fina konstruktioner", Hans Groop 2021, konstruktör av bland annat H-båten. Foto: Christian Westerback/Helsingin Sanomat



*Theo Danell*

"Yes, Estlander was very special. It is a pity that not many know of him while he was so important. He influenced William Fife and the young Reimers. I believe Estlander was influenced by the master of all designers. G.L. Watson. Estlander is a magician of line, angle and form. He combines that certain flow to create the perfect composition on the water to keep your eyes focused on the yacht. Absolutely fantastic!" Theo Danell 2021, Danel design samt seglare av Circe (Sparkman & Stephens)



*Juliane Hempel*

"For me Gustaf Estlander is a genie and perfectionist. For example, his Sk 75, now in 2015-2017 built and named "Gustaf". All the measures are in the limits and limits mean 1 mm to the limit! I think that could be a reason why she was never built before. And then his lines were perfectly shaped, no hollow, curves in a high level of quality, which you not easy can draw by hand - great!



Målning av Gustaf Estlander från 1932 av Verner Thomé för Nyländska Jaktklubben som finns i klubbens paviljong på Blekholmen / Helsingfors.

## Estlanders liv i korthet

1876 Föddes den 18 september i Helsingfors

1894 Seglade i egenutvecklad kanot tur och retur Stockholm

1898 Europamästare i skridskor samt färdig arkitekt vid Polytekniska Institutet. Ritade och byggde sin första kända båtkonstruktion Singoalla

1899 Ritade NJKs nya klubbhus på Blekholmen

1901 Gifte sig med Hildur Qvarnström och fick sonen Tancred (1902), samt döttrarna Gunvor (1904) och Ingrid (1905).

1916–1920 Vice kommodor i NJK

1918 Flyttade till Tyskland för arbete hos Abeking & Rasmussen samt vid Pabst Werft i Köpenick.

1925 Gifte sig med svenska Ingrid Maria Lindeberg som han hade sonen Ingemar med sedan tidigare

1927 Erhöll svenskt medborgarskap för att kunna rita en svensk sexa för seglingarna om Guldpokalen

Som arkitekt ritade han ett 30-tal byggnader i centrala Helsingfors. Som båtkonstruktör ritade han enligt Yngve Pacius 30–40 båtar per år, uppskattningsvis nära 1000 båtar. Han deltog i 1500 kappseglingsstarter i hela Europa. Utnämndes till hedersledamot i NJK 1928. Erhöll 1930 Vegamedaljen av år 1879. Vid sin död hade han nordens största prissamling.

1930 den 1 december avled Gustaf Estlander i Stockholm

### *SYS-båtar med Estlander som konstruktör*

<i>Båtname</i>	<i>Båttyp</i>	<i>År</i>	<i>Längd</i>
<i>Ariadne</i>	<i>Universal rule</i>	1917	9.35
<i>Triumph</i>	<i>SK75</i>	1921	17.42
<i>La Morena</i>	<i>SK95</i>	1922	19.67
<i>Roulette</i>	<i>A22</i>	1928	10.50
<i>Glitter</i>	<i>B22</i>	1930	10.40
<i>Rosita</i>	<i>M22</i>	1946	9.50