

Erik Salander

- Linjemästare, konstnär, fotograf och skribent. 1883 - 1957

Salander hörde till den andra generationen av moderna yachtkonstruktörer i Sverige. Han var en av dem som omformade skärgårdskryssarna från den breda knubbiga typen som de ärvt efter KSSS-kryssarna, till den typ som de har än i dag. Salander var en flitig skribent och skrev många artiklar i båttidningar om egna och andras konstruktioner. Dessa finns utgivna i boken Mina och andras drömbåtar (GYS stiftelse 2012). Artiklarna ger en rätt bra bild av Salanders konstruktionsgärning och person men lite om hans privatliv.

Salander kom tidigt att intressera sig för foto-grafering och redan som tonårig var han en skicklig båtfotograf. Som skribent, fotograf och konstruktör lyckades Salander beskriva segelsportens historia från 1890-talet och framåt bättre än någon annan.

Dom tidiga åren. Salander blev tidigt intresserad av båtar. Uppvuxen i Stockholm i en borglig familj, fadern var läkare, sommarloven tillbringades i skärgården runt Vaxholm. Hans mor kom från Norge och hennes bror var seglare, så Erik fick även intryck därför. Erik imponerades av de moderna yachter som byggdes i mitten av 1890-talet. Båtar som La Gitana och Aziza var high-tec och diskuterades livligt av Erik och hans jämnåriga. Senare inspirerades han av konstruktörer som Herreshoff och Crowninshield.

Vintern 1901-02 byggde Erik sin första konstruktion, en liten fenkölsbåt på skolgården. 1905-06 läste Salander skeppsbyggnad på Chalmers. Hösten 1906 lyckade Salander tillsammans med Henning Haglund att få rita varsin särklass A båt som lottbåtar åt SS Aeolus, som ville få in nytt blod i klassen.

Sent 1906, hemkommen från Göteborg, började Salander rita båtar professionellt. Det blev mest särklassbåtar och andra småbåtar, men redan i början av 1907 fick han rita ett par större båtar till Sundsvall. 1908 ritade han skärgårdskryssaren Älvan, kallad världshistoriens första, beställd direkt när skärgårdskryssarregeln klubbades igenom.

1911 ritade Salander 55an Gun som under Olympiasommaren 1912 lyckades bli bästa 55a och fick en hel del uppmärksamhet. Salander förfinade kontinuerligt linjerna på sina skärgårdskryssare. De blev allt längre och skarpare med intryck från Universal Rule och Sonderklassen.



Till vänster ses Älfvan med igenkänningsflagg XL, världshistoriens första skärgårdstrettia. Foto E Salander / SCIF



75an Gun på Hästholmsvarvet på Lidingö, klar att sjösättas, våren 1918. Foto Erik Salander / Sjöhistoriska

Skärgårdskryssare 1915 kom det verkliga genombrottet med 55an Eva ritad för Sixtus Jansson i Uppsala. Eva slog under sin debutsommar förutom andra 55or, oftast även 75or och 95or. Salander klev nu fram som den främste konstruktören av skärgårdskryssare.

Under de följande åren ritade Salander förutom 55or större skärgårdskryssare 75or och 95or samt en 120a. Runt 1920 började Gustaf Estlander, Tore och Yngve Holm rita skärgårdskryssare, dessa var extremare än tidigare.

I början av 1920-talet växte kritiken mot skärgårdskryssarna som många ansåg hade blivit alltför extrema. Bland kritikerna fanns Salander som inte ritade någon större skärgårdskryssare efter 1920, med ett undantag. Senare övergick han till att rita långfärdsbåtar.

Hösten 1922 meddelade Salander att han utökat sin verksamhet och nu även ritade motorbåtar. Han ritade även ett antal nordiska 22or som blev populär, främst på västkusten, på mitten av 20-talet.

1925 vann Salander både KSSS och SXX konstruktionstävlingar. Pojkbåten Ejdern för KSSS och kustkryssaren Delfin för kryssarklubben, vars första lottbåt Delfin II byggdes på en snarlik ritning ett par år senare.

1931 meddelade Salander att han slutade med sin konstruktionsverksamhet. 1934 började han konstruera igen då han bland annat ritade 55an La Liberté åt Max Gumpel. De följande två decennierna ritade Salander mest kust- och havskryssare. Gärna efter Östersjöregeln. Han ritade också ett par 5or, 5 S23 Rima och 5 S20 KSSS 1938. 1941 gjorde han ett förslag till folkbåten.

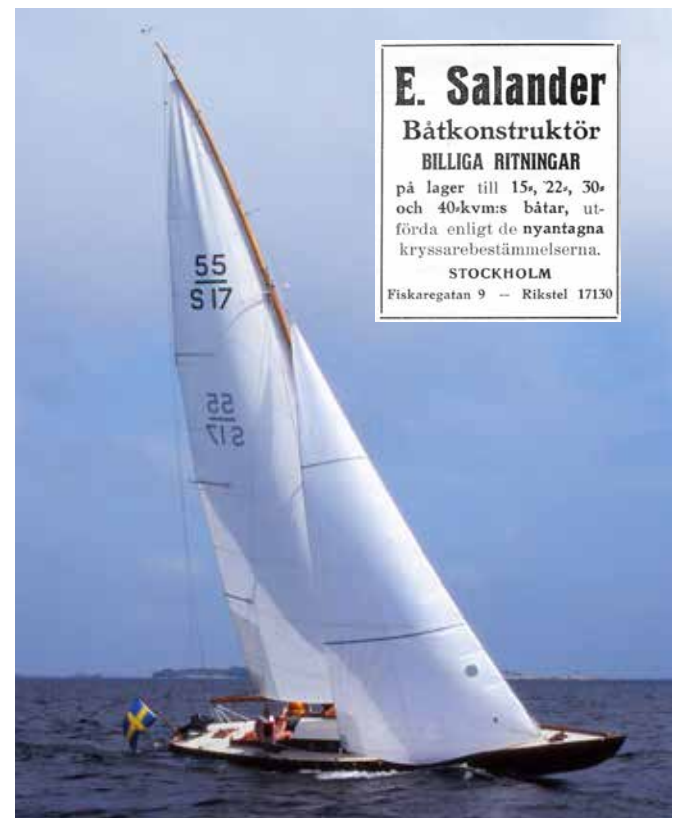
55an Lila från 1919. Foto Erik Salander/Sjöhistoriska



Gullveig en Östersjöätta ritad för Viking Clase 1943. Foto E Salander/Sjöhistoriska



75 kvm Hermod ritad för ett konsortium i Sundsvall 1907. Hermod var ritad enligt KSSS-kryssarregel.



1915 års clou 55-an Eva. Foto Bo Bethge 2001.

Salanders ritade också entypsbåtar Lara kom till som subskriptionsbyggen som tidningen Segling satte igång inför sommaren 1915 då varven hade dåliga tider. Lara-typen var en 22a och första vinter byggdes minst 8 båtar. Typen blev även populär i Norge och KNS antog typen som juniorbåt.

1927 ritade Salander Måsungen som volontär båt för KSSS. Måsungen var byggd på klink och hade centerbord. Det byggdes ett hundratal Måsungar.

Folke Junior 15kvm juniorbåt ritades till 1928 för KDY. Juniorbåden var en utveckling av KSSS pojkbåt Ejdern som inte hade blivit särskilt populär. I Danmark gick det bättre och klassen är fortfarande aktiv både i Danmark och Tyskland. Den byggs numera i glasfiber. Flera hundra båtar har byggts.



Skribenten och personligheten Salander var en flitig skribent i båtpressen. Han medarbetade i Ny Tidning för Idrott redan under studietiden. I december 1913 tillträdde han som redaktör för Segling. Senare skrev han många artiklar i Segel och Motor och i Till Rors. Han medverkade även i Svenska Dagbladet.

Salander karaktäriserades av en försiktig lågmäldhet. Vännen CG Fast, Seglarbladets redaktör, tyckte att Salander gav intryck av en konstnär eller en professor i filosofi. Salander kände sig ofta osäker inför nya konstruktioner. Han beskrev sig själv som envis och hade lätt för att brusa upp.

Salander utformade sina båtar efter olika grundidéer som löpte som konstruktionslinjer genom hans produktion. Ett exempel är den extrema 30a som han ritade 1915, men ingen vågade bygga, senare inspirerade till 55an Nerida och KSSS 1939. Den senare av en helt annan typ än den långsmala 30an. Salander hade utvecklat en metod att rent geometriskt rita upp spantrutan. Metoden var lite arbetsam att använda men gav vackra undervattensroppar.

Hur metoden gick till förblev Slanders hemlighet.

Bo Bethge

s/y Eugenie



KSSS 1939 var en 50-kvm Seefahrtkreuter, byggdes i Valdemarsvik tillsammans med systerbåten Who Can Tell, numera Eos. Foto E Salander/ Sjöhistoriska



Salander tillsammans med konstruktörskollegan Gösta Gartz. Foto Oskar Norberg/SCIF



SYS-jakter Erik Salander		
Hambo	Havskryssare	1943
L'Aiglon	SK55	1916
Wenonah	Ö8,	1935
Hexan	SK55	1918
Kajsa	SK75	1918
Eugenie	SK40	1916

