

Его наследие

КРИСТИНА РЕЙНКЕ

ФОТОГРАФИИ WWW.DIGITALTMUSEUM.SE

Мы не можем припомнить факта публикации в русскоязычных яхтенных журналах большого материала, посвященного талантливому финскому инженеру Акселю Густафу Эстландеру, хотя имя его упоминается довольно часто. Еще бы, ведь Эстландер был одним из самых успешных в мире яхтенных конструкторов начала XX в. Его имя по праву находится в одном ряду с такими авторитетами, как Натаниэль Херрешофф, Уильям Файф и Йохан Анкер. Редакция журнала с удовольствием представляет вниманию читателей статью, присланную нам финским яхтенным историком Кристиной Рейнке.



Аксель Густаф Эстландер родился 18 сентября 1876 г. в Финляндии, в семье известного врача — пластического хирурга. Великое княжество Финляндское тогда было генерал-губернаторством в составе Российской империи, но при этом обладало широкой автономией.

Члены семьи Эстландеров отличались преданностью раз и навсегда выбранному жизненному пути. Отец — светило хирургии, брат Эрнст — заметный политик, а Густаф стал выдающимся архитектором и яхтенным конструктором.

Густаф рос спортивным юношей, занимался конькобежным спортом, ходил под парусом. В 18 лет он совершил плавание на парусном каноэ из Гельсингфорса в Стокгольм и обратно. Он сам спроектировал и построил свою лодку, чем очень гордился. Возможно, во время этого плавания, когда он проводил под парусом долгие северные летние дни, когда вокруг было море, казавшееся бесконечным, прекрасные острова, и зародилась любовь к делу, которому он отдал всю свою жизнь.

Как конькобежец он выступал за сборную России, участвовал в чемпионатах мира в этом виде спорта в 1896 и 1898 гг. В 1898 г. Густаф Эстландер стал чемпионом европейского первенства по конькобежному спорту, взяв золото на всех четырех дистанциях. Коньки принесли ему не только спортивную славу, но и семейное счастье, ведь благодаря этому увлечению он познакомился с девушкой, ставшей в 1901 г. его женой. В их браке появилось трое детей: сын и две дочери.

ПРОФЕССИЯ — АРХИТЕКТОР

В 1898 г. Густаф окончил архитектурный факультет Хельсинкского политехнического института (ныне Университет Аалто) и основал архитектурную фирму Estlander & Settergren. До 1915 г. по его проектам в столице Финляндии было построено около 30 внушительных зданий в национальном романтическом стиле. Это были многоквартирные жилые дома, многие из которых сегодня объявлены национальными памятниками. Интересно, что и здание яхт-клуба NJK, членом которого состоял Эстландер, расположенное на маленьком острове в центральной гавани Хельсинки, тоже спроектировано им и построено в 1900 г. Но в кругу яхтсменов об Эстландере все больше говорили не только как о прекрасном разностороннем спортсмене, а еще



и как о талантливом конструкторе яхт. Собственное увлечение парусом, постоянное участие в соревнованиях и полученное техническое образование позволили герою нашего повествования создавать очень успешные проекты новых лодок, и их число с каждым годом росло.

ЯХТЫ, ЯХТЫ, ЯХТЫ...

В начале своей карьеры яхтенного конструктора Эстландер снискал репутацию создателя очень быстрых и легких парусных лодок самой радикальной конструкции. Ярким примером его творческих поисков в этом направлении стала построенная в 1899 г. «Flamingo», относящаяся к яхтам так называемого dominion-type, которая представляла собой то ли катамаран, то ли лодку с туннелем.

В 1901 г. Густаф Эстландер стал главным конструктором яхтенной верфи Hammars, расположенной в окрестностях Порвоо. Заказов было много, и среди них встречались любопытные. Появление двигателей внутреннего сгорания побудило во многих людях желание иметь не простую парусную лодку, а «автомобиль на воде», как часто в то время называли катера. Все чаще вспомогательный двигатель стали устанавливать и на парусники.

В 1902 г. Густаф Эстландер разработал первую финскую яхту, оборудованную вспомогательным двигателем. Она называлась «Tehi». Несколько чисто моторных судов было построено по заказу финской таможни, а в 1904 г. по проекту молодого конструктора была построена сталь-



Яхта «Flamingo» постройки 1899 г.

ная моторная яхта «Tuulikki» длиной 16,5 м, с мотором мощностью 20 л.с. — заметная яхта для того времени. Кстати, в начале 1910-х гг. она была продана в Санкт-Петербург. Интересно было бы узнать ее дальнейшую судьбу. Но больше всего сил Эстландер отдавал проектированию парусных яхт. В то время во всем мире шел поиск лучших обмерных формул для деления яхт на классы, зарождались классы монотипов. Первый в истории финский монотип тоже был создан Эстландером. Тогда по его чертежам было построено около 20 таких лодок.

Мало того, прекрасно понимая роль качественных парусов для достижения победы в гонках, он открыл в Хельсинки парусную мастерскую, которая тоже была забита заказами: прекрасный гонщик Эстландер знал толк и в этом непростом деле.

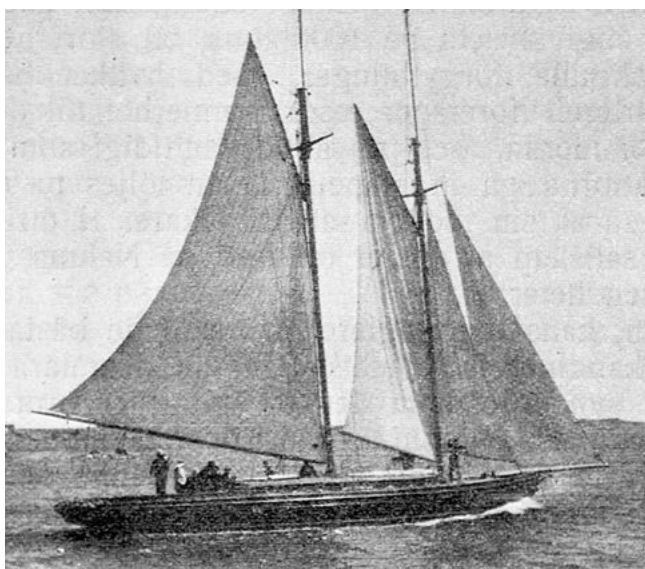
В начале XX в., в 1903 г., Финляндская федерация парусного спорта приняла для постройки гоночных яхт так называемые Правила Херрешоффа (Herrshoff rule), позже известные как Универсальные правила (Universal rule). Они пришли в Европу из США, поэтому их часто называли американскими правилами. По ним некоторое время строилось много яхт, которые в Финляндии и России называли американками. Но в Европе чуть позже, в 1906 г., была разработана своя линейная формула, так называемые International Metre rule. С их появлением Эстландер стал резко выступать против постройки «американок». Он считал, что, культивируя классы яхт, принятые в далеком Нью-Йоркском яхт-клубе, Финляндия лишится возможности участвовать во многих европейских международных соревнованиях. Его мнение многого стоило, финляндское яхтенное сообщество поддержало Эстландера, и в 1913 г. американские правила перестали действовать в этой стране. Большинство яхт, построенных по этой гоночной формуле, были проданы в Прибалтику и Россию.



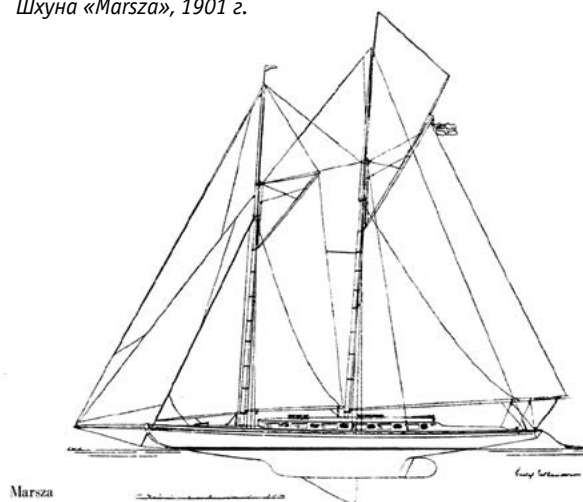
ШХУНА КОНТРАБАНДИСТОВ

В 1901 г. по заказу частного лица на верфи Hamnars была построена яхта «Marsza», которую спроектировал Густаф Эстландер. Полная длина этой двухмачтовой гафельной шхуны составляла 20,2 м, длина по ватерлинии — 15 м, а площадь парусов 260 кв. м. Яхта имела ряд особенностей, редко встречающихся на яхтах финской постройки: у нее был подъемный киль, а руль переключался не румпелем, а с помощью штурвала (некоторые исследователи считают, что это вообще первая финская яхта со штурвалом). Яхта могла ходить в относительно мелководных районах, отлично маневрировала и зарекомендовала себя как очень быстрая лодка.

Скоро пошла слухи, что шхуну используют контрабандисты. Ее никак не могли поймать за незаконным делом, но практически все знали, что она перевозит из Швеции в Финляндию запрещенную газету Fria Ord («Свободные слова»), которая выступала против притеснений генерал-губернатора Николая Бобринского. Газета печаталась в Стокгольме, а главными редакторами были Арвид Неович и Конрад Виктор Зиллиак — заказчик шхуны. После постройки эту яхту пытались зарегистрировать в Нюландском яхт-клубе (НЖК), но совет клуба потребовал гарантии, что яхта будет следовать таможенным правилам, и регистрация не состоялась. Таможня обещала вознаграждение в 10 тысяч марок



Шхуна «Marsza», 1901 г.



Яхта «Colibri II» (22 m²) постройки 1917 г.

за задержание яхты с контрабандой, но оно так и не было выплачено: шхуну никак не могли догнать. Интересно, что в 1905 г., когда газета перестала издаваться, шхуну продали члену NJK, и она, переименованная в «Sikishima», все-таки встала под флаг этого клуба. В сентябре 1910 г. в одной из финляндских газет промелькнуло сообщение, что «Marsza» была продана г-ну Палкину, члену Петровского яхт-клуба Санкт-Петербурга. Под именем «Phaгао» она некоторое время использовалась как плавучее казино, а потом — в качестве учебного судна.

Еще одна загадка для знатоков яхтенной истории. Было бы очень интересно узнать больше о ее дальнейшей судьбе!

ШХЕРНЫЕ КРЕЙСЕРЫ

Густаф Эстландер был отличным гонщиком. Уже признанный яхтенный конструктор не прекращал лично принимать участие в различных регатах, и коллекция завоеванных им призов постоянно пополнялась. Он был участником олимпийских гонок 1912 г., в 1918 г. стал победителем международных соревнований в Сандхамне (Швеция) в классе шхерных крейсеров SK-22 на яхте «Colibri II». Стоит ли говорить, что яхта была построена по его проекту и управлял ею он сам? В первой же гонке «Colibri II» финишировала на 40 минут раньше ближайшего своего конкурента.

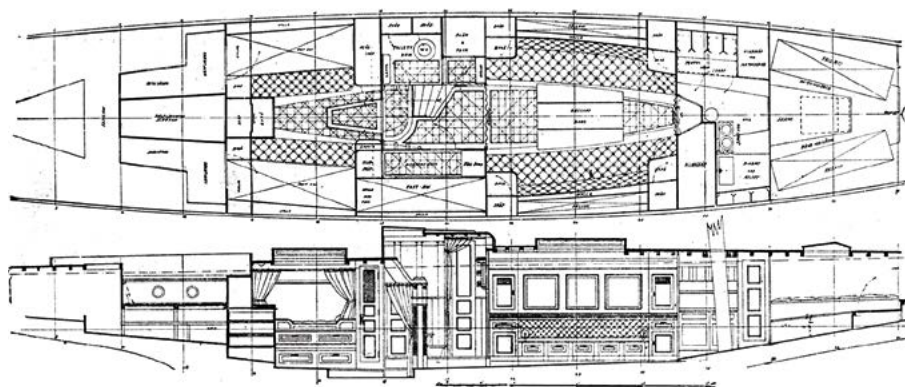
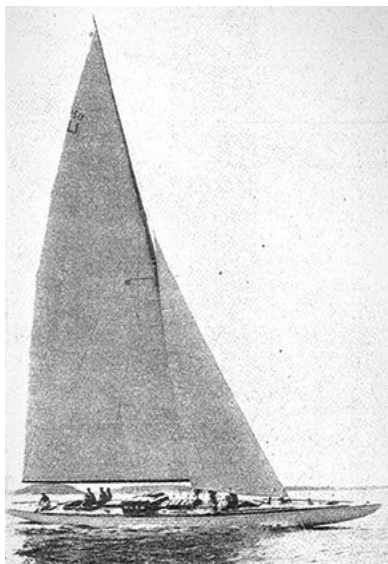
Вообще, яхты, построенные по «правилам квадратного метра», так называемые шхерные крейсера, всегда были особой любовью Эстландера. Еще бы, ведь эти правила давали такую свободу выбора талантливому конструктору! Он проектировал их в разных классах. Прекрасная «Singoalla» (LOA 23,94 м) была самым большим представителем шхерников. Яхта класса 150 m², построенная в Стокгольме

в 1919 г., считалась на Балтике самой быстрой: в гонке

из Килия в Травемюнде она шла со средней скоростью 14 узлов! Интересно, что Густаф Эстландер неожиданно стал ее владельцем: он приобрел ее, когда заказчик яхты обанкротился в ходе строительства.

Правила постройки шхерных крейсеров постоянно редактировались. В 1925 г. они в очередной раз были изменены, и некоторые считали, что эти яхты могут просто исчезнуть. На основе одного из самых популярных и массового класса шхерных крейсеров Эстландер, по просьбе гётеборгских яхтсменов, разработал в 1929 г. монотип B22. Чуть позже появилась яхта-монотип Mälar 22 (по этому проекту было построено 134 корпуса).

Яхта «Singoalla» класса 150 m² постройки 1919 г.





Яхта «Prinsess Svanevit» (12mR) постройки 1930 г.
Длина 21,96 м, ширина 3,64 м

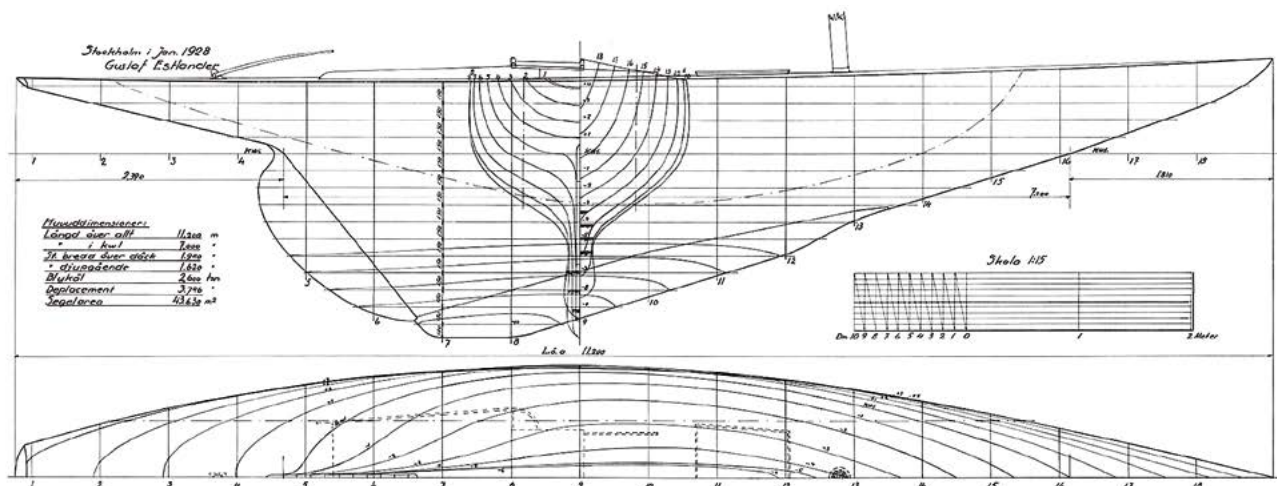
ЗОЛОТОЙ ВЕК

В 1918 г. Густаф стал главным конструктором верфи Abeking & Rasmussen в Германии, а в 1920 г. начал работать на яхтенной верфи под Берлином. Эстландер оставил заметный след в германском национальном яхтенном флоте: многие лодки, выполненные по его чертежам, по-прежнему в строю, вызывают восторг знатоков и гордость владельцев. Среди них прекрасные шхерные крейсера, яхты mR-классов.

После пожара, случившегося на верфи в 1923 г., Эстландер переехал в Швецию. Шведское гражданство было необходимо ему, чтобы получить право на разработку яхты класса 6mR, участвующей под шведским флагом в популярнейшей тогда международной регате Scandinavian Gold Cup. Эти соревнования, правила которых были разработаны в Нюландском яхт-клубе, проводились каждый год в месте, которое выбирал победитель предыдущей регаты. От каж-

дой страны, решившей принять участие в этих гонках, могла быть выставлена только одна яхта, спроектированная и построенная в ней. За спиной у Эстландера уже был печальный опыт, когда создававшаяся для участия в Scandinavian Gold Cup в Швеции по его проекту яхта 6mR «Räven» не смогла принять в них участие из-за финского гражданства конструктора.

Этот шаг не был напрасным. Яхта S-2 «May-Be», построенная по его проекту, выиграла в 1927 г. Золотой кубок на соревнованиях в США, вернув его в Европу. Его шестиметровики побеждали в этих соревнованиях еще дважды: S-35 (позже S-22) «Ingegerd I» — в 1929 г., S-29 «Ian» — в 1930 г. Стокгольмский яхт-клуб KSSS (Kungliga Svenska Segel Sällskapet) просил Эстландера выступить рулевым шведской яхты в 1929 г., но тот вынужден был отказаться, потому что



Яхта «May-Ve II» (6mR)
постройки 1927 г.
Длина 11,33 м, ширина 1,95 м

пообещал своему старому другу Эмило Файле из ESYC (Эстонский парусный яхт-клуб) быть рулевым на его яхте «Tutti V», выступающей под эстонским флагом. Кстати, она тоже была построена по чертежам Эстландера.

В 1920-х гг. Густаф Эстландер был всемирно известным конструктором яхт «метрового» класса, заказы на них поступали ему со всего света. Его яхта 8mR «Cheerio», построенная в 1929 г., представляла Финляндию на летних Олимпийских играх 1936 г. в Киле (Германия).



НАСЛЕДИЕ

Последний раз Густаф Эстландер принял участие в парусных гонках на регате в Хельсинки осенью 1929 г. Вскоре он серьезно заболел и в начале 1930 г. уехал лечиться в Германию, но состояние его здоровья ухудшалось.

Весной 1930 г., в год 100-летнего юбилея KSSS, совет этого яхт-клуба решил наградить Густафа Эстландера за его общественную деятельность и достижения в парусном спорте золотой медалью KSSS, учрежденной в 1879 г. Медаль вручили ему на специальной церемонии, и Густаф Эстландер стал последним из десяти человек, удостоенных этой награды.

Аксель Густаф Эстландер умер 1 декабря 1930 г., в разгар своей карьеры. Ему было всего 54 года. Конструкторское бюро Эстландера и все находящиеся там чертежи яхт купил

конструктор Кнуд Х. Реймерс, работавший с ним с осени 1930 г. Огромная коллекция завоеванных им призов (более 430 штук) была выкуплена Эриком Окерлундом, владельцем яхты 12mR «Prinsess Svanevit», спроектированной Эстландером. Окерлунд передал эту коллекцию в KSSS. Некоторые особенно ценные кубки вернули яхт-клубам, которым они когда-то принадлежали.

Исследователи считают, что Густаф Эстландер разработал более 1000 проектов яхт, но составить их полный список пока так и не удалось.

Многие из яхт, которые он проектировал, плавают и поныне.

Яхты Густафа Эстландера можно видеть во многих странах. Их берегут как настоящее сокровище, которым они, несомненно, и являются.

Призы и награды Густафа Эстландера, выставленные в яхт-клубе KSSS (Стокгольм)





14 октября 2017 г. впервые за 90 лет сошел на воду новый шхерный крейсер класса 75 м². Проект был создан Густафом Эстландером еще в 1927 г.

Его воплотили в жизнь благодаря немецкому яхтенному конструктору Джулиане Хемпель, которая разработала технические чертежи для строительства яхты на верфи, расположенной в г. Радольфцелле (Германия), на берегу Боденского озера.

Надо ли объяснять, почему прекрасная яхта получила имя «Gustaf»? 