

Jarl Lindblom, Den Mångsidige Konstruktören

Text: Christoffer H. Ericsson

Texten publicerad i Frisk Bris 6-1994 (s. 6-9)

Vårt perfera skogsland kan uppvisa få skeppsbyggare och yachtkonstruktörer i förening på internationell nivå; "naval architecture" uppfattas för övrigt i den västliga världen såsom skön konst mera än som ingenjörsvetenskap. Jarl Lindblom var ett undantag genom sin mångsidighet och sitt okonventionella grepp på skiftande uppgifter, genom ett utvecklat sinne för elegans och skönhet, genom goda anglosachsiska kontakter, och därtill ett gott rorsmanskap.

Han kunde, p.g.a. släktskap och uppväxt miljö, knappast ha undgått yachter och båtbygge, men han engagerade sig med allvar för en teknisk utbildning, kombinerad med praktik vid Åbo båtvarf. Han visade mycket tidigt att brett register – bredare än morbröderna Zake och Bruno Westin, den förste en genial amatör, den senare en högskolebildad skeppsbyggare. Man drar gärna en parallell till den skotska familjen Fife, där konstruktörsdynastin avslutades av en begåvad systerson, på samma nivå som de äldre fränderna!

J.L. blev redan på 1930-talet en i den anglosachsiska världen observerad yachtkonstruktör, hemma under krigsåren satt att utveckla lätta krigsfartyg och, sedan krigsskadestandsindustrin kommit i gång, att konstruera de träbyggda typfartygen, att utveckla byggnadsmetodiken och att även planera produktionsanläggningarna – hans tyngst vägande bedrift!

Jarl Lindblom i mogen ålder men aktiv och observant i maritima sammanhang.

Jarl Lindbloms verksamhetsfält var Åbo-vattnen och speciellt Nagu där fadern, sjökaptenen var hemma, medan modern var August Westins dotter och därmed hemma på Åbo Båtvarf på Run-sala. Släktskapen till Westinarna kom att utforma hans uppväxttid som gällde båtar och yachter, yachtbygge och tävlingsseglande inom Airisto Segel Sällskap; vidare sommarliv på Nagu nära Kyrkbacken där faderns stuga expanderade till en sommarvilla, vilken senare övergick till J.L. och hans växande familj.

Inriktningen var därmed given och J.L. visade tidigt goda takter vid ritbordet, och såsom gast för morbröderna; lika betydelsefull var att han lärde sig träbyggets arbetsmetoder handgrip-ligt på en plats där yachtbygget utvecklades till en skön konst. – Han skötte skolan väl och in-ledde tekniska studier vilka 1928 ledde i en diplomingenjörsexamen, men redan fr.o.m. 1927 ha-de han verkat vid varvet såsom ritare och konstruktör. De första årens verksamhet här är inte klarlagda; bl.a. sysslade han med Sjöstridskrafternas träbyggda tjänstefartyg, och har möjligen haft del i VMV-båtarnas utveckling. Motorbåtar har i hans meritlista fått stå tillbaka för seglande yachter, men han utvecklade med intresse och forskarsinne bottenformer för höga hastigheter och propellrar, vilket senare skulle få stor betydelse.

Små långfärdsbåtar

Det tidiga 1930-talet inledde en lycklig tid för nordisk sjösport, dels för långsegling, dels för kappsegling. SXX – Svenska Kryssarklubben – verkade då intensivt för bättre kryssaryachter genom konstruktionstävlingar, vilka blev allmänt observerade. 1934 utlystes såsom uppgift för en lätt motorsegelare – fifty-fifty – som verkligen kunde segla. J.L. vann med ett projekt som senare, i eget land, ledde till motorsegelaren ESMERALDA för Kaarlo Rautio i Vasa. Nya segrar föran-ledde SXX att låta J.L. rita en utlottningsbåt för klubben, vilken verkligen byggdes.

J.L. engagemang i små långfärdsbåtar, en då populär trend, bar snabbt frukt i hemlandet: för astronomen Yrjö Väisälä ritades den lilla jawlen JOHANNA, därpå yawlen MOSCA för konstruktörens broder (chef för Syd-Amerikalinjen), och samtidigt byggdes VANORA för Gösta

Frisk på Björkboda, alla observerade och diskuterade seglare emellan.

J.L:s intresse för Int.5M-klassen uttrycktes inte bara i egna femmor för tävlande, utan i en serie för export till Syd-Amerika, och under krigsåren i en serie om 4 enheter av ruffade beboeliga femmor, vilka ofta visade sig på kappseglingarna.

Åbo Båtvarfvs höga kvalitet var känd i England, men nordiska klassbåtar intresserade inte brittena. Sedan kryssaryachter från J.L:s ritbord presenterats i engelska yachtjournaler förändrades läget: 1936 ritade han T-båten (Turistkryssare) för brittiska köpare och för det inhemska bolaget "Cruising in Finland" för uthyrning, under intrycket av bestående fred i världen och ökade välbefinnande. En serie om 13 T-båtar byggdes vid Båtvarvet, som tyvärr av sparsamhet gjorde ändringar, vilka klart försämrade typen. Den brittiska marknaden visade sig löftesrik och ledde till individuella beställningar från J.L:s ritbord: en tung liten kryssare för Nordsjö-förhållanden var AURA (sen AURAC) för en virkesimportör i Hull. Om inte freden brutits av Hitlers krig hade varvets renommé vuxit bortom Nordsjön, och en stadig ström av båtar hade sålts till främst England.

Den svarta yawlen MOSCA, färdig något år före det första Gotland Runt (1937), var USA-inspirerad s.s. ett återupplivande av äldre yachttyper; båten inledde serien av romantiska yachter bl.a. DAPHNE för Oscar Mustelin, senare ägd av Göran Schildt.

Till denna progressiva period hörde också varvets experiment med masonit, såsom material för jollar och småbåtar, där det böjliga materialet anbragtes till ett skelett av trä. Till

AURA – senare AURAC – levererades av Åbo Båtvarf till Humber-vattnen (Hull), tog del i havskappseglingar på Nordsjön, och noterades för sin robusta karaktär.

Frankrike levererades en 12 kvm segeljolle, ritad av J.L., som visade sig snabb och mycket lätt, och som levererades i 60 exemplar. – Masonitepoken blev likväl inte lång.

"Mästerstycket" Regina

Förtroendet för J.L:s kunnande gällande kryssaryachter kulminerade med REGINA för Henrik Ramsay, ritad och byggd kort före II världskriget. Storseglaren och FÅA-chefen hade under ett långt liv alltid fört livliga tävlingsyachter, och en trög cruiser var därför helt otänkbar.

Regina skall uppfattas såsom en uppförstorad sjövärdig skärgårdskryssare med kort köl, utdragna överhängen och måttlig segelarea (90 kvm). Hon blev mycket snabbt, lätthanterlig och genom sin längd en smal men rymlig långfärdsbåt. Med den utsökt väl byggda yachten, som överallt väckte beundran, hade J.L. s.a.s. utfört sitt "mästerstycke", inte minst i estetiskt avseende. – Under 30-talets sista år tillkom också yawlen PETER för en i Reval = Tallinn verksam bankman. Båten visade goda takter på Östersjöns havsbanor, inmätt i R.O.R.C. och förde sin ägare till säkerhet i Sverige då Sovjet besatte Estland. Peter väckte allmän beundran, bl.a. för sin avancerade rigg och för dess funktionella detaljer.

Parallellt stod J.L. för en annan utvecklingslinje inom nordisk segelsport: för den nyanlagda Internationella 5M-klassen, som utgått från Frankrike och som introducerats i Sverige. Han engagerade sig personligen för klassen, ritade "femmor" för uppdragsgivare och för sig själv, och blev en driven rorsman inom klassen, som man inom Åbosällskapet ASS uppfattade såsom säll-

skapet alldeles egen. J.L. var tidigt ute med femman TAINI som ställde upp vid seglingar på svenska östkusten, placerade sig väl och köptes på stället. Ytterligare två Lindblom-femmor hamnade i Sverige.

Långväga export

Såsom prototyp för en planerad entypsserie för Argentina ritade J.L. 1937 LINA, som blev en utmärkt regattabåt och som stannade i konstruktörens ägo under en följd av år. Den var 1937-39 en toppbåt i klassen, alltid väl seglad av stronga vänner, och observerad för intresseväckande tekniska detaljer.

Efter Linas ritning levererade varvet en serie om 14 identiska femmor till Argentinas örlogsmarin, vilka skeppades ned på Syd-Amerikalinjens lastlinjebåtar. Kriget avbröt en positiv utveckling av tävlingsutbytet inom klassen, och Sverige tog ledningen, för att behålla den så länge 5M-klassen ägde bestånd fram till 1950-talets mitt.

Trots varubrist, restriktioner och personlig ofrihet hade ett fåtal individer resurserna för att

Jarl Lindblom med vännerna Lasse Nilsson och Lennart Doepel, sannolikt ombord i LINA under kappseglingssäsongen 1938. J.L. var en lugn och rutinerad rorsman.

bygga för våra förhållanden stora långfärdsyachter från J.L:s ritbord: för Ahlström-koncernens chef Hans Ahlström byggde Åbo Båtvarfv 112 kvm yawlen MARJATTA, och 1947 under en period av varubrist, importrestriktioner och stor osäkerhet den mycket eleganta 14-tons yachten CLIPPER för Hans von Rettig, som i alla detaljer visade J.L:s formsinne och nautiska kunnande, och allmänt Båtvarfvets senare aldrig uppnådda kvalitet.

Kriget tillförde Åbo Båtvarfv löpande reparationsuppgifter för försvaret, men nybyggen för marinen kom först under det s.k. fortsättningskriget, då J.L:s kapacitet gällande snabba skrov och bottenformer togs i anspråk. Han hade 1940 av Försvarsmakten sänts till USA för att studera industriellt byggande av träbåtar och placerades vid Higgins-verken, som i fredstid massproducerade nöjesbåtar, och nu byggde lätta krigsfartyg för U.S.Navy. Nytt för J.L. var den från bilindustrin lånade "löpande band"-produktionen, den genomförda limningstekniken, samt den då helt nya "balkningsmetoden" för glasfiberskrov.

Motortorpedbåtar

Hemma i det på nytt krigförande Finland knöts J.L. till Sjöstridskrafternas Stab för att skapa lätta krigsfartyg, närmast att utveckla en motortorpedbåt utgående från den italienska MAS-typen. Han stod för tidigare erfarenheter av bottenformer och på ritbordet utvecklades en ny med MAS-båten besläktad båt

TAISTO4, den av J.L. ritade och av Åbo Båtvarfv byggda motortorpedbåtsklassen av modifierad MAS-typ, vråker på för fullt i idealväder. Då fredsavtalet med segerrarmakterna förbjöd torpedvapnet förvandlades den mycket snabba klassen till motor-kanonbåt.

med stegbotten, som också fick Isotta-Frascini-motorer, likväl först efter utdragna förhandlingar med tillverkaren. Klassen byggdes vid Åbo Båtvarfv under J.L:s uppsikt. Ett första skrov provkördes med levande rörlig barlast och gick snabbt upp i 40 knop, men sedan båten fåtts att plana uppnåddes dryga 50 knop. Klassen fick namnet TAISTO, den stod för varvets sedvanliga höga kvalitet, men levererades alltför sent för att hinna göra rätt för sig under sjökrigets dramatiska

slutakt 1944.

Krigsskadeståndsfartyg

Med vapenstilleståndet återgick J.L. till rollen av fri konstruktör, men ställdes snabbt inför nya uppgifter, vilka skulle bli hans mest krävande: det sovjetiska skadeståndets maritima del, främst byggandet i trä.

Det digra programmet krävde en "fabrik" för serieproduktion. Nu kom J.L:s erfarenheter från Higgins väl till pass då han fick uppdraget att såväl planera det nya varvet Laivateollisuus – LATE – som att ansvara för de typritningar som förelades "Morskoj Register", det sovjetiska klassningssällskapet.

Arbetsuppgiften fick stora proportioner och kom att sysselsätta J.L. under en följd av

Henrik Ramsays REGINA var mellankrigsdecenniernas mest observerade yacht: en uppförstorad skärgårdskryssare med utpräglade fartegenskaper, men tillräckligt sjövärdig för Östersjön. Yachten kan uppfattas såsom J.L:s mästestycke. REGINAs kombinerade byggnads- och arrangeringsritning är typisk för J.L:s detaljsinne och brittiskt präglade stil. Skrovet har träspont men metallbottenstockar.

år. SOTEVA-programmets mest observerade enheter var de 3-mastade skonarna och sälfångarna, vilka uttryckte J.L:s utpräglat anglosachsiska uppfattning av effektivt seglande träfartyg för oceanfart, med detaljer lånade från yachtbygge men dock präglade av djupsjötraditioner. Den 3-mastade skonaren, byggd i 90 exemplar, blev allmänt beundrad och kommenterad såsom nästan yachtlik och mycket välseglande.

LATEs anläggning anlades enligt J.L:s intentioner för löpande-band-produktion men i få faser: uppställning och spantning, bordläggning och slutligen utrustning på två parallella linjer, avslutade av rullslipar för sjösättning; skroven rörde sig på rullar. Virkesanskaffningen visade sig problematisk, då grova timmer för stävar, spant, knän etc. inte kunde uppdrivas i landets skogar. Detta ledde till limmande av byggnadselement, vilket misstroddes av "Klassen" men snart accepterades och kom att prägla LATEs produktion. Bl.a. alltid virkeskrävande spantringar byggdes av klenare dimensioner genom limmande. Det var tydligt att lärdomarna från Higgins här omsattes, men gällande större enheter än lätta krigsfartyg.

Laivateollisuus' seriebyggda 3-mast skonare var ett sjövärdigt och välseglande skepp som stod för traditioner, men ändå var tidsenligt och funktionellt. Typen byggdes i 90 exemplar. Programmet innebar ett återupplivande av gamla nästan glömda hantverk.

J.L. stannade själv vid LATE sedan programmet fullföljts och grep sig an nya uppgifter: en sådan var konstruerandet av den lätta kanonbåten NUOLL, som byggdes i 6 enheter 1961-64. Den uppmärksammades för sin fart om 40 knop, vilka uppnåddes med närmast kavitationsfria propellrar.

Seglandet inte bortglömt

Jarl Lindblom var ett stort namn tack vare dessa insatser, men han hade ingalunda släppt seglandet! Int. 5M-klassen var honom lika angelägen som tidigare och vid sidan av de stora uppgifterna rörde sig hans tankar kring "femmor", vilka efter II världskriget blivit ASS:s speciella skötebarn. Lina hade övergått till vänner = f.d. tävlingsgastar, men konstruktören utvecklade nya idéer, lika okonventionella som den svenske kollegan Arvid Laurins gällande 5M-regeln.

Nya båtar kom till på LATEs vind där J.L. kunde bygga för egen del. Nu tillkom i följd

LAURA, en limmad spantlös diagonalbordlagd skärgårdskryssarlik skapelse med ett centerbord gömt i järnkölen (bly existerade inte). Yachten försvann (till denna artikels skribent) och följdes av LINDA, en starbåtsliknande skapelse med skarpa slag och skarpt kölparti – ett svar på Laurins GULLMAR-serie. Konstruktören saknade under dessa år tid för seglande; segel var omöjliga att uppbringa, varför insatserna på banorna blev halvmesyror. Linda ställdes snart undan för en ny ytskummande skapelse LOTTA, som inte heller svarade mot konstruktörens experimentlusta och snart blev långfärdsbåt för familjens pojkar. Vid denna tid hade 5M-klassens tid runnit ut. Femfemmans era inleddes nu men klassen intresserade inte, lika litet som 6 mR-klassen, till vilken J.L. ritat endast en båt, som inte byggdes.

Kontakterna till Åbo Båtvarfv avbröts inte av engagemanget vid LATE. Under sent 1940-tal inleddes byggandet av UTÖ-kryssarna i 14 exemplar. Typen, en närmare 7 tons kutter, hade på J.L:s ritbord mot hans vilja blivit en helt annan båt än avsett, och accepterades aldrig av konstruktören som hans andas barn. Här bör också nämnas varvets efterkrigsserie, den flatgavlade ERSTA-båten som var ett bottenskrap av lagrat virke, spik och skruv. Senare ritade J.L. GULLKRONA-kryssaren som byggdes i 2 exemplar, men inte vid varvet. Vid sidan av seglande yachter sysslade J.L. ofta med snabba motorbåtar med experimentella bottenformer.

J.L:s verksamhet präglades av sökande och experimentlust, oavsett det gällde seglande tävlingsyachter eller snabba krigsfartyg. Hans detaljsinne var högt utvecklat och han ägnade flitigt skissande t.ex. åt skotningsproblem eller propellrar för höga hastigheter. Han upprepade sig sällan och var aldrig bunden av död tradition. Som få konstruktörer var han estetiker och konstnär i lika hög grad som skapande tekniker.