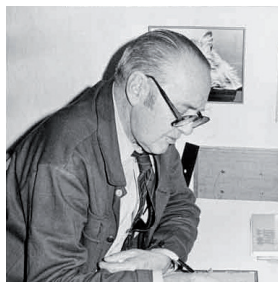


# Konstruktör Jarl Lindblom

1902-1985



Jarl Lindblom är inte så känd i Sverige som i sitt hemland Finland och i den anglosaxiska världen. Han konstruerade och byggde segel- och motorbåtar, örlogs- och segelfartyg från 30- t.o.m. 60-talet. Han kappseglade också flitigt i den internationella 5m-klassen och skapade ett flertal vinnande konstruktioner.

Det finns inte så mycket skrivet om Jarls liv och görande, men de stora dragen kan vi åtminstone redogöra för.

Jarl föddes 1902 som son till en sjökaptan och dottern till Åbo Båtvarfs chef August Westin och fick därmed segling, båtar och båtbyggeri med modersmjölken. Både morfar August och hans morbröder Bruno och Zaké var kända båtkonstruktörer, så Jarl blev tredje generationen i branschen.

1928 tog han diplomingenjörsexamen (motsvarar den svenska civilingenjörsexamen) i maskinbyggnad. Han gjorde studieresor till Sverige, Tyskland, England och USA. I början av karriären var han ritare och konstruktör vid Åbo Båtvarf och arbetade bl.a. med motorbåtar för höga hastigheter, med bottenformer och propellrar. 1934 vann han SXXs tävling där det gällde att konstruera en lätt och välseglade motorseglare och något senare ritade han en utlottningsbåt för SXX, Sabina, medlem i SYS.

Han ritade även en liten yawl vid namn Johanna för Yrjö Väisälä, Yawlen Mosca för sin bror som var chef för Sydamerika-linjen och Vanora för Gösta Frisk. Den lilla skonaren Daphne ritades 1935 för Oscar Mustelin, men blev senare omriggad till ketch och användes av författaren Göran Schildt som upptäcktsfartyg och skrivartuga. Renoverad och fin kan hon nu beskådas i en monter i Forum Marinums restaurang. Göran Schildt skrev en bok om sin seglats ner till Medelhavet via det franska kanalsystemet. Därefter också ett flertal böcker om seglatserna på Medelhavet.



Åbo Båtvarfs höga kvalitet var välkänd i England, vilket resulterade i att han ritade T-båten, eller Turistkryssaren, för den brittiska marknaden och som också användes av det finska bolaget Cruising in Finland som uthyrningsbåt. Varvet byggde en serie om 13 båtar.

Under denna lyckliga förkrigstid experimenterade varvet med masonit som material för jollar och småbåtar. Jarl ritade en segeljolle som levererades till Frankrike i 60 exemplar. Det kan tilläggas att masonit även användes till garnering i Utökryssarna och i Reginas ursprungliga inredning. När skribenten var barn hade familjen en masonitjolle på släp efter Skua som gjorde trogen tjänst i många år, men som till slut blev allt tyngre och gräsligare.

Av skeppsredare Henrik Ramsay fick Jarl förtroendet att konstruera Regina som skulle bli sedd som hans mästerstycke. Det blev en uppförstorad, sjövärdig skärgårdskryssare med kort köl, utdragna överhängen och måttlig segelarea. Den mycket välbyggda och snabba yachten väckte överallt beundran och gör så än i dag, vacker och välhållen som hon är.

Yawlen Peter ritades och byggdes för en bankman i Tallin, ex Reval. Hon användes av sin ägare för att lämna Estland då landet ockuperades av Sovjetunionen, och seglar än idag. Hon väckte beundran bl.a. för sin avancerade rigg och för dess funktionella detaljer.

Inom den internationella 5m-klassen var han aktiv både som konstruktör av båtar till sig själv och andra uppdragsgivare och blev en duktig rorsman i klassen som betraktades som sällskapets egen av Åboklubben Airisto Segelsällskap. Lina ritades 1937 som prototyp för en planerad entypsserie för Argentina och senare levererades en serie om 14 femmor byggda enligt Linas ritningar. Lina ägdes och seglades av Jarl under många år och var 1937-39 en toppbåt i klassen. 1939 återvann hon Borepokalen till ASS och placerade sig förnämligt i Sandhamnsregattan. År 2005 seglade Lina fortfarande med nummer FIN12, med originalmasten kvar.

1940 skickade Försvarmakten Jarl till USA för att studera industriellt byggande av träbåtar, där han bekantade sig med löpande-band-produktion, limningsteknik och den då helt nya bakningsmetoden för glasfiberskrov.

Efter andra världskriget blev Finland tvunget att betala ett digert krigsskadestånd till Sovjetunionen. En liten del därav bestod av 91 st ca 50 meter långa 3-mast skonare på 300 dwt som skulle levereras inom 6 år. Jarl fick ansvaret för ett av de 4 varv man byggde upp för att klara leveranserna.



*Reginas konstruktion påminner om såväl en R-jakt som en skärgårdskryssare, allt enligt Ramsays önskemål, vilket Jarl Lindbloms fina linjer visar upp.*

Han planerade det nya varvet Laivateollisuus, även kallat LÅTE, och fick dessutom ansvaret för typritningarna som skulle godkännas av det ryska klassningssällskapet Morskøj Register. Varvet planlades för löpande-bandproduktion där fartygen rörde sig på rullar mellan de tre olika stationerna och slutligen sjösattes med rullslipar.

Virkesanskaffning i den skala som behövdes för ett så stort antal träfartyg var ett problem efter kriget, då det inte gick att få tag i de grova dimensioner som krävdes. Därför började man limma de större byggnadselementen som t.ex. kölar, stävar, spant, knän osv. Limträtekniken gjorde även att man kunde minska ner dimensionerna eftersom balkarna blev betydligt starkare.

17 av fartygen hade rår på fockmasten och var följaktligen skonertskepp. Dessa var ämnade som skolfartyg. Vega är det enda av fartygen som finns kvar och togs ur bruk så sent som 1979. Det var sedan meningen att hon skulle tas om hand i Estland men när så inte skedde kom





**A-båten  
Kismet**

*fotograf Jorma Rautapää*



**Utö-kryssaren  
Mariei**

*Marjatta  
yawli*

*fotograf Jorma Rautapää*

hon istället till Jakobstad där man hade stora planer: att renovera fartyget till ursprungligt segeldugligt skick. Tyvärr visade sig arbetet vara betydligt mer omfattande än man föreställt sig, och nu står hon permanent i ett hus på land och meningen är att hon ska visas upp för skolungdomar som ett led i historieundervisningen. Mer att läsa om Vega: [www.vegastiftelsen.fi](http://www.vegastiftelsen.fi).

När krigsskadedåndet var avklarat blev Marinen LATEs nya uppdragsgivare och Jarl arbetade länge med motor-kanonbåtar av trä med tre motorer, över 30 tons displacement och maxhastighet på 40 knop.

Efter kriget ritades och byggdes Laura, en limmad, spantlös diagonalbordlagd skärgårdskryssarlik skapelse med ett centerbord gömt i järnkölen och som ett svar på Laurins Gullmar-serie tillkom Linda som med sina skarpa slag och skarpt kölparti liknade Starbåten.

Andra båtar som kan nämnas i sammanhanget är yawlen Marjatta som fortfarande kappseglar i Cannes, yawlen Clipper, numera sjöscouternas Navigator, den finska särklass A-båten Kismet ex Jolanda, den lilla Erstabåten byggd i 15 exemplar, den lite större Gullkronakryssaren i totalt tre exemplar, och den ännu större Utökryssaren i 14 exemplar.

Dessa tre båttyper är trots sina olika storlekar ganska lika och lite av en tripp-trapp-trullserie.

Den största jakten Jarl ritade är Miramar, ex Mir, för svensken Wilhelm Hedensjö, byggår osäkert men någon gång mellan 1943-1950. Ketchen imponerar med 24 m längd, 312 kvm segelyta och nästan 50 tons displacement. Miramar seglas fortfarande aktivt och ägs av Paul K. Scripps, San Diego Yacht Club.



*Marjatta*



*Miramar*





Artikelförfattaren Lasse Pipping bodde ett flertal år i Holland. På bilden ser vi familjens Gullkronakryssare Skua på innanhavet Markermeer. I bakgrunden syns Amsterdam.

För ett par år sedan ville Skua tillbaka till Östersjön och numera är Åland/Eckerö hemmahamn.

**fotograf Jan Nordlund**



Det kan nämnas att i skribentens Gullkronakryssare Skua har limmad kölplanka, förstäv och bottenstockar påträffats, helt i linje med Jarls kunnande på området och i kombination med den dåliga råvarutillgången vid byggnationen år 1946.

Vad hände sen? Jarls son John HV Lindblom är fjärde generationen, fortfarande aktiv framförallt med konstruktion av motorbåtar.

Källförteckning:

Finlandssvenska tekniker, band 5, Jarl Lindblom sid 159-178.

Gångna tiders maritima märkesmän i sjöfartsstaden Åbo, Åbo Båtvarf - ägare, konstruktörer och klienter i tider av välstånd sid 35-48.

Frisk Bris 6/1994 Jarl Lindblom, den mångsidige konstruktören sid 6-9.



**Aura**

**fotograf Yrjö Klippi**

*Epilog. När Lasse samlade ihop material till artikeln seglade Aura fram, ytterligare en Jarl Lindblom konstruktion. Byggt på 60-talet och i fint skick, dessutom till salu! Se [www.syaura.fi](http://www.syaura.fi)*