

Jac M Iversen (1884–1974)

Norrmannen Jac M Iversen började sin karriär tillsammans med sin far vid familjens eget varv i Son utanför Moss vid Oslofjorden. Han utbildade sig till skeppsbyggare i USA och lyckades väl i Norge men familjeföretaget tvingades lägga ner verksamheten efter börskraschen i slutet av tjugotalet. Iversen valde då att söka lyckan i Sverige, först i Göteborg och sedan hos Carl Plym på Neglingevarvet, som han dock fick lämna när den ekonomiska krisen drabbade även Sverige. År 1931 öppnade han egen verksamhet i Stockholm.

Iversen har ritat både segel- och motorbåtar. Han

kappseglade själv och har konstruerat många skär- gårdskryssare och Östersjö- krysare, men det är för sina motorbåtar han blivit mest känd. Totalt ritade han över sju hundra båtar, knappt hälften av dem är motorbåtar. Han har ritat flera sjö- säkra dubbelruffade högsjöbåtar men även mer traditionella kabinbåtar och ruffbåtar med eleganta linjer som närmar sig rena motor- kryssare. År 1935 ritade han bland annat den snabbgående 10,5 meter långa dubbel- ruffade *Mary* åt Torsten Kreuger. Han ritade även flera vackra motorkryssare, inte helt olika Tiedemanns båtar fast lite mer rustika, och många högsjöbåtar med arbetsbeskrivningar för amatörbygge.

Gideon Forslund (1889–1954)

Gideon Forslund är yngre halvbror till motorbåtsveteranen Henning Forslund. Det är dock Gideon som fått ge namn åt de snabba pass- och racerbåtar som kallas "Forslundare".

Gideon Forslund utbildade sig i England efter att ha varit motorbåtsförare åt kronprins Gustaf Adolf under militärtjänsten 1909–1910. Tillbaka i Sverige ritade han båtar vid Sjöexpress varv hos Henning Forslund. År 1915 öppnade han eget varv. Först 1918 etablerade han sig i Marieberg intill Lilla Essingen och hade då inte längre tid att arbeta åt Sjö-

express. Det var vid Marie- bergsvarvet som han började experimentera med små snabba passbåtar, så kallade strykjärnsracers.

Gideon Forslund är helt förknippad med snabba båtar och stod tillsammans med Ruben Östlund och CA Fagerman bakom många av den tidens mest lycko- samma racerbåtar. Han var även själv med och tävlade, ibland mot sin bror Henning Forslund som då drev varvet Sjöexpress.

I slutet av tjugotalet började amerikanska passbåtar, runabouts, importeras till Sverige. De var stabilare än de strykjärnsracers som hade byggts tidigare. Gideon Forslunds svar på konkurrensen blev Essbåten som presenterades 1929. I annon-



Ruben Östlunds Budde 11, senare omdöpt till Marara, byggs på Lidingsövarvet 1929. Båten var beställd av en major Nils Ahlström.



Jac M Iversen



Gideon Forslund



Ruben Östlund



Einar Runius



Stig Tiedemann

Einar Runius Solöbåtar såldes med hjälp av färgglada broschyrer med bilder av kvinnor i moderiktig baddräkt och män med kaptensmössa och skepparkavaj.

ser garanteras en fart på minst 16 knop med en 40 hästkrafters motor, men den kunde också levereras med större motor för färter på 30 till 40 knop. Essbåten, som var cirka 6,5 meter lång och 2 meter bred, kostade när den kom 4 400 kronor och blev en framgång. Namnet kan härledas från ön som låg mitt emot varvet – Lilla Essingen. Gideon Forslund gick vidare och byggde fler båtar i samma serie. En lite mindre version på 5,5 meter men med större motor och stegskrov kallades Essungen. Han lanserade även en ruffbåt kallad Esskryssare och en större modell med akterruff, Stora Esskryssaren.

Gideon Forslund drev varvet i Marieberg fram till 1939 då han flyttade till Uppveda i Roslagen. Sonen Owe tog över varvet 1946 efter det att varvet legat i träda under krigsåren. Essbåtarna byggdes ända fram till 1959.

Ruben Östlund (1891–1981)

Ruben Östlund var motor- konstruktör med stort båt- intresse innan han på heltid började ägna sig åt att rita båtar. Han saknade formell båtkonstruktörsutbildning men hade i gengäld goda läromästare. Bland annat arbetade han hos sin tids mest kände konstruktör, CG Pettersson. Genom denne fick han även kontakt med Knut Ljungberg.

Många av Östlunds båtar är ritade i samma anda som CG Petterssons, men Östlund har delvis skapat sig en egen nisch med snabbare och lite mer extrema båtar.

Ruben Östlund förknippas med flera kända racer- och passbåtar, bland andra Erik Åkerlunds *Sea-Song* (1924) och Ivar Kreugers *Svalan* (1928). Han konstruerade också många rena tävlingsbåtar med utombordsmotorer som gjorde



bra ifrån sig på racerbanorna över hela Europa.

Under tjugotalet ritade Östlund flera ruff- och pass- båtar som byggdes i stora upplagor. Uppskattningsvis har det byggts mellan tre tusen och fyra tusen båtar efter Östlunds ritningar. Under senare delen av sin karriär konstruerade han även båtar i stål och lättmetall och under andra världskriget gjorde han bland annat en landstigningsbåt åt militären. Utöver att han ritade båtar var Ruben Östlund också en flitig skribent. Han medverkade länge i tidningen "Till Rors" och har skrivit flera böcker om motorbåtar.

Einar Runius (1897–1967)

De flesta har nog sett någon av Einar Runius båtar, fast utan att veta att det är han som är konstruktören. Han är nämligen mannen bakom de mycket populära Vindö- och Solöbåtarna som Storebro Bruk lanserade på femtio- och sextiotalet.

Einar Runius växte upp i Norrköping och gick tidigt till sjöss. Så småningom läste han till ingenjör vid Chalmers och arbetade sedan ett par år som båtbyggare innan han tog jobb på Götaverken och fick praktisera motor- båtkonstruktion i USA. Hemkommen igen öppnade han 1923 tillsammans med CG Pettersson Motorbåts- byrån, som ritade båtar åt bland andra Pentaverken och

Skandiaverken. Runius är även känd för sin kunskap om propellrar och anlätades ofta av andra konstruktörer för propellerberäkningar.

Runius båtkonstruktioner påminner om CG Petterssons, men eftersom han verkade i en tid då båtmotorerna var lättare, starkare och mer bränslesnåla kunde han rita bredare och mindre ranka båtar.

De välkända Solö- och Vindöbåtarna tillverkades på Storebro och blev stora försäljningssuccéer. Under de år som båtarna byggdes var det inte mycket som ändrades. Skrovformen var nästan identisk under hela perioden.

Vindö är en typisk passbåt som åren 1951–1962 byggdes i totalt 1 100 exemplar. Samtidigt lanserades Solö som ett lite större syskon i Storebrofamiljen. Solö har funnits i flera modeller: den klassiska Solö Ruff som byggdes mellan 1951 och 1964 och Solö Cabin som kom 1964/65 och hade en större ruff med upp- höjt fördeck. Totalt byggdes 2 800 Solöbåtar.

Stig Tiedemann (1912–1998)

Kappseglaren och konstruktören Stig Tiedemann har ritat många segelbåtar, i synnerhet havskryssare, men det är hans tidlöst eleganta kabinbåtar och motorkryssare som gjort störst intryck.

Tiedemann läste till ingenjör inom mekanik och

lärde sig sedan båtkonstruktion genom att samarbeta med och lära sig av etablerade konstruktörer. Under trettio- och fyrtiotalet fick han plats hos Jac M Iversen och något senare hos Knud H Reimers. Han arbetade också i England en tid tillsammans med den kände segelbåtskonstruktören Uffa Fox. När andra världskriget bröt ut reste han hem och fick anställning hos marinförvaltningen och senare på gatunämndens planeringsavdelning. På fritiden ritade han båtar.

Med tiden blev Stig Tiedemann mer och mer intresserad av motorbåtar och ritade allt färre segelbåtar. Han föredrog rundbottnade kabinbåtar som har en lugn gång i grov sjö och kräver mindre motorstyrka och bränsle. Båtarna präglas av perfektionism i linjeföringen och har en helt egen stil, även om man kan ana släktdragen med de tidiga läromästarna Iversens och Reimers båtar. Tiedemann har också jämförts med den norske konstruktören Richard Furuholmen.

En typisk Tiedemannbåt är mellan 9 och 14 meter lång. Den är kravellbyggd och har i regel akterruff. De flesta av Tiedemanns motorbåtar är byggda under femtio- och sextiotalet och många är amatörbyggen. Stig Tiedemann var under hela sitt liv verksam i Saltsjöbaden utanför Stockholm.

