

Konstruktör Einar Ohlson

De sista diagonalerna justeras på linjeritningen. Kanske är det en aning för snävt midskepps och det behövs mer displacement? Einar ler och vänder sig mot Carl-Erik och säger

- Jag tror det blir bra så här. Det känns rätt. Du minns ju hur vi konstruerade vår första 5.5:a Hojwa och hur mycket vind hon krävde. Carl-Erik nickar och tänker på sina olympiska seglingar med Hojwa i Helsingfors 1952 där han var med i besättningen som seglade hem bronsmedaljen. Men nu är det anorlunda förutsättningar som gäller och konkurrensen har ökat. Och hans inser att storebror har rätt.

Dom är överens.

Snart ligger den nya 5.5:ans linjer klara på ritbordet. Den är beställd av dåtidens kanske mest framgångsrika seglare, Lars Thörn, som besättningen på Hojwa nått och jämt lyckades slå i uttagningen till OS 1952. Men nu är det 1956 och det är Thörn som ska till OS i Melbourne. Och han vill vinna. Känd för att vara extremt bra förberedd väljer han förstas den då bästa konstruktören, Einar Ohlson. Och Rush V byggdes av Kungsörs båtvarv där Oscar Schelin såg till att allt blev rätt.

Givetvis leker jag lite med fantasin ovan, hur de tänkte och hur de job-

bade,. Men kalla fakta är att de var verkligen bäst när det gällde att rita snabba 5.5:or. Lars Thörn var ju en fantastiskt framgångsrik seglare som i kombination med bröderna Ohlson var ett nästan oslagbart team.

Det blev förstas guld vid olympiska spelen i Melbourne 1956 med den nya 5.5:an, Rush V. De fullständigt sopade banan och hade guldet klart då en segling återstod!

Sedan följde en rad framgångar och kanske den viktigaste var när Rush V vann Guldpokalsseglingen 1959 i Sandhamn. Man kan nog säga att här peakade bröderna Ohlson inom kappseglingen. Därefter följde konstruktion av Rush VII och senare även Rush VIII och med dom fler framgångar.

Den första perioden

Smakar man på orsnamn som Morlanda, Ellös, Hällviksstrand, och Kungsviken så vet alla seglare vilket område vi rör oss i. Detta är ett av Sveriges Mecka på Orust gällande båtbygge. Utanför ligger ett vresigt Skagerack med omväxlande tung havssjö och krabba inomskärsförhållanden. Likaså ger de djupa vikarna runt Orust andra förhållanden. Härifrån kommer många kända konstruktörer och traditionen inom båtbyggnad går långt tillbaka. Här växte bröderna Ohlson upp och fick ta del av yachtkonstruktion från barnsben.

De började på 40-talet med att rita kosterbåtar och mest berömd är dera entypsbåt K6. Ett flertal av dessa båtar finns idag samlade på segelsällskapet Fram utanför Göteborg. En annan fin konstruktion var



Bohuskryssaren. Med sin spetsgattade akter påminner den en del om Reimers Tumlare.

Det var alltså denna första period som ledde in bröderna Ohlson på internationella framgångar med 5.5:or. Sverige var under 50- och 60-talet mycket framgångsrika inom klassen. Efter att klassen försvann från de olympiska spelen har den minskat och nästan försvunnit i Sverige. Men 5.5:an är inte ogoogelbar :-) utan tvärtom. Snabbt kommer man in på den internationella organisationen och på den svenska delen finns en bra lista på svenska 5.5:or med flera av bröderna Ohlsons 5.5:or. Gå gärna in på <http://www.5.5class.org/5.5-in-sweden.html> som har intressant information om 5.5-segling.



Lars Thörn
med Rush V



K6 på parad!

Utdrag från svenska 5.5
 Alaeris Tore Holm 1950
 Charm Tore Holm 1951
 Little Flica Arvid Laurin 1953
 Rush V Carl-Erik & Einar Ohlsson 1956
 Carola Carl-Erik & Einar Ohlsson 1960
 Stina Carl-Erik & Einar Ohlsson
 Gerd-Lilian II Harry Becker 196
 Cirrus II Carl-Erik & Einar Ohlsson 1962

Perioden efter 5.5

Det blev ett naturligt steg att även konstruera större båtar och efter alla framgångar med 5.5:or blev bröderna Ohlson ett efterfrågat konstruktörnamn i kappseglingsskretsar. Ett flertal konstruktioner som bl a Ohlson 36, NC Kryssare och Skaw 26 blev populära. Flera av båtarna byggdes på Orust hos de skickliga varven på platser som Kungsviken och Svineviken. Mycket vackra båtar som byggdes i mahogny enligt klassisk tradiion.

I höstas var jag hemma hos Jan Erik Josephson, som är första ägaren till Josephine, en 34-fots typisk havskryssare för RORC-regeln. Han förklarade för mig att det fanns egentligen bara två konstruktörer att välja på när han skulle bygga en ny båt för kappsegling 1965, antingen Einar Ohlson eller Sparkman & Stephens. När jag nu fått lite inblick förstår jag verkligen hur självklart det var att välja Einar Ohlson. Och det gick förstås bra. Jan Erik fick ut en splitter ny Josephine våren 1966. Seglade upp den till Stockholm och och direkt till starten i Gotland Runt där de vann i klass 3 och kom två totalt, Baltic Race banan.

Den konstruktionen som fick mest spridning var Ohlson 36, och som idag återfinns runt om i världen. Framförallt byggdes flera båtar i USA där de återfinns än idag. Ytterligare konstruktioner av samma typ är Ohlson 35, Ohlson 41, Ohlson 44, Ohlsson 38 m fl. Som av en händelse kan också nämnas att det finns en Ohlson 36 till salu i Finland, Sisu, se bild.

Perioden med plast

Jag är ju lycklig ägare till Josephine och hon är en mycket vacker båt. Alla som har en classic yacht känner igen situationen när intresserade närmar sig båten och vill veta mer. Först



Josephine
 Jan Erik Josephson
 med besättning
 efter vinst!



brukar man få svara på hur många timmar man lägger ner varje år och sedan frågar de vad det egentligen är för båt. Då brukar jag svara att det finns bara det här exemplaret och hon är ritad av Einar Ohlson. Då är det få som vet vem det är. Förvåningsvärt få. Säger jag då att det är samma person som ritade den båten som Sverige vann OS i Melbourne med 1956 så skakar de också på huvudet och nu ska vi komma ihåg att det är seglare. Men när jag säger att det är samma person som ritat Ohlson 22 och 29 då nickar dom.

När plasten gjorde sitt intåg i Sverige på slutet av 60-talet så ville ju även Einar Ohlson vara med på denna nya marknad. Snabbt kom en rad nya konstruktioner fram som Ohlson 22, Ohlson 29, Ohlson 8.8, Tufglas 38 och senare WInga 29.

Ett roligt sidospår som berättades för mig av Hans Josephson, kusin med Jan Erik, är den första pro-

duktionen av Ohlson 22. Ett större företag i Falun som byggde gods-vagnar där Hans var VD, hade överkapacitet. Hans hade fått kontakt med Einar Ohlson via ett båtköp och frågan kom upp om inte konstruktion av den nya Ohlson 22:an kunde förläggas till Falun. Så blev det och istället för att bygga gods-vagnar fick en del av personalen skola om sig till båtbyggare av plastbåtar. Totalt producerades cirka 300 båtar innan så småningom denna verksamhet avyttrades. Det påminner lite om hur Peter Norlins Scampi byggdes i Älvdalen. En tid av frisk vilja och en anda av att inget var omöjligt.

Summa summarum

Det här är en snabbt gjord sammanställning med viss efterforskning. Den kan givetvis göras mer detaljerat och ytterligare kontakter kan tas. Reservation måste göras för eventuella fel.

Men på det stora taget så ger det en bild av en mycket omfattande produktion av ett stort antal konstruktioner och ett internationellt rykte. Trenden som så ofta återfinns hos svenska konstruktörer ser vi också här. Det är personer som av eget intresse och kraft lyckas i sitt yrke. Det är inget bolag som ligger bakom utan det är den egna viljan och längtan till segling och hav som är drivkraften. / Ulf Aronsson/



Sisu, Ohlson 36