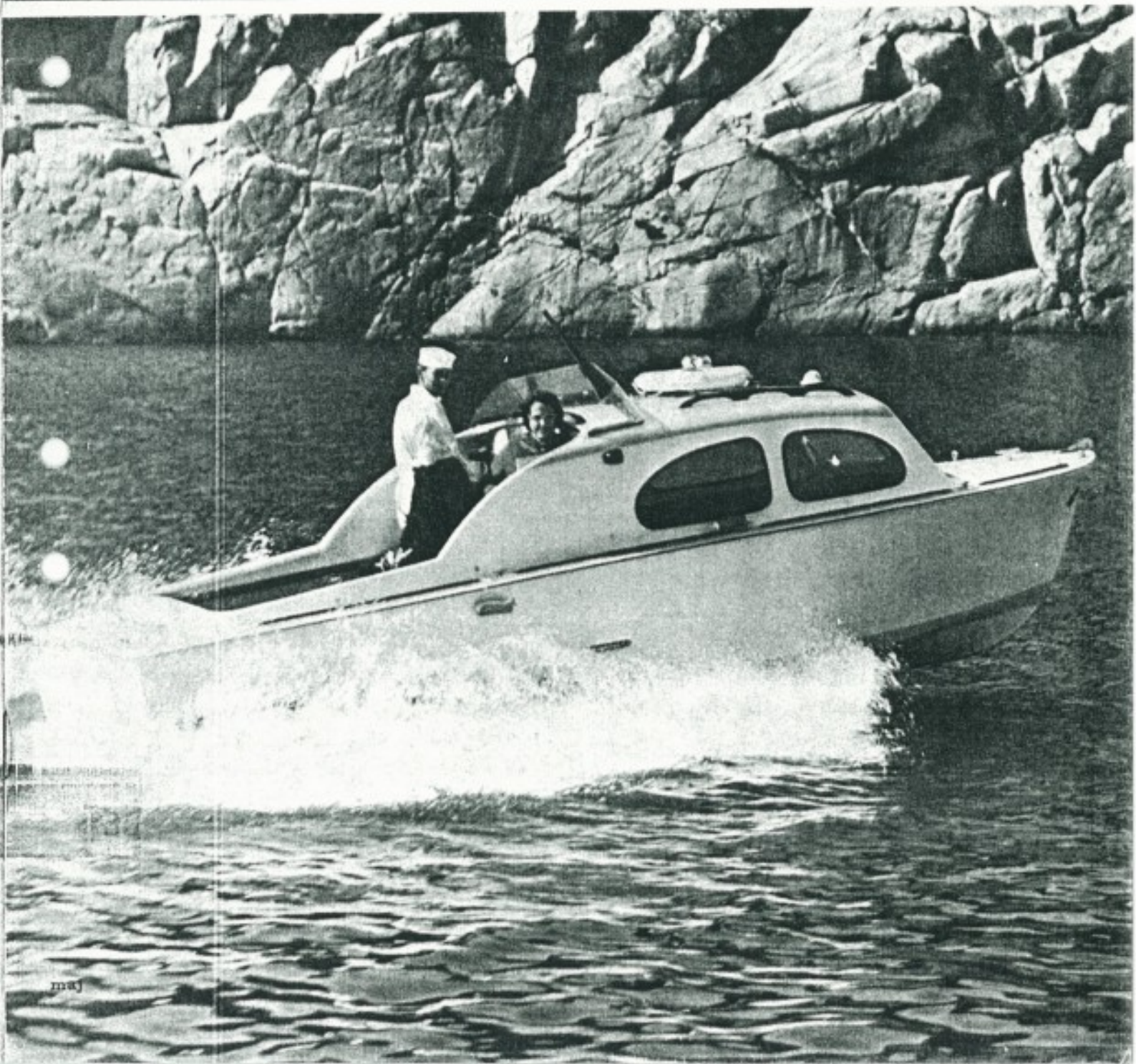


RIKSTIDNINGEN FÖR SVENSK SJÖSPORT

# TILL RORS

1:65  
Belgrad 1965  
1965

● MED SEGEL OCH MOTOR NR 8 1968 ARG. 29





Einar (t. v.) och Karl Erik Ohlson studerar linjerna till en blivande havskryssare

# Svenska yachtkon- struktörer

## Kapitel VIII

### Bröderna Ohlson

ALVAR ZACKE

När bröderna Karl Erik och Einar Ohlson nyligen uppvaktade sin mormor på 101-årsdagen hemma i Hälleviksstrand på Orust kunde hon drygt 300 år tillbaka i tiden räkna upp namn på båtbyggare i hennes egen och morfars släkt. Nu är väl detta inget särskilt märkvärdigt på Orust, där det

*Karl Erik Ohlson med egenhändigt förfärdigad halvmodell av Ian IX i famnen. I bakgrunden bronsdiplomet från OS i Helsingfors 1952*



för byggdes båtar i snart sagt varenda lada, där bonderederierna blomstrade, och alla som inte fann sin bärgning av jordplättarna mellan granithällarna gick till sjöss med råsegelriggade Englands- eller Amerikafarare eller sökte sig till utsjöfisket. Det var med sådant påbrå knappast något problem för Karl Erik och Einar Ohlson i Kungsviken, Orust, att bestämma sig för vad de skulle bli.

#### Bygde båt vid 12 resp. 10 års ålder

De minns från sin tidigaste barndom, att det mesta i deras värld kretsade kring skutor och båtar. Morfar som hade varit sjöman spädde på intresset efter bästa förmåga genom att bygga underbart välseglande modellyachter åt barnbarnen. Och själv var Karl Erik bara sju år när han egenhändigt förfärdigade sitt första flytetyll, en V-bottad kanot med en segellapp till. Tillsammans med bror Einar fortsatte han sen att bygga en rad segelkanoter, och vid 12 respektive 10 års ålder kunde de sjösätta en egen, riktig liten segelyacht.

#### Einar teknikern, Karl-Erik praktikern

Efter folkskolan fortsatte Einar att läsa och utbildade sig till ingenjör, medan Karl Erik gick praktikvägen som lärling hos sin morbror, den riksbekante båtbyggaren och konstruktören Hjalmar Johansson på Långedrag. Hos honom stannade Karl Erik i 20 runda år, varom bland annat en fin silvermedalj från hantverksföreningen förtäljer. Inskriptionen på silverpengen lyder: »För skicklighet och välförhållande under lärotiden. 1947.» Sagda skicklighet hade Karl Erik då bl. a. ådagalagt genom att vara med vid konstruerandet och byggandet av livräddningskryssaren Huvudskär. Han hade också egenhändigt tillverkat den i minsta detalj exakta modell av Huvudskär som numera är en av sjöfartsmuseets i Stockholm dyrgripar. Att det hos den unge varvsarbetaren fanns en stor fond av tålmod, därom vittnar en bordlagd modell av en 5:an, som kostat byggaren ca 2 000 arbetstimmar.

#### Ritade SS Frams lottbåtar 9 år i följd

Det var 1944 som brödraparet första gången framträdde med en gemensam konstruktion. Det hade utlysts en pristävling om SS Frams lottbåt för detta år, då man ville ha fram en mönsterbåt för en tänkt entypsklass av koster med 18 kvm segelarea. Deras förslag belönades med andra pris och presenterades i Segel och Motor med följande text: »Båten är ritad av Einar och Karl Erik Ohlson, av vilka den ene är ritare på Götaverken, den andre varvsarbetare hos Hjalmar Johansson på Långedrag.»

Förstlingens vidare öden avgjordes på kappseglingsbanan. Med bland andra bröderna Ohlson som besättning visade sig deras provbåt överlägsen förstapristagaren i snabbhet och övriga seglingsgenskaper och gav sålunda upphov till Frams allttjämt existerande och mycket populära entypare, av vilken nu ett 60-tal finns byggda, och som i år åter var sällskapets lottbåt.

Efter den betan fick bröderna förstas blodad tand och en massa extraarbete i form av konstruktionsuppdrag från skilda håll. Sålunda ritade de 9 år i följd SS Frams mönsterbåtar i 25 kvm-klassen och dessutom, 1946, en entypsbåt för SS Ägir i Uddevalla, den s. k. Bohuskryssaren (med Bx som segelmärke), en kravellbyggd spissgatter på 2 ton. Vidare ritade de under åren 1946-50 en lång rad motorbåtar mest av högsjötyp. Slutligen konstruerade de också den av GKSS antagna juniorbåten Spiggen, en liten snabb och livlig, klinkbordlagd kölbåt med 12 kvm segelarea, som under några år åtnjöt stor popularitet i Göteborg med omnejd. »Delvis var det nog vårt eget fel att klassen stagnerade», erkänner bröderna halvt snopna, halvt roade. »Vi hade nämligen själva en Spigg som vi byggt oss, och som vi kappseglade rätt flitigt med. Och den vann för det mesta...»

#### Specialister på 5.5:an

Sen ett tiotal år ägnar sig bröderna utslutande åt yachtkonstruktion i sin ägnades konstruktionsfirma Bröderna Ohlson med kontor vid Karl Johansgatan i Göteborg och kontakter över hela jorden. De är specialister på världens erkänt knivigaste konstruktionsklass, den internationella och olympiska 5.5:an. De har ritat ca 40 stycken sådana, och det har ingen i världen gjort dem efter. De har sina konstruktioner spridda i minst 15 länder: Sverige, Danmark, Norge, Finland, Frankrike, Italien, Schweiz, Storbritannien, Tyskland, Sovjetunionen, Ungern, Förenta staterna, Canada, Argentina, Australien - och kanske några länder till. Deras 5.5:or har erövat guld, silver och brons i olympiader samt vunnit Guldpokalen fyra gånger: 1953, 1954, 1951 och senast (genom Nowa i Helsingfors) 1961. Samma år, 1961, tog den schweiziska Ohlsonkonstruktionen Ylliam XIV med Noverraz vid roddet 5.5:ornas

VM i Helsingfors. Andra båt var också en Ohlsonkonstruktion, den danska Web II.

### Konsortiebåten Hojwa tog OS-brons

Hur har nu allt detta gått till egentligen? Att rita en kosterbåt eller spissgatter under tämligen fria förutsättningar är en sak – att plöja sig igenom 5.5-regelns labyrinter och räkna fram en båt som ska flyta exakt på märkena – och därtill helst slå allt annat som flyter i sin klass – det är etwas ganz anderers. Nå, det började med en djärv chansning, som blev ett lyckokast. Det fanns de som trodde på Ohlsonbröderna, trots att dessa aldrig hade ritat vare sig skärgårdskryssare, 5:or eller 6:or.

Så bildades på hösten ett göteborgskt konsortium, i vilket Karl Erik själv trädde in som fjärde man, och som anförtrodde Ödrateamet uppgiften att rita en 5.5:a med sikte på bland annat olympiaden i Helsingfors 1952. Projektets – och den blivande båtens – namn blev Hojwa: H för Hansson, o för Ohlson, j för Johnsson och wa för Wassén. Och så satte Einar och Karl Erik igång med att räkna, rita och svettas. Det var ett ohyggligt svårt arbete, erkänner de efteråt. Ett arbete som fick göras med en del erfarenhet (dock inte av sådana båtar) och nio delar intuition. Allt vad nedärvt båtbyggarblod som rann i brödernas ådror hölls ständigt på kokpunkten under denna svåra tid.

I januari 1951 var konstruktionen klar på ritbordet, och de övriga i kvartetten gav OK till byggandet. Sällan om ens någonsin har väl en båt blivit noggrannare övervakad och kontrollerad under byggtiden. Så löpte Hojwa i sjön – och flöt perfekt på märkena. Skulle hon också visa sig vara född med den inneboende snabbhet som man hoppades? Själva grundidén till Hojwa var djärvt experimentell: ett formstyvt, lite alltför tungt skrov med framför allt goda hårdvindssegenskaper var vad man syftade till, med tanke på vad som kunde väntas möta av vind och sjö på Gråhara-fjärden utanför Helsingfors.

Tolv år senare är bröderna Ohlson be-gna att medge, att Hojwa inte bara blev den båt de hade försökt skapa; hon är tills dato den snabbaste hårdvindare de ritat. (I Helsingfors var hon till exempel 5 minuter före norska båten i mål i 10–12 meters vind.) Hon byggdes delvis om 1955 och blev då ännu något snabbare även i mellanväder. Med Hojwa kan man säga att bröderna fick sitt lika plötsliga som definitiva genombrott i den internationella yacht-konstruktörsassocieringen.

### Sha-Sha, Ian IX och Rusharna

Nästa lyckade konstruktion var Sha-Sha, som bl. a. vann Coronation Cup i England 1952. Sen följde ett nytt lyckokast, den turitzska Ian IX som sin första säsong, 1953, vann Guldpokalen i Hanko och året därpå försvarade pokalen i Marstrand.

Och nu kommer Lasse Thörn in i bilden. Han lät bröderna rita – och Schelin bygga – Rush IV som 1955 skulle försöka försvara Guldpokalen mot allt hårdare anstormande USA. Det misslyckades den gången. Året därpå, 1956, slår sig Thörn med en ny Ohlsonritad Rush med ordningsnumret V obetvingligt fram till en plats i det svenska olympialaget i Melbourne. Att Lasse tog guldet behöver väl knappast erinras om. Liksom inte heller att han 1959 i Sandhamn förde Rush V till seger över USA i Guldpokalen.

Nu seglar Thörn åter – med en ny Ohlsonritad och Schelin-byggt Rush, denna gång med ordningsnumret VII – och en första framgång har redan kunnat noteras genom en meriterande pokalseger i Genuaregattan. Då är att märka att Thörn från början tog det synnerligen försiktigt med sin varvsfärska och otrimmade båt.

### Maxdeplacement

Finns det, frågar vi, någon viss utvecklingslinje som konstruktörsbröderna har följt med sina 5.5:or, eller är samtliga efterföljande båtar väsentligen variationer på Hojwa? Jo, svarar de, en utveckling har skett, särskilt under de senaste åren, en glidning mot båtar med maxideplacement. Hårdvindsbåtar liksom Hojwa? Nej, åtminstone långt ifrån alla. Goda lättvindssegenskaper i förening med ett stort deplacement har visat sig vara en framkomlig väg.

Deras mest lyckade lättvindsbåt hittills anser bröderna själva Ylliam XIV vara, även om hon som blekskenare i fantomklass har haft förmånen att seglas av fantomrormannen Noverraz. Den för en argentinsk beställare ritade Ardilla, som numera är i fransk ägo i Medelhavet, är också en extrem lättvindsbåt med förutsättningar att slå det mesta – om hon kommer i en verkligt god rorsmans händer.

Tankprov? Ja, bröderna Ohlson utnyttjar flitigt de möjligheter som står till buds vid Chalmers. De beklagar bara att det i landet saknas en provränna med möjlig-

het att bjuda vågbildning från ur seglings-synpunkt riktiga vinklar.

Karl Erik och Einar släpper heller inte sina konstruktioner ur sikte sen de förverkligats. Den förre seglar ofta med ombord under den senaste skapelsens debut, och Einar finns också ofta med på banan i någon annan båt, beväpnad med kikare och kamera. Fotografier kan visserligen ljuga, men rätt tolkade kan de också ge många värdefulla tips. Och den utomordentligt trähändig Karl Erik förfärdigar också halvmodeller av flertalet konstruktioner. Han håller liksom gamle trollkarlen Nat Herreshoff styvt på, att modellstudier är mycket värdefulla.

### Havs- och kustkryssare

Det är emellertid inte uteslutande 5.5-konstruktionerna som gjort bröderna Ohlson internationellt kända. Efter en del lyckade havs- och kustkryssarkonstruktioner åt bl. a. Folke Bohlin och Georg Lithander har två seriebyggda typer utkristalliserats och funnit växande avstämning utomlands, framför allt i USA. Den ena är 35-fotsyawlén Ohlson 35 – ja, numera har den förlängts en fot för att ännu bättre passa CCA-regeln och heter följaktligen Ohlson 36. Denna båt har bland annat blivit totalvinnare i distansseglingen Los Angeles–Ensenada i konkurrens med mellan 300 och 400 båtar.

Den andra seriebåten är välbekanta Skaw 26 som från början byggdes på klink – för prisets skull – men som numera exponerar sina robusta former i blänkande mahognykravell. Slutligen kan man av vissa undvikande uttalanden från bröderna på Karl Johansgatan sluta sig till att ytterligare en havskryssartyp – sannolikt en större, kanske av det i USA populära formatet 44 fot – är i görningen.

Mormor i Hälleviksstrand på Orust kan med rätta vara stolt över dottersönerna. De visar gott gry i det yrke som är hennes släkts adelsmärke med – minst – 300-åriga anor.

Einar Ohlson beundrar en 70-årig modell av Atlantkrossande barken IDA, byggd av brödernas morfar under en av hans resor med barken

