



Foto: xxxxxxxx

# Die Ostsee-Legende

Die **Omega 42** repräsentiert eine vergangene Epoche der Ostseekreuzer. Für Seglerinnen und Segler gilt die Norlin-Konstruktion als eines der schönsten Schiffe, die jemals gebaut wurden. Mit Herz und Leidenschaft haben Stefan Gossing und Heiner Francke den Klassiker wieder zu Leben erweckt

## Testdaten

Länge:	12,84 m
LWL:	10,00 m
Breite:	3,10 m
Breite (WL):	2,70 m
Tiefgang:	1,70 m
Segelfläche:	78,5 m <sup>2</sup>
Spinnaker:	115 m <sup>2</sup>
Gewicht:	7.000 kg
Kielgewicht:	3.750 kg
Ballastanteil:	54 %

Unsere Geschichte beginnt in Krummin auf der Insel Usedom in Mecklenburg-Vorpommern. Hier in den geschützten Gewässern von Krumminer Wiek, Achterwasser und Peenestrom schwimmt ein Schiff, das es so eigentlich gar nicht geben dürfte. Gebaut im Jahr 2018 widerspricht es so ziemlich jedem Trend, den der Bootsbau in den letzten zwei Jahrzehnten hervorgebracht hat. Ein langer, schmaler Rumpf mit einem noch schmaleren Heck, niedrigem Freibord, langen Überhängen an Bug und Heck und einer Pinnensteuerung. Bei fast 13 Metern Länge misst der breitesten Stelle gerade mal 3,10 Meter. Der Entwurf des Schiffes stammt aus dem Jahr 1978. Bis in die 1980er-Jahre hinein wurde es als Omega 42 in Schweden gebraut.

Dass dieses Schiff heute wieder gebaut wird, liegt zum einen an dem Designer Peter Norlin, der schon bei der Konstruktion der Omega 42 Ende der 1970er-Jahre auf gängige Bootsbautrends pfiff. Zum anderen liegt es aber auch am Eigner des Schiffes: Stefan Gossing. Stefans Liebe zu dem zeitlos, klassischen Design entbrannte ebenfalls hier in Krummin, wie er erzählt. Vor einigen Jahren saßen er und einige Freunde beisammen und fachsimpelten bei einem Kaltgetränk im Cockpit über das Segeln. Als das Gespräch zu den schönsten

Booten autodidaktisch beizubringen. 1969 gewinnt er mit seiner „Scampi“ den Halbtonnerpokal und wiederholt das Kunststück 1970 und 1971. Zu jener Zeit war ein Sieg bei einer Regatta die beste Werbung für einen neuen Bootstyp und als die Scampi ab 1970 in Serie gebaut wurde, fand sie auf Anhieb zahlreiche Abnehmer. In den nächsten zehn Jahren sollten knapp 1.000 Schiffe gebaut werden und Peter Norlin wurde zu einem der bekanntesten Konstrukteure für schnelle, aber auch fahrtentaugliche Schiffe. Heute ist vor allem als Hauskonstrukteur von Albin bekannt. Allein die Albin Express wurde circa 1.400 mal gebaut.

Ende der 1970er-Jahre beginnt Norlin mit der Arbeit an dem Boot, das er später mal selber als sein Meisterstück bezeichnen sollte: die Omega 42. Das Geheimnis des zeitlosen Entwurfs ist der Verzicht auf die seinerzeit dominierende IOR-Formel. Für die Omega 42 verzichtet Norlin auf die „IOR-Beule“ und geht auch im Segelplan andere Wege. Die Formel begünstigte damals einen Segelplan mit großem Vorsegel und kleinem Großsegel. Norlin hingegen baut bei der Omega 42 auf das genaue Gegenteil: ein nahezu riesiges Großsegel sorgt mit einer leicht überlappenden Genua 3 für den Vortrieb. Und für die Kreuz gibt es sogar eine unkomplizierte Selbstwendefock. Der damalige Werftbesitzer und Mitentwickler der Omega 42, Rolf Gyhlenius, erinnerte sich gegenüber „segeln“: „Norlin und ich erkannten schnell, dass wirklich schöne Yachten frei von Formeln gezeichnet wurden.“

Ende der 1970er- und 1980er-Jahre entstand so in Skandinavien ein Trend zu formelfreien Booten. Die Hochzeit der Ostseekreuzer, unter die Boote wie die Cayenne 42 oder auch die Ylva fallen. Doch so konsequent wie die Omega 42 erfüllte kein anderes Schiff mehr die Eleganz dieser Epoche.

Doch obwohl das Boot von Norlin für die Ostsee entworfen wurde, stand ein anderes Schiff Pate. Die von Olin Stephens (von Sparkman&Stephens) im Jahr 1964 für den Admiral's Cup gezeichnete „Firebrand“ stellt die Urahnin der Omega 42 dar. „In wichtigen Parametern wie dem Längen-Breiten-Verhältnis und Linienführung ist die Omega der Firebrand entlehnt“, so Gyhlenius.

### Baugeschichte

Als die Omega 42 erstmals auf der Stockholmer Boatshow ausgestellt wurde, sah die Werft noch zehn Boote pro Jahr vor. Doch nach der Messe standen bereits 40 Vorbestellungen in den Auftragsbüchern. Nach circa 80 gebauten Yachten wechselt die Produktion von der Familjebatar AB am Vätternsee zu Lidköping Batsnickeri am Vänernsee, die auch die Yachten von SwedeStar bauen, in der Nähe von Göteborg. Für Omega zeichnete Norlin am Ende nur zwei Modelle: die 28er und die 42er. Die 30, 34 und 36 stammten dann bereits aus der Feder von Ron Holland, der in dieser Zeit auch für Nautor's Swan zeichnete. Doch Norlins Name hat Omega unsterblich gemacht. In Göteborg ent-

Foto: Kai Köckeritz, Lars Reisinger



In Krummin auf Usedom begann das neue Leben der Omega 42

Schiffsmodellen der Vergangenheit kam, erwähnte Heiner Francke, einer von Stefans Freunden und Besitzer einer kleinen Werft an der Müritz, die Omega 42. Und die Erzählung – eventuell könnten wir hier auch von einer Legende sprechen – will es so, dass just in diesem Moment höchst majestätisch eine Omega 42 auf den Hafen zusegelt. „Und in diesem Moment wusste ich: so ein Schiff möchte ich auch!“, sagt Stefan.

### Peter Norlins großer (Ent-)Wurf

Ein Sprung zurück in die 1960er Jahre. In diesem Jahrzehnt nimmt der Bootsbau erst so richtig an Fahrt auf. GFK verdrängt Holz als Bootsbau material Nummer 1 und Segelyachten werden plötzlich auch für den Mittelstand erschwinglich. Wie so viele Konstrukteure seiner Zeit beginnt auch der Schwede Peter Norlin, sich das Konstruieren von



Stefan Gossing ist es zu verdanken, dass die Omega 42 wieder gebaut wird



Fotos: Kai Köckertitz



### Unter Deck

1. Beim Ausbau wurde in der Neuaufgabe viel Wert auf helle Flächen gelegt
2. Gegenüber der Ursprungsomega rückte die Pantry mehr in den Salon
3. Der Mast wird durch das Deck gesteckt
4. Die weiße Wegerung gab es im Original ist
5. „Für Segler gemacht“ – Verdeckter Handlauf im Salon

stehen weitere 80 Boote, bevor die Produktion eingestellt wird. Und hier kommen Stefan Gossing und Heiner Franck ins Spiel, denn sie hören an jenem Abend, dass die Formen der Omega 42 noch am Vänernsee liegen würden.

### Neuaufgabe

Peter Norlin war bereits vor einigen Jahren gestorben, als die beiden der Omega 42 hinterherforschten. Der Kontakt zu den Hinterbliebenen Norlins stellte sich als schwierig bis unmöglich heraus. „Wahrscheinlich haben die alle Pläne weggeworfen“, sagt Stefan heute. „Wir müssten das Schiff von Grund auf neu entwickeln. Bis auf die Rümpfe hatten wir nichts!“ Der Rumpf wurde in der originalen Werft in Schwe-

den gebaut, dann an die Müritz gebracht, wo der Ausbau stattfand. „Im Vorfeld hatten wir etwas mehr als 2.000 Arbeitsstunden für den Bau kalkuliert“, erzählt Stefan. „Am Ende waren es weit über 4.000!“

Durch die wechselnde Baugeschichte der Omega 42 in Schweden gibt es zudem auch mehrere Ausbauprodukte. Die ersten Omegas besaßen noch eine sehr klassische Aufteilung mit einem großen Salon-tisch und Salonkojen und der Nasszelle im Vorschiff. Teilweise wurde der Salon sogar noch um Lotsenkojen ergänzt. Das war in Skandinavien seinerzeit durchaus üblich, um auch die ganze Familie unterbringen zu können. Später nutzten die Omega-Segler die Lotsenkojen hauptsächlich als Stauraum oder ließen gar neue Schapps an dieser Stelle einbauen. Die Nasszelle im Vorschiff war zwar vom Salon separiert, lag aber mehr oder weniger offen am Kopfende der V-Koje. →



Überhänge und ein niedriges Freibord – Linien einer vergangenen Epoche

Bei den später am Vänern entstandenen Schiffen entstand ein etwas modernerer Ausbau. Die Nasszelle wanderte, separiert, achtern nach Steuerbord, die Lotsenkojen verschwanden, die Pantry wurde etwas größer und wanderte vom Niedergang mehr in Richtung Salon. Eine Gasanlage ist nur schwer zu realisieren. Bei den früheren Omegas befand sich der Gaskasten wie so häufig im Ankerkasten, da dieser einen Ablauf nach außen hat. In der Neuaufgabe setzt man daher ganz skandinavisch auf einen Spirituskocher und -herd.

Bei der Neuaufgabe orientierten sich Stefan und Heiner an der letzten Ausbaustufe und rekonstruierten mit eigenen Messungen aus älteren Omegas den Ausbau. Modernisiert wurde auch das Layout. Wie beim Original erfolgte der Innenausbau ebenfalls in Mahagoni, allerdings mit vielen weißen Flächen. Unter Deck empfängt einen also nicht die dunkle Holzhöhle der 1970er- und 1980er-Jahre, sondern ein luftiges, angenehmes Ambiente.

Auch das Rigg musste zusammen mit Seldén neu konstruiert werden. Ein Schwachpunkt der ersten Omega-Generation war das hohe Ein-Saling-Rigg, das im Seegang zum Pumpen neigte. Trotz Backstagen konnte das Rigg hier im Lauf der Jahre Schaden nehmen. In der Neuaufgabe steht ein solides Rigg mit zwei Salingen und Backstagen, das ausreichend steif dimensioniert wurde. Wie im Original steht der Mast auch direkt auf dem Kiel. „Für den Kiel mussten wir erst nach einem Betrieb suchen, der ihn uns nach unseren Vorgaben gießen konnte“, sagt Stefan. Denn mit nur 1,70 Meter Tiefgang weist das Schiff für die Größe eher zu wenig Tiefgang auf. Doch der Ballastanteil von über 50 Prozent wirkt dem hohen Rigg entgegen und sorgt für ein hohes aufrichtendes Moment des schlanken Kreuzers. So ist es auch kein Wunder, dass der Kiel aus Blei besteht.

Im großzügigen Motorraum, der durch das Cockpit, aber auch durch die Achterkabine zugänglich ist, steht jetzt ein 30-PS-Diesel, wo zuvor

nur 20 Pferdestärken alle Mühe hatten, die sieben Tonnen durch Flaute und Hafenanläufe zu dirigieren.

### Probeschlag

Die Elektrowinch auf dem Aufbau kurbelt das Großsegel im Nu nach oben. Ein Großteil des Vortriebs kommt allein durch das Groß zustande und so springt die Omega sofort an. Schnell ist auch die Selbstwendeck ausgerollt. Das hohe Rigg in Zusammenspiel mit dem schmalen Rumpf sorgen für eine geringe Anfangsstabilität und das Schiff legt sich leicht auf die Backe. „Erst mit etwas Lage läuft der Schlitten so richtig“, sagt Stefan. Durch die Lage befinden sich die Überhänge nun auch teilweise im Wasser und die Wasserlinie wird verlängert. Und Länge läuft ja bekanntlich.

Auf dem flachen Wasser der Krumminer Wiek segelt jetzt die pure Eleganz. Anders lässt sich das Bild der Omega 42 nicht beschreiben. Der Rumpf schmiegt sich in Lee an das Wasser an, als sei er ein Teil der See, die Heckwelle läuft sauber achtern ab. Der flache Aufbau fügt sich unglaublich harmonisch in die Linien der Omega ein, während das 7/8-Rigg vor Dynamik nur so trotzt.

Im Cockpit ist genug Platz, die Schoten lassen sich von der Pinne aus ohne Probleme erreichen. Ursprünglich lief der bei der Omega 42 ein Traveller durch das Cockpit, auf den Stefan aber verzichtete. „Bei der geringen Breite ist der Effekt eh gering“, sagt er. Stattdessen ist die Großschot an einem Hahnepot angeschlagen. Der Vorteil: im Hafen bleibt das Cockpit frei. Mit der Pinne lässt sich das Schiff trotz der Länge von fast 13 Metern sehr feinfühlig steuern. Ein nicht passender Segeltrimm lässt sich sofort durch einen erhöhten Druck auf dem Ruder spüren. Auf der Kante ist der Platz leicht beengt, da der Relingsdraht bei Lage den Bewegungsspielraum eingrenzt, aber der Platz ist noch

Foto: Kai Köckeritz

immer ausreichend, um die Omega mit dem Ausleger zu steuern. Durch die Pinnensteuerung ergibt sich jedoch aus heutiger Sicht ein kleines Problem, da das Steuern mittels eines Autopiloten erschwert wird. Im Prinzip passen nur Antriebseinheiten, die im Cockpit an die Pinne gesteckt werden können. Einbaupiloten sind nicht ohne weiteres möglich, der der Ruderkoker geschlossen ausgeführt ist. Die Ruderanlage ist übrigens überdimensioniert. Die 60 Millimeter Ruderachse soll schon in den 1970er-Jahren für irritierte Nachfragen geführt haben, da diese Dimensionen sonst nur im Lokomotivbau eingesetzt würden.

Aufgrund der dankbaren Selbstwendeck funktionieren die Manöver reibungslos. Einige Stunden kreuzen wir in Krumminer Wiek und Achterwasser auf und ab, setzen den Gennaker und ziehen an leuchtend gelben Rapsfeldern vorbei. Die Omega 42 steuert sich auf allen Kursen angenehm direkt, Böen werden sofort in Speed umgesetzt, wenn das Groß aktiv mitgefahren wird. Ansonsten ist eine leichte Luvgerigkeit zu spüren, wenn die Drücker einfallen.

Bei ruppiger See soll es im Cockpit durchaus etwas nass werden. Ein Nachteil des flachen Aufbaus, der Gischt nichts entgegenzusetzen kann. Aber vielleicht gehört auch das um Erlebnis Segeln. Denn die Omega 42 genießt nicht ohne Grund den Ruf als hervorragende, ursprüngliche Seglerin.

In der Werft von Heiner Franck lebt die legendäre Ostseeyacht weiter. In einer Kleinauflage. Nach der Baunummer 1 von Stefan Gossing, befindet sich jetzt die Baunummer 2 in der Fertigung. Segeln soll sie bereits im nächsten Jahr. Es gibt nur ganz wenige weitere Beispiele für solch eine Geschichte. In England wird noch die Contessa 32 gebaut, in Holland beispielsweise die Breehorn 37 – doch mit mehr Herzblut und Leidenschaft entsteht derzeit wohl kein anderes Schiff als in Waren an der Müritz. ◀

Text: Kai Köckeritz