

## ”Rena linjer, ren segling – Peter Norlin och hans båtar”

så pass stor båt från ett ganska litet varv som Öja Båtar. Uppmuntrade av framgången lanserade man ett par år senare en mindre syster, Avance 33. Hon fick samma tilltalande linjer som 36:an, och till bilden av båda båtarna hör fraktionsriggens balanserade segelplan. Den här typen av båt skulle inte ha passat med mastheadriggens dominerande försegel, varken funktionellt eller utseendemässigt. Med självslående fock kunde skepparen puffa på sin pipa i godan ro och låta båten segla sig själv. Avance 33 blev inte samma försäljningsframgång som 36:an, trots den lägre prisklassen. Kanske var den ganska kräsna kundkrets som valde den här typen av båt beredd att betala lite mer för att få den ett nummer större invändigt.

– Avance 33 är i princip en *Nora*, de är inte lättsålda, det är för liten volym, säger Peter.

*Nora* var ett av Peters många one off-byggen, men ovanligt nog en cruiser istället för en racer. Eller kanske är cruiser/racer den rätta beteckningen, i betydelsen att beställaren Göran Staaf ville ha en båt med hög prestanda. Liksom Einar Ohlson hade hämtat linjerna till sin mahogny-cruiser från sina 5,5:or gick Peter till en av sina 6:or när han skulle rita *Nora*.

– *Nora* var som en uppskalad, familjebetonad *May Be X*. Hon var ett mellanting mellan en 6:a och en 8:a, kan man säga. Hon hade 6:ans displacement, men var bredare med sina 2,5 meter och hade mer segel, säger Peter.

*Nora* var gjord i mahogny och en av de sista båtar som byggdes på gamla Karlsro Båtvarv, granne med Rosättra Båtvarv vid Vätö uppe i Roslagen.

– Hon är jättefin, seglar härligt. Senare gjorde jag en liknande båt, *Särinmer*, efter samma koncept men med 6:an *Scyllas* linjer som grund. Hon byggdes i plast av Jansson & Zarin i Köping, de som byggt nästan alla mina 6:or.

Många seglare menar att Norlin 37 är Peter vackraste båt. Hon har den klassiska segelbåtens lugna, tilltalande utseende och vackra språnglinje. De ganska raka skrovsidorna antyder tyngd och matchas av det

generösa segelplan en vacker båt måste ha. Norlin 37 är både diskret och kraftfull. Andra skulle lägga sin röst på Avance 36:an, slankare och smidigare men med samma tyngd. En båt för havet, en för kusten.

Men det finns en annan berömd Norlin-båt som gör dem båda äran stridig om förstaplatsen på skönhetslistan – Omega 42.

– Omega 42 är klassiskt vacker, har ideala egenskaper för skärgårdssegling med stort segelplan och måttligt djup. Hon är ett mellanting mellan skärgårdskryssare och kustkryssare i modern tappning, med R-båtskänsla, levande vikt och stabilitet.

Det säger Bengt Therner, välkänd radioröst som utrikesreporter på *Dagens Eko*. Han har seglat sin Omega 42 *Amandla* (ett sydafrikanskt ord för kraft, styrka) i tjugo år och ligger ute på mer än månadslånga somarseglingar, gärna utanför Sveriges gränser. Och vart han än kommer väcker *Amandla* uppmärksamhet.

– I synnerhet i engelska och franska hamnar, där är man inte van att se så långa och smala båtar.

Omega 42-ägarna är en ovanligt hängiven grupp, även för att vara seglare. Deras båtar är sällsynta och eftertraktade. Bara omkring etthundrafemtio exemplar är byggda, och när någon emellanåt dyker upp på begagnat-marknaden är det fråga om minuter snarare än timmar eller dagar innan den är borta igen, såld till någon lycklig själ som väntat i årtal och handlat på sekunden.

Att Norlin 37, Avance 36 och Omega 42 slåss om tätplatsen på den norlinska skönhetslistan är inte så underligt. Till karaktären har de en grundläggande likhet. Omega 42 kunde vara en större Avance 36. Eller en Norlin 37 med slankare skrov och lägre fribord – skillnaden mellan havskryssaren och kustkryssaren.

Kustkryssaren i Omega 42:s tappning får den långsmala skärgårdskryssarens vägvinnande gång, där sjömil läggs till sjömil utan ansträngning. Med självslående fock, hög rigg och levande kraft glider hon förbi andra båtar som fastnat i de smala sundens vindskugga. Bengt Therner prisar hennes fina marschfart och goda allroundegenskaper, ”hon bara glider på”.



Omega 42 har tatkänning på listan över Peter Norlins mest attraktiva segelbåtar.

Samtidigt tål Omega 42 att seglas på havet, även om det kan bli blött ...

– Hon går mer genom vågorna än över, säger Bengt Therner, men det avhåller honom inte från att ge sig ut igen.

Omega 42 var nummer två i serien av Omega-båtar. Den första, som kom 1976, var 28 fot lång och ritad av Peter Ståhle (han som hjälpte Peter med kontrollen av *Scampis* mätetal och senare ritade *Robber* och *Rebel* åt Håkan Lindqvist et consortes). Men den som låg bakom lanseringen av såväl Omega 28 som Omega 42 (och senare ytterligare tre systrar; 30, 34 och 36) var

samme Rolf Gyhlenius som 1973 hade varit initiativtagare till *Accent*-projektet.

– Vi hade ju gjort Omega 28:an och skulle flytta in i en ny fabrik i Åkersberga. Och då behövde vi en båt till, berättar Rolf.

– Så jag pratade med "Stålis" som ritat 28:an. Det visade sig att han hade varit i kontakt med ett gäng gubbar som ville ha en större båt kring 12 x 3 meter. "Stålis" ritade den, och vi byggde skrovet. Det var en nisch som var tom; det fanns en massa havskryssare, och så fanns det båtar som var influerade av skärgårdskryssarna. Däremellan var det ganska tomt.

Men att bygga båt åt ett gäng entusiaster hade sina

sidor. Eftersom de såg det som "sitt projekt" blev deras närvaro till slut för mycket för Roffe.

– Beställarna betalade nästan aldrig, och de lade sig i allt vi gjorde. Var och varannan kväll kom de ut till varvet och det var önskemål hit och ändringar dit. När de kom bärande med var sitt ankare när vi knappt hade börjat slipa pluggen tröttnade jag.

På hösten 1977 lämnade Rolf projektet.

– Jag ringde Peter Norlin och sa att vi måste ha en ny båt. Snabbt. Han ritade den omgående, det tog någon vecka. Vi höll på en hel natt för att göra fullskaleutslaget.

Peters ritning nummer 37 är daterad till december 1977, något halvår efter Avance 36. Inte många månader återstod till nästa seglingssäsong, men med benägen hjälp av båtbyggaren Roffe Zander – som efter åren med Sailing Progress hade startat egen verksamhet i Åkersberga – lyckades man få fram både pluggar, formar och en seglingsklar Omega 42 på rekordtid, minns Rolf Gyhlenius:

– I maj seglade vi Lidingö Runt. Med en tom båt, visserligen, men ändå – det gick fort!

Han hade räknat med att sälja kanske tio båtar om året, det var vad man hade resurser att bygga vid sidan om Omega 28. Men den nya 42:an vållade en uppståndelse som han inte hade räknat med.

– Det var många som var och högg ute i Sandhamn. Men ingen fick se den inuti, båten var ju inte klar. Se'n visade vi upp den vid flytande mässan på hösten.

Där skulle folk äntligen få se den nya båten från insidan, och en del kunde inte vänta. Samma kväll som Roffe anlände med sin båt till mässbryggorna under Västerbron – i mörker och ösregn och innan mässans hade öppnat – dök det upp en okänd kille som till varje pris ville se Omega 42 på nära håll.

– Han skulle resa bort dagen därpå, det var därför han kom på kvällen. Men han fick stå uppe i brunnen och kika ner, allt var en enda röra där nere. Det räckte tydligen, för två dagar senare ringde han från Italien och beställde en båt. Efter några dagar ringde han igen och beställde en till.

– Efter mässan hade vi en orderstock på närmare fyrtio båtar – och inte en susning hur vi skulle hantera det ...

Roffe fick höra talas om att det fanns kapacitet nere i Gränna, där man hade byggt Knud H. Reimers S 30.

– Jag fick tag på några gubbar där nere som var villiga att bygga. Men lokalen behövde göras i ordning. På golvet låg det höga vallar med plast från tillverkningen av S 30-däcket, som hade stått på samma plats i alla år. Då fick jag ett tips från en kund som jobbade på Stiga, vi hade sålt ett gäng 28:or ner till Tranås tidigare. "Du kan få ett nytt golv från oss, men du får lova att inte sälja det vidare", sade han. Se'n dök det upp en lastbil full med deras dyraste pingisbord! Jag tror de var gjorda i nitton lager faner, det var bord som inte hade gått igenom deras kvalitetskontroll.

Rolf Zander hade byggt de tio första Omega 42:orna i Åkersberga. Nu byggdes ytterligare ett åttiotal 42:or på världens exklusivaste fabriks-golv i Gränna. När plashallen så småningom utdömdes var det inte golvet man klagade på; Klondykeårens enkla anläggningar klarade inte längre myndigheternas allt hårdare miljökrav. Tillverkningen av Omega 42 flyttades 1983 till anrika Vindövarvet på västkusten. Där byggdes båtar av den gamla stammens skickliga hantverkare, dessutom fick kunderna rätt stor frihet att själva välja hur inredningen skulle utformas. Den kundvänligheten bidrog kanske till att Vindövarvet snart gjorde sin andra konkurs på ganska kort tid; att bryta planlösningens rationella mönster var ett säkert sätt att förlora pengar. Tillverkningen av Omega 42 upphörde ändå inte med Vindövarvet. Så småningom hamnade hon i Lysekil hos Gullmarine, som satsade på en kvalitetslinje med Lloyd's-certifiering av varje båt.

– Mot slutet byggde de så exklusivt att de möjligen prissatte sig ur marknaden, sannolikt hade de också otur med konjunkturen, tror Bengt Therner, som har forskat i 42:ans historia.

Ytterligare några Omega 42 har byggts i modern tid. Formarna finns kvar, och kanske tas de om hand av någon ny, mindre båtbyggare som är beredd att

tillverka enstaka båtar på beställning. Själv seglar Peter fortfarande den Omega 42 som varit hans privata nöjesbåt ända sedan 1980. Med jollen på släp – populära Jolly Kavat, som Peter också har ritat – gick en av sommarturerna 2007 till en vik i Stockholms skärgård för ett alldeles speciellt möte mellan själsfränder; ett tjugotal Omega 42-ägare hade samlats för att fira båtens 30-årsjubileum – sällan har en båtkonstruktör varit omgiven av en sådan skara entusiaster!

Vi kan inte lämna Omega 42 utan några ord om den specialversion av båten som sopade banorna med vanligt folk sommaren 1982. Det var gänget bakom kvartstonnaren *Robber* som slog till igen. 1972 hade Peter Ståhle ritat det snabba, lätta strykjärnet åt Håkan Lindqvist, Roffe Gyhlenius med flera. Nu hade det gått tio år, och det måste firas med en ny båt. Resultatet blev gamla "*Robbans*" raka motsats ifråga om linjer och displacement, men ändå samma häftiga vinnare. Hon hette *Robber Jubilee* och var en Omega 42 som vässats så till den milda grad att man kallade henne för "*Concorde*".

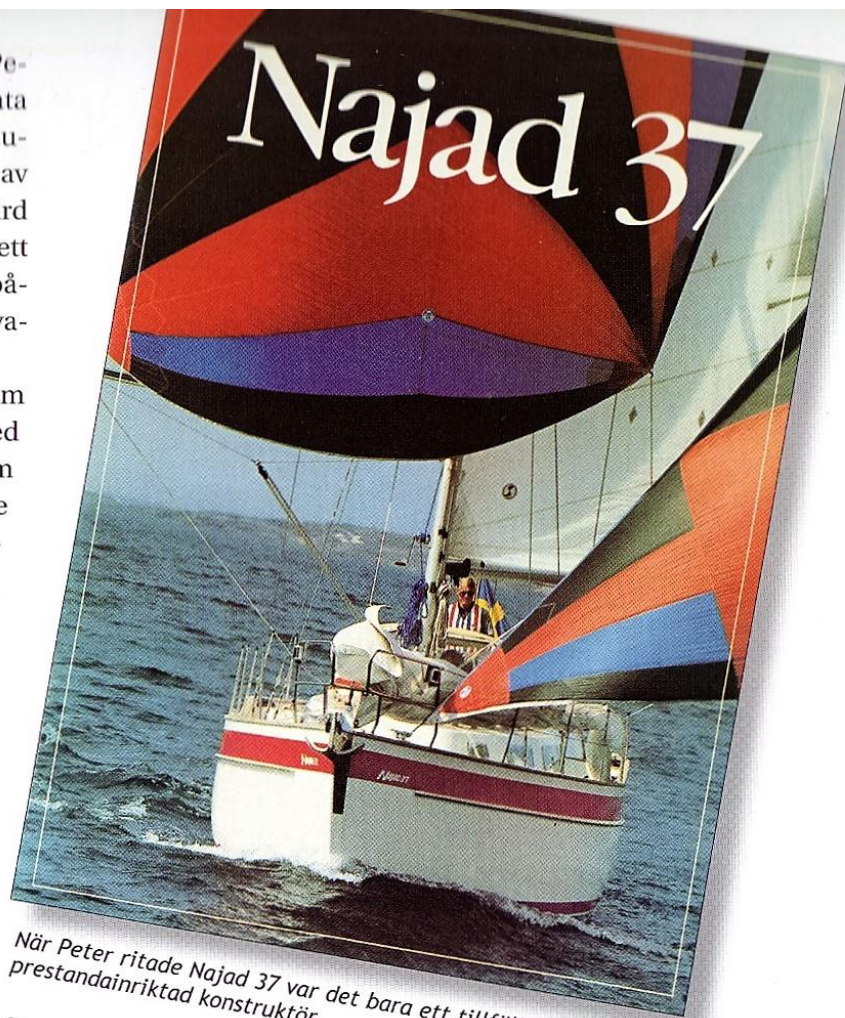
– Den gick grymt bra, det fanns inget som ens var i närheten. Hon vann Tjörn Runt totalt, var snabbaste båt i mål, minns Peter.

*Robber Jubilee* var flushdäckad och byggd på ett standardskrov som lättats med ungefär 300 kilo. Den vikten lades i kölen, som stack 30 centimeter djupare än normalt. Riggen var höjd med 1,5 meter och segelytan ökad motsvarande. Alla parametrar hade optimerats och *Robber Jubilee* flög fram.

– Hon var supersnabb, konstaterar Peter.

Ändå hade hon kunnat överträffas av en ännu större och ännu snabbare kustkryssare – Super Swede. Olof Hildebrand, som i många år hade sålt och utvecklat Reimers-ritade Swede 55, bad Peter rita en lika stor båt men med kustkryssarens karaktär.

– Min båt fick större displacement. Hon hade samma linjer som Avance 36 och Omega 42 och lika mycket segel som en 12:a. Det var ett seriöst projekt, men hon skulle byggas i Tunisien och det blev en massa strul där nere. Så det blev bara några få Super Swede, säger Peter.



*När Peter ritade Najad 37 var det bara ett tillfälligt inhopp av en prestandainriktad konstruktör.*

"Att segla är att leva! Ett lättdrivet, elegant skrov. Ritat av Peter Norlin, en av världens främsta segelbåtskonstruktörer."

Seglingen är fylld av kontraster, och det har visat sig också i Peter Norlins produktion. Från Omega 42 och Avance-kryssarna är steget långt till Najad, men Peter har tagit även det klivet. Citatet ovan är hämtat ur en Najad-broschyr, närmare bestämt den om Najad 37. När hon premiärvisades på båtmässorna 1980 beskrevs hon i pressen som motorseglare, och en viss sanning låg det väl i det. Najadvarvets båtar var bastanta pjäser som från början till slut var gjorda för ren cruising. De var typiska "Orustbåtar", med en skyddan-