

I FOKUS

Båten som satte Najad på kartan

Med robusta Najad 34 stärktes begreppet Orustbygge. Båten blev grunden till det legendariska Najadvarvet och seglar förunderligt väl än idag.

TEXT: CURT GELIN FOTO: DAN LJUNGVIK





Den här Najad 34:an ägs av Anders Bernhardsson, en bredpratande, gladlynt göteborgare med båt-kunskande i djupet av sitt hjärta. Han köpte den för fem år sedan och valde den för att den är ett bygge av rang.

Anders var förvisso färgad av att ha jobbat på gamla Najadvarvet. Men likväl speglade hans val att 34:an har kvaliteter som extra bitna båt-människor uppskattar.

– Jag ville inte ha någon av de moderna lätta båtarna. Jag kunde ha köpt en större båt för samma pengar, men det fanns inte på kartan. Aldrig att jag kan njuta av atmosfären i något som ser ut som äkta, men som är fusk. Jag ville ha en snygg båt, som tål vinden och sjön här på västkusten. Vi har två töser och för deras skull blev det en 34:a med akterruff. Där kan de vara med sina kompisar, medan min fru och jag kan bo i förpiken. Salongen med långsgående pentry umgås vi i, berättar Anders.

VILLE DRIVA EGET

Vad är då så speciellt med Najad 34? Är den inte mera motor-seglare än riktig segelbåt och hur kom den till?

Svaren finns i historien om Najadvarvet

som berättar hur två unga drivna båtbyggare, Berndt Arvidsson och Thorwald Karlsson, i Kungsviken på Orust tröttnade på att jobba åt andra. De hade först byggt träbåtar och sedan gått över till att legotillverka inredningar till bland annat Harmony 31 och IW 31 och de hade ofta fullt upp. Men när beställningarna sinade hos uppdragsgivarna var Berndt och Thorwald de första att förlora sina jobb.

– Istället för att alltid komma i andra hand, tyckte vi det var lika bra att ta fram en egen modell. Inreda kunde vi och då kändes det bättre att jobba åt oss själva, berättar Berndt Arvidsson.

KÖL MED NYTÄNK

De vände sig först till Einar Ohlson i Göteborg, men han var inte intresserad.

– Han menade att vi kunde inreda Ohlson 88 som han just ritat. Varför konkurrera? var hans åsikt.

Vid den här tiden, i början av 1970-talet, var Olle Enderlein konstruktören på modet och av honom beställde de en välseglade långfärdsbåt.

– När ritningarna var klara hade vi fått fram en ganska traditionell båt med lång köl, rodrer på aktern och propellerbrunn. Men när vi hade bordfyllt pluggen och börjat med inredningen såg vi att motorn skulle hamna mitt i ▶

STABIL. Med sina sex ton seglar Najad 34 väl i brisen .

» Båtarna blev rena pansarkryssarna, de vägde över sex ton, men höll för grundstötningar «

FIN. Najad 34 skulle bli vacker att se på, det var utgångspunkten för båtbyggarna.



» Den seglar med en solid, tung och stöddig känsla «



UPPDATERAD. Den här Najad 34:an har fått en ny Furlexrulle och fock istället för genua.

► för att få önskad kvalitet beställdes all mahogny en gång om året. Resultatet av omsorgerna går att studera i den provseglade 34:an, byggd 1982, som fortfarande är ganska fin invändigt efter alla år. Mahognyn är inte solblekt, lacken har inte flagnat och inga vattenskadorna finns nertill på skott och fronter. Ribbgarneringen på skrovet, de massiva ramstyckena till bokhyllorna, de fanerade ruffsidorna och taket med sina tvärgående ribbor, ger än idag intryck av gediget hantverk. Bara det bruna laminatet på bänkytorna påminner väl mycket om den smak som rådde på 1980-talet.

HAR UPPGRADERAT BÅTEN

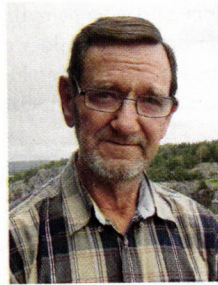
Den kraftiga ramen runt öppningen till förpiken ger styrka åt båten och tar upp trycket från masten på taket. Därför är tröskeln hög och takhöjden låg, ovana slår i skallen. Inte praktiskt, men ett uttryck för båtbyggarnas ideal – styrkan sattes högst.

Den aktuella 34:an har extra bred akterruff och förskjutet nergång, pentryt utmed styrbordssidan och U-soffa mittemot. Midskepps ligger toaletten med stolen tvärskepps för att få plats och förpiken är högt placerad för att kojerna ska bli ligglånga. I enkelruffsversionen finns istället stickkoj om babord och L-format pentry om styrbord, i övrigt är inredningen densamma.

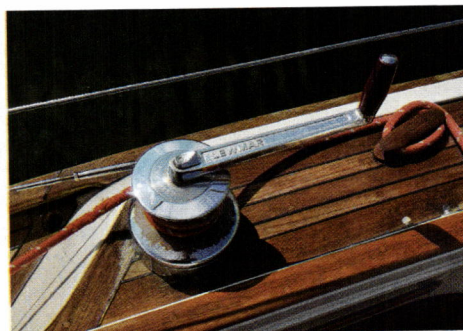
Som den båtbitne man han är, har ägaren Anders Bernhardsson uppgraderat sin båt åtskilligt. Bland annat med nya röstjärn, blåstring av botten plus epoxibehandling, två meter högre rullmast, fock istället för genua, spis med självtändning,



STILSÄKER. Berndt Arvidsson skapade finessen i båtarna. Han drev varvet till 2005.



IDÉRIK. Thorwald Karlsson var delägare och produktutvecklare fram till 1994.



FLOTT. Kromade Lewmar 40:or med tunga handtag var de finaste vinscharna på 1970-talet.

» De som har smak för robust segling, djup sittbrunn och fina detaljer får vad de vill ha «

gångvärme, ny värmare, ny motor på 55 hk, nya dynor, nya segel, ny Furlex och även en ny toalett och slangar.

PLÖJER GENOM VATTNET

Att segla Najad 34 är som att flyttas tillbaka till 1978. Denna dag bjuder på sol och 6–7 m/s utanför Långedrag, vilket båten gillar. Den seglar med en solid, tung och stöddig känsla, är styv och farten är fullt godkänd för en så pass tung båt.

Även om ratten är liten och styrkablarna långa är roderkänslan skaplig, det går att känna balansen och båten svarar bra trots den långa kölen. Visserligen är kryssvinklarna över 90 grader, accelerationen modest och det tar tid att skotta in mastheadfocken. Men det uppvägs av att 34:an känns lugn, tung och mäktigt trygg. Det djupa förskeppet och det stora displacementet trycker båten genom sjön och de som har smak för robust segling, gammaldags gemyt i gången, gediget byggsätt, djup sittbrunn och fina detaljer får vad de vill ha.

En normal Najad 34 kostar ungefär 450 000–550 000 kronor och för en toppad 34:a, som den provseglade, får du ge cirka 700 000 kronor. Det är lika mycket som för nya och rymliga 30-fotare. Men jämfört med sådana har värdet stått sig, nypriset för Najad 34 var 346 000 kronor år 1978. ☒

I juni 2012 sålde Anders Bernhardsson Najad 34:an till en ny ägare på västkusten.

salongen, båten var för kort i kölen. Då frågade vi Olle Enderlein om vi kunde kapa kölen för att få en naturligare utgång för propelleraxeln och bättre placering av motorn. Rodret skulle alltså hamna fritt i förhållande till kölpärtiet, en liten revolution på den här tiden, när långkölade båtar dominerade. Men Enderlein tänkte på förslaget, minns Berndt. Likväl var gamla båtägare skeptiska, sade att aktertampen skulle fastna mellan kölen och rodret. Vi ville framför allt ha en båt som inte ömmade för ögat, som vi säger på Orust, säger Berndt.

Och namnet Najad?

– Det var Thorwalds ide. Det kom från fullriggaren i Halmstad, han tyckte att namnet gav goda associationer och var lätt att uttala.

BYGGDE TÅLIGA BÅTAR

Den 14 juni 1972 gled den första Najad 34:an i sjön i Kungsviken och kritikerna fick ge sig när de såg att båten flöt fint och stämde i linjerna. På hösten ställdes 34:an ut på båtmässan i Hamburg och sålde bra. Varpå Berndt och Thorwald fick praktiska problem. Golvet i verkstaden hemma i Kungsviken säckade under båtarnas tyngd, takporten var för låg och bredden för liten. Ovanpå det ogillade grannen i Kungsviken, Christoph Rassy, vad de höll på med. Han ansåg att Najad 34 var för lik hans Rasmus 35.

När en lokal i Henån blev tillgänglig gick flytten dit. För att markera sin specialitet, kundpassning, sjösatte Berndt och Thorwald en enkelruffad version av 34:an med högre rigg och mer seglingskänsla. Kölvikten ökades med 300

kilo och bly blev standard på Najad 34 år 1978. I början fick Berndt och Thorwald frågor om byggkvaliteten på 34:an och för att slippa diskussioner lät de anrika engelska klassningssällskapet Lloyd's godkänna varje båt. Inspektörer kom till varvet och kontrollerade att skotten var laminerade till skrovet, att förstärkningar fanns inplastade och hur tjockt laminatet var.

– Lloyds föreskrev åtta millimeter i friborden, 15 millimeter i vattenlinjen och 20 millimeter i botten. Båtarna blev rena pansarkryssarna, de vägde över sex ton, men höll för grundstötningar, förklarar Berndt.

En minde lyckad Orustlösning på 1970-talet var att plasta in tankarna i kölrummet. Detta var rationellt, men vid grundsmällar kunde tankväggarna spricka, varpå diesel blandades med vatten.

Roligare är att studera teakdäcket på Najad 34 med 12 millimeters ribbor, förskjutna skarvar, mittfisk, ramar längs relingen och livträ utmed ruffen. På 34:ans tid konkurrerade varven med sådana specialiteter. Hur många timmar som gick åt att lägga ett teakdäck minns inte Berndt, bara att han och Thorwald jobbade jämt – ledighet var lyx.

BESTÄLLDE FINASTE MAHOGNYN

Den som går ner i en Najad 34 idag, med moderna båtar på näthinnan, upplever nog inredningen som mörk eller gemytlig. Mahognyn i skott, fronter och hyllor valdes noggrant ut och har samma färg och ådring i hela båten. Det tog tid att sortera och välja ut virket till inredningarna och

NAJAD 34

Längd: ö a 10,45 m

Längd: v l 8,40 m

Bredd: 3,10 m

Djup: 1,60 m

Vikt: 6 000 kg

Kölvikt: 2 500 kg/42 %

Segelyta med genua: 63 kvm

Masthöjd: 14 m

SRS-tal: 0,99 MS, 1,03 S, 1,06 HR

Motor: VP MD 17, 36 hk

Vatten: 220 liter

Diesel: 175 liter

Konstruktör: Olle Enderlein

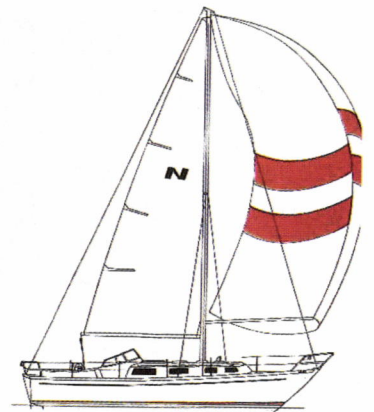
Tillverkare: Najadvarvet, Henån

Tillverkad: År 1972–1982

Antal byggda: Cirka 550 ex

Nypris: (1978) 346 000 kr

Dagspris: Ca 450 000–550 000 kr



1 STADGA. Med höjd rigg gör det inre förstaget på rufftaket att masten står stadigt.



2 PROPORTIONER. Olle Enderleins sinne för vackra linjer ger 34:an genuina proportioner.



3 LÅNGPENTRY. Genom att placera pentryt längs sidan vanns bänkyta och salongsutrymme.

4 SKEPPSSTIL. Ratt med ekrar och krans i lackad teak är som på skutor, men var mode år 1971.



5 KLÄDSAM. Versionen med aktersittbrunn har blivit den mest uppskattade bland köparna.

6 PERSONLIG. Varvets tillmötesgående inställning gjorde att den som ville fick soffan på valfri sida.