

# Handbok för L28:an

---

## Innehåll

[Båt](#)

[Segel](#)

[Motor](#)

[Kända problem](#)

[Inredning och utrustning](#)

[Konstruktör](#)

[Varv](#)

[Seglingar](#)

[Artiklar](#)

---

# Båt

## Data

Löa 8.34 m

Lvl 7,32

Bredd 2,50 m

Djupgående 1.35 m

Displacement 3,3 ton

Kölvikt 1,6 ton

Segelarea 33 kvm

Masthöjd över däck 10,90 m

Ritning se mittuppslaget.

Konstruktion finns i såväl trä som glasfiber. Glasfiberbåtarna har sandwichkonstruktion i däck och ruff samt ingjuten blyköl. Skrovet är försett med fyra kraftiga längsgående glasfiberförstyvningar varför skotten inte behövs för förstyvning. Invändig ruffhöjd är 1,74 - 1,83

Gelcoat färgbeteckning enligt Jotun

Ljusgrått däck 804

Vita fribord 200

Mörkgrönt fribord ?

Rött fribord ?

Blått fribord ?

## Historik

I På Kryss nr 3 1945 finns en kort notis om Arvid Laurins 20 m<sup>2</sup> kosterbåt som kan ses som en lillasyster till L28an. Hon beskrevs första gången i På Kryss nr 8 1944 och väckte stort intresse. Ägaren konstaterar i artikeln att han är fullkomligt nöjd med sin båt, som tillfyller de djärvaste förväntningar. Trots för mycket segel vid segling i 16-18 m/s fick hon aldrig in något vatten. Detta bl a tack vare det höga fribordet och valdäcket.

Arvid Laurins 3,2 tons koster, dvs den som sedan i plastversion kom att kallas för L28, var SXXs lottbåt 1956 och 1958 och var uppställd på Nybroplan i Stockholm. Lottbåten 1956 (ritningen är daterad 1955) döptes till Lileca, av vinnaren, Lennart Brunnhagen. Om sin Laurinkoster, som överlägset vann Gotland Runt 1957, hade han mest bara positivt att berätta. Han hade tidigare en 25 kvm Laurinkoster byggd 1946 med vilken han var mycket nöjd. Om sin nya Laurinkoster skriver han att trivseln i båten är ogrumlad och de 35 kvm segel lagom tilltaget för att båten ska vara snabb och livlig. Riggningen var på den tiden 7/8-dels och med fiolstag. Han konstaterar att hon seglar snällt även med hög krängningsvinkel och är tålig även om hon inte är särskilt styv. De bästa bogarna är från halv vind och upp till hård kryss anser ägaren och hänvisar till att Laurinbåtarna är kända för att "äta" höjd. Samtidigt skriver han emellertid att systerbåten Alhena I seglade i ca 15 m/s med spinnaker då ägaren Bernhard Fischer överlägset vann en Bogskärssegling. Så undanvindsbogen verkar inte heller vara så dålig. Dessa trä Laurinkostrar hade till skillnad från plast L28orna en kort ruff men upplevdes ändå som rymliga. Medlemmen Margaretha von Ubisch har varit ägare till denna båt som nu lär finnas i Finland.

Lottbåten 1958 byggdes av Fritjof Gustavsson på Rosätra Båtvarv. Hon var utrustad med en 5 hk Färe-Göta. Båtens bordläggning var av afrikansk mahogny och däck och alla skott av vattenfast plywood.

Ritningarna till många av Laurins konstruktioner finns bevarade hos Carl Frostell. Där finns också L28ans ritning. Man kan ringa och köpa en kopia per telefon 08 - 85 44 01.

---

# Segel

## Data

### **Segel Storlek Bom/ Akterlik Mast/ Dukvikt**

#### **underlik förlik**

Storsegel 17,8-(20) 3300 9850 9400 290-330

Kryssfock (14,5)-15,3 3500 8750 8900 290-330

Toppfock 15,0 2700 9850 10400 300-310

Genua 1 29,0 5500 10350 1010 220-240

Genua 2 23,0 4570 10160 10400 270-290

Hårdvindsgenua 18,5 4350 8200 8900 270-290

Stormfock 5,2 2250 4600 5250 280-310

Stormstor 10,0 3200 ursparat 7000 300-320

Gennacker ?

Spinnacker 59,0 2x275 1060 50

### **Referat från Royal Sails information vid ett besök av L28 Sällskapet**

Först lite om storseglet. Royal har prövat med att montera ett rullfockbeslag på masten för att få ett storsegel som går att rulla in. Det fungerar fint. Fördelarna jämfört med att montera en kasett på masten är dels vikten, dels priset. Ett sådant rullsystem för storen kostar mellan 16.000:- - 18.000:- för en L28. En kasett är betydligt dyrare, men den är i sin tur betydligt billigare än en ny rullmast som kanske hamnar på uppemot 60.000:-.

Har Du en stor som Du inte är så nöjd med längre så kan det löna sig att låta sätta in genomgående lattor. Genomgående lattor har fyra fördelar:

Ökad livslängd på seglet, ökad trimbarhet, bättre formstabilitet och slutligen lite lättare att ta ner seglet.

Normalt sätter man in genomgående för de två översta lattorna och förlängda men inte genomgående för de nedre. Detta så kallade 2+2 system kostar cirka 2.000:- att få gjort. Genomgående för alla fyra kostar strax under 3.000:-, men det rekommenderades inte. Vill Du bara ha den översta lattan genom.

gående så kostar det cirka 600:-. Genomgående lattor i toppen får seglet att stå bättre och minskar fladdret. Fladdret sliter hårt på seglet så därför kan det vara idé att sy in genomgående lattor när Du beställer ett nytt segel. Det gör ungefär 80% av de som beställer nya segel.

Apropå fladdrande segel så låt aldrig seglet sitta uppe om Du går för motor mot vinden. Det är "rena döden" för ett segel, men som man sa på Royals, drömmen för en segelmakare! Också sol sliter hårt på seglet så ligger Du stilla under någon dag ska seglet täckas med bomkapell och förseglet ner i en säck.

Mest slits storseglet i akter delen. Kolla sömmarna här genom att dra med nageln över tråden och se om den har tendens att gå av. En komplettering med en extra söm kan hindra Dig från att sköra seglet i ett kritiskt skede. Det är framförallt på våarna som gamla segel skörar. Då hanteras de bland annat lite ovarsamt och påfrestningarna blir extra stora. Har seglet hållit större delen av säsongen är risken mindre att något oönskat ska hända.

Telltales i storen ska framförallt finnas i akterkanten vid varje lattficka. Klipp till en remsa av spinnackerduk och fäst eller köp färdiga från någon segelmakare. Dessa telltales ska alla stå rakt bakåt utan fladder. Möjligen kan en aning fladder tillåtas i den översta. De flesta kommer nog då att se att vi skutat storen för hårt. Det är bättre att ha lite inslag i storen vid masten än att skota för hårt. Telltales i främre delen av storen kan också vara bra att ha men är definitivt inte lika viktigt som de i akterliket.

Storens dukvikt ska vara mellan 300 - 320 gr/m<sup>2</sup>. En kraftigare duk blir inte bättre av flera anledningar. Vikten på seglet ökar vilket är oönskat.

I en tyngre duk är trådarna grövre varför väven inte blir lika "välpackad" och seglet töjer sig mer. Viktigt är dukkvalitén. En bra dukkvalité kostar ungefär dubbelt så mycket som en dålig av samma typ (dacron). Eftersom kostnaden att sy ett segel inte skiljer sig speciellt mycket mellan segelmakarna (ett crosscut storsegel till L28an tar ca 25 timmar att färdigställa) så är det framförallt dukkvalitén som bestämmer prislappen och därmed hållbarhet och en del av seglingsegenskaperna. Äldre segel till L28 kan vara sydda i 280 gr duk och eftersom kvalitén var sämre på dukarna förr kan dessa segel töja sig på ett olyckligt sätt. Kanske förklarar detta den lovgrighet som flera L28 ägare har problem med.

Lösfotade storsegel, dvs utan ett replik som sitter fast i bommen är ett bra alternativ. Detta arrangemang ger större trimbarhet och riktig vingform på seglet hela vägen ner. Dessutom slipper man, då man gör slag, att få en dusch av regnvattnet som samlats i storseglet vid bommen. Sådana segel sys med kjol. Dessa segel är kanske inte lika lämpliga att reva med rullrev då det kan bli problem med formen. Rullrev är emellertid inte lämpligt av andra orsaker. Dels blir formen under alla omständigheter bättre med bindrev, dels så medför ett rullrev att belastningen i akterkanten tas upp av akterliket där det saknas isydda förstärkningar. Så har Du inte redan byggt om till bindrev så finns det nog all anledning att fundera på att göra det.

För ett försegel kan man populärt säga att förlikslängden motsvarar en motors hästkrafter och underlikslängden dess vridmoment. Ett långt förlik ger båten fart. Ett högt och smalt försegel på L28an kan skotas längre in och gör att Du kan gå högre i vind. Vid kraftig sjö och då man måste minska segelytan och få ner tryckcentrum fungerar kanske inte ett högt och smalt försegel lika bra som ett lägre och bredare. L28an seglar emellertid många gånger bra med bara försegel vilket kan vara bra att veta om man snabbt måste minska segelytan.

Skothornet på ett försegel bör ligga på en höjd som ungefär motsvarar mantåget. Ett för lågt skothorn ger sämre kontroll över toppen av focken och minskar dessutom sikten. Ett högt liggande skothorn ger emellertid ett längre skot som kan töja sig vilket i sin tur kan medföra sämre höjdtagning. På lättvidsgenuan kan skothornet ligga lägre och den kan lämpligen vara försedd med kjol.

För en L28 lönar det sig sällan med exklusiva skärningar eller duktyper. Royal rekommenderade att man vid en beställning börjar med att fundera på ett segel med en crosscut skärning och i en bra dacronduk.

Vill Du skaffa Dig ett rullfocksystem kan Hoods system vara ett bra alternativ. Det har få ömtåliga och utsatta rörliga delar och inga i plast. Det är lätt att montera. Kostnaden, inkl ett omsytt försegel, strax under 9.000:-.

---

# Motor

Allt efter tycke och smak finns det de som inte har någon motor installerad, de som har en utombordare och de som har någon inombordare. Nedan anger vi de motorinstallationer som är kända och därtill hörande propellerval.

Vid propellerval bör följande beaktas. En trebladig propeller är egentligen inte överlägsen en tvåbladig utan ger sämre strömning. Den trebladiga bromsar dessutom mer vid segling och bladen går inte att 'gömma' bakom skrovet. Detta är emellertid också den trebladiga propellerns förtjänst, dvs vid motorgång hamnar inte alla bladen i 'skugga' bakom skrovet samtidigt. För varje motortyp kan beroende på styrka och varvtal en optimal propeller beräknas. Vid motorstyrkor över ca 10 hk och vanligt förekommande varvtal kommer en tvåbladig propeller att få alltför stor diameter för att kunna användas på en L28. Utrymmet runt om propellern bör på varje sida vara ca 10 % av diametern. Detta betyder egentligen att en 13" propeller är maximalt vad man kan ha. Dock kan man montera en 14" men den kommer då ge mer vibrationer. Å andra sidan betyder en propeller med mindre diameter än den optimala sämre möjligheter att ta sig fram i hårt väder. En minskning av diametern en tum kan nödtorftigt kompenseras med en ökning av stigningen 1". För en 18 hk dieselmotor är vid vanligt förekommande varvtal en 16" tvåbladig (eller 15" trebladig) propeller optimal för en L28. Av utrymmes skäl måste dock högst en 14" trebladig väljas. Förutom stigning och diameter tillverkas propellrarna med olika stora blad. Välj om möjligt ej de smalaste eller bredaste (elefantöron) eftersom de sällan blir optimala för en L28.

Observera att propelleraxeln kan ha olika lutning vid olika motorinstallationer varför ev nytt propelleraxellager måste plastas in vid motorbyte.

**Motornamn hk cyl 2-blad 3-blad**

Albin O21 Ställbar



Yanmar SB 8 8 1

Yanmar 2QM15 15 2

Yanmar 1GM 9 1

Yanmar 2GM20 18 2 14x11 (13x12)

Arona 185 11 1 13x12

Volvo MD5A

Volvo MD6B 10 2

Volvo 2002 18 3

---

# Kända problem

## Läckande förlig ankarbox

På flera L28or kommer det in vatten genom dräneringshålet i främre ankarboxen. Detta letar sig ner i båten och lägger sig på förstyrningsbalkarna och rinner sedan vidare ner i kölsvinet när båten kränger. Täta dräneringshålet tipsar Anders Lundberg och Du slipper ifrån problemet. Det kan finnas andra läckor än den främre ankarboxen som ger samma resultat.

## Förstagsinfästning

Flera L28or har förstaget säkrat med en icke rostfri mutter. Bulten är rostfri men muttern, som oftast sitter inplastad är tydligen inte rostfri.

## Brott på genomföringar

Vi har hört talas om genomföringar som lossnat eller brustit.

## Rorkult som går av

Rorkult som gått av har rapporterats.

## Läckande skarv mellan däck och skrov

Många L28or lider av att läcka i skarven mellan skrov och däck. Lasse Helsvik har skickat in följande åtgärdsförslag.

Borra och gänga hål för smörjnippel på ca 10 cm avstånd. Fyll en ren fettspruta med Sikaflex och värm den till ca 45 grader. Gänga i en smörjnippel i ett hål och spruta in Sikaflexen. Då det kommer ut i intilliggande hål skruvas en ny smörjnippel in där och proceduren upprepas. Det räcker att ha fem smörjnippel för sedan kan man lossa den första och flytta in i hål nr sex. Lasse har på detta sätt sluppit ifrån läckage sedan han gjorde det 1982. Han tillägger att man inte ska använda mer våld än nöden kräver för det kan ju vara tätt på vissa ställen innan Sikaflexen pressas in.

Andra ägare har varit ännu radikalera och plastat skarven både från utsidan och insidan med flera lager. Falsen på utsidan har då först slipats ner.

### **Glappande och läckande roderfästen**

Roderfästena kan börja glappa. I ett fall har läckage uppstått. Det verkar vara det översta fästet som är mest utsatt. Läckage där leder till att vatten rinner in och lägger sig på förstyrvningsbalkarna och sedan vidare in i båten och kölsvinet. Den översta bulten sitter i ventilationsurtaget i den aktre boxen och är lättåtkomlig. På vissa båtar sitter den dock inplastad. Tyvärr går det inte att dra bulten från utsidan utan glappar den måste man bila bort plasten på insidan. Till muttern passar en tändstiftsnyckel. Svårare att komma åt är nästa bult i ordningen. För att komma åt den kan man vara tvungen att lyfta ut motorn. Och det näst nedersta fästet vet jag inte hur man kommer åt för det sitter under propelleraxelns lager. Tips efterlyses?

### **Kolla avgaskröken**

Staffan Jonsson tipsar om att det kan vara dags att kolla den galvade avgaskröken som finns på vissa L28or. Hans hade rostat sönder.

### **Fixa delaminerat fördäck**

På vissa L28or blir fördäcket lite "mjukt". Ibland kan det anses bara vara ett skönhetsfel och inte påverka båtens hållbarhet. Sviktat det mycket hela vägen från förpiksluckan och framåt bör det åtgärdas. Det enklaste och bästa rådet tycks vara att spruta in plast. Borra upp ett antal 10 mm hål i det sviktande partiet, totalt ca 10 hål för hela fördäcket. Med hjälp av papptuber, som fylls med plast, och en sprutpistol kommer plasten på plats. För att dryga ut plasten går det bra att blanda i lite talk, ca 1 kg talk per 3 liter plast men det går att ha ännu mer talk om man så önskar. Totalt går det åt ca 7 liter plast och 2,5 kg talk. Blanda inte för mycket i taget. Det kan vara lagom med plast till 3 - 4 tuber åt gången. Plasten härdat fort så det gäller att arbeta snabbt och fylla hål efter hål.

### **Gasolläckage**

Gasolläckage är inte typiskt bara för L28an men har dessvärre lett till en allvarlig explosion där hela rufftaket bröts loss.

## **Böldpest**

Böldpest är väl knappast något specifikt för L28an men tycks förekomma.

## **Diverse fel**

I en artikel i SXKs Årsskrift 1989 tar Göran Cederström upp en del av de problem han utsattes för under sin jordenrunt seglats. Ett av problemen med båten var läckaget mellan skrov och däck (se ovan). Vidare sög dynorna åt sig fukt på grund av det tyg de var gjorda av. Blöta blev de dessutom på grund av fördäcksventilen som läckt hela tiden.

Visserligen har senare årsmodeller gått över från fabrikatet Tannoy till Electrolux men problemet kvarstår sannolikt i alla fall. Vindexen blåste sönder och istället rekommenderar Cederström en radarreflektor som masttoppsprydnad eller en runtom lysande lanterna.

Akterstaget var på tidigare modeller enkelt och fästat i akterpulpiten. Cederström drog ner dubbla akterstag fästade till galgar bultade direkt i skrovet, något som blev standard på senare tillverkade L28or. I det rostfria förstaget och ett undervant hade hälften av parterna gått rakt av.

Storfallet rappade ur trissan i masttoppen på grund av bl a slitage i lagret som gjort att trissans rörelse i sidled blev så stort att fallet kunde glida av. Senare kom också den rostfria schackeln i fallet att gå sönder. Andra problem var blandning av olika metaller utan isolering mellan eller felaktigt metallval vilket ledde till korrossion i riggen, luftintaget till tanken, delar av vindrodret etc.

Pollarna var för klena och brast vid olika tillfällen och det gjorde även spinnakerbomens beslag. De svensksydda seglen från bl a Syversens, Saltsjöbadens och Vallentuna segelmakerier höll måttet med det gjorde inte ett Neil Pryde sytt segel som bl a sprack i sömmarna hela tiden.

---

# Inredning och utrustning

## Targa båge

Lasse Helsvik har skickat en skiss på sin Targa-båge. Ovanpå det horisontella röret har han monterat en ca 50 mm tjock teaklist. Då slipper man att få bommen i huvudet då man står upp (se figur). Dessutom kan man, med storskotet, spänna ner bommen mot teaklisten vid behov. Targabågen skyddar också sprayhooden som man annars gärna tar tag i då man ska upp på resp ner från däck.

## Bokhylla

Det går att bygga en bokhylla på höjden på huvudskottet. Den kan gå hela vägen från "taket" till durken. Den blir ganska smal men ger bra plats för t ex hamnlitteratur i A4 format. Fyra hyllor får man in i bokhyllan som har formatet 1668 (höjd), 195 (bredd) och 240 mm (djup).

## Mörkläggnig av förpiksluckan

Om Du har en genomskinlig förpickslucka och sover i förpiken kanske Du vaknar av ljuset. Sy en mörk "hätta" av smärting. Den gör det mörkt och dessutom kan luckan vara på glänt utan att man får in mygg. Med öppen förpikslucka försvinner också kondensen. Öppningens storlek kan varieras t ex genom att placera en teakkloss olika nära gångjärnen.

## Brandsläckare ombord!

Läs igenom bruksanvisningen som finns på släckaren. Kontrollera ev skador, bättra vid behov på med någon röd lackfärg så att den skyddas mot rost. Kontrollera att slangen är hel och inte har någon sprickbildning. Kontrollera trycket på manometern, som finns på de flesta brandsläckare av denna typ. Den ska stå en bit in på grönt fält. Vänd upp och ner på släckaren och skaka om den eftersom pulvret många gånger klumpar ihop sig. Har Du en gummiklubba kan Du försiktigt slå på släckaren med den. Vart femte år brukar det vara lagom att ladda om släckaren eller få en översyn gjord och ev siktnig av

pulvret. Kontrollera på märkningen, som oftast finns, när senaste genomgången gjordes. Även om försäkringsbolagen inte kräver mer än en släckare kan det vara klokt att ha två i L28an. Dels är funktionstiden kort för en släckare, dels är återantändningsrisken stor bl a med hänsyn till textilier och annat. Dessutom är det viktigt att brandsläckaren snabbt och lätt nås, så en släckare i ruffen och en tillgänglig från sittbrunnen är önskvärt. För alla bränder behövs kanske inte en pulversläckare, som tyvärr medför ett besvärligt saneringsarbete, utan en brandfilt kan räcka. Dock är det bäst att se till att brand inte uppstår. Tänk på att inte ha handdukar eller hushållspapper hängande nära pentryt. Ha inte heller något annat brännbart uppställt så att det kan rulla ner i öppen låga vid en oväntad krängning. Välj material som är svårantändligt, t ex brinner en yllefilt betydligt sämre än en modern syntetfilt. Det finns dynmaterial och dynklädsel som är speciellt svårantändligt.

### **Autopilotens placering**

Det råder lite delade meningar om hur autopiloten lämpligen ska placeras. Bo Hedberg har monterat sin Autohelm 4000 i akterpulpiten och över luckan. På så sätt har han försökt komma så nära hjärtstockens förlängning som möjligt. Detta föreskrivs i monteringsanvisningarna.

De finns de som monterat den ännu längre bak på en ställning på akterpulpiten så att den hamnar utanför båten. Åter andra har monterat den längre fram över sittbrunnen.

Man kan montera autopilot i en teakkloss på pushpit. För att styra klossen och låsa fast den i rätt läge borrar ett hål i samma dimension och vinkel som akterstagsrörets på pushpiten. Klossen sågas sedan längs halva hålet och fästes med en slangklämma mot det horisontella röret. Autopiloten monteras i klossen och i rorkulten. På en Autohelm 1000 (i varje fall de äldre modellerna) behövs en liten förlängning av armen.

Hur väl den ena eller den andra monteringen fungerar kan delvis bero på vilken typ av autopilot man har. I vissa fall verkar det som monteringen av en autopilot inte är alltför kritisk.

**Peke**

Flera L28or har utrustats med peke av olika anledningar. Läs dock vad konstruktören har att säga om peke i nästa kapitel.

### **Vindroder till L28an**

Windpilot av äldre modell, dvs ett sådant som monterades på huvudrodret direkt och som via en stor vindflöjel påverkade ett servoroder är svåra att montera riktigt enligt figur A. På L28an hamnar denna typ av vindroder så att skärningspunkten mellan huvudrodrets axel och servorodrets axel inte går igenom vindflöjels rotationscentrum (figur B) eftersom roderaxeln lutar (i själva verket ännu mer än på figuren). Då måste man antingen flytta vindrodret längre bak eller längre ner. Längre bak är inte bra för då når man det inte och dessutom blir det en väldigt instabil montering. Längre ner går knappast om man har pushpit och dessutom blir vindströmningen förbi vindrodret inte bra om det sitter så lågt. Göran Cederström hade ett liknande vindroder men med en kardanknut så att servorodret fäste direkt på rodret (fig C). På ett L28 möte visade han bilder på det och verkade nöjd med dess funktion. På L28an Swedlady användes inte ett vindroder med servoroder utan ett friverkande roder. Detta vindroder monteras direkt på båten eller i pushpiten och då slipper man ifrån problemen (figur D).

---

# Konstruktör

## Arvid Laurin

Arvid Laurin föddes den 3 oktober 1901. Av SXX tidskrift På Kryss och till Rors har han kallats 'Sveriges i särklass mest berömde och framgångsrike konstruktör av långfärdsbåtar'. Förutom Laurinkonstrar i olika storlekar tillhör Sveakryssaren en av hans mest kända konstruktion. Sällskapet telefonintervjuade honom 1995 och utdrag av intervjuen följer nedan.

- Tut, tut, tut..... Laurin!

- Ja goddag. Vi är några L28 ägare som har bildat ett L28 sällskap och vi vill gärna ordna en sammankomst med konstruktören. Skulle det vara möjligt?

- Det sista föredraget jag höll var för en tre, fyra år sedan och nu är jag nästan blind och kan inte förflytta mig som jag vill.

- Det var tråkigt att höra. Kanske kan jag få passa på att ställa några frågor? Ritades L28an någon gång på 50 - talet?

- Nej den ursprungliga ritades på 30 - talet. Jag tror det var 1933. Då hette den inte L28 utan var en entypskoster ritad för svenska kstersällskapet. Det var på förslag från mig själv. Jag tyckte det var meningslöst att jag skulle rita nya båtar till kstersällskapet hela tiden och konkurrera med mig själv. Det blev en annorlunda ksterbåt.

- På vilket sätt var den annorlunda?

- Den kännetecknas av lite smalare och lite V-formigare skrov. Detta leder till bättre egenskaper i sjön, som ni kanske själva har kunnat konstatera.

- Var 28an den som kom först?



- Ja, det var det nog men den kallades inte för L28 utan det var först i plastutförandet.

- När kom den som plastbåt?

- Ja när var det? Det måste väl ha varit på slutet av 60 - talet.

- Ritades den om då?

- Nej. Linjerna var de samma men man fick ta hänsyn till att det var ett annat byggnadsmaterial. Den byggdes i enkelskal men innan dess hade L32 byggts i plast i sandwich utförande. Det var då en nyhet och den första sandwich konstruktionen i landet. Det var enorma diskussioner då om detta utförande mellan Reimers och mig. Jag ansåg att större båtar i plast skulle byggas så.

Det första exemplaret av L28an seglades av Göran Cederström som kanske är bekant?

- Ja, hans bok har nog lästs av oss alla.

- Han är liksom jag hedersledamot i oceanseglarklubben. Det var en prestation, hans seglats. Ingen båt är ju bra nog om besättningen är dålig.

- Finns det någon sjösäkrare båt i den storleksklassen?

- Ja, det skulle väl vara L32an. Redan i en intervju 1969 sa jag att det kommer hända olyckor med IOR båtar. Olyckorna inträffade sedan 1979.

- En nykonstruktion idag, skulle det bli en likadan båt som L28an med samma former ungefär?

- Det var en jökla svår fråga. Det skulle absolut inte bli en IOR - båt. Den skulle bli långkölad och jag har svårt att tänka mig en bättre typ för havssegling än en koster. Det är en gammal idé, som fanns långt före oss.

- Den första riggen på L28an var 7/8-dels?

- Nej, det var den inte. Men på träkostern var den det och det var den riggtyp jag föredrog och den skulle jag nog föredra på L28an också för att den seglar man bättre med. Fast seglarna i allmänhet är ju ganska slöa och då har ju mastheadriggen vissa fördelar.

- Vad har det blivit för konstruktioner efter kostrarna? Har det blivit någon ytterligare efter Svea-kryssaren?

- Ja, det blev en till som jag tänkte ha för mig själv som min sista båt. Tyvärr blev det inte så för jag blev tvungen att sluta att segla. Åldern tog ut sin rätt i ungefär 80 - års åldern. Nu är jag 93.

- Är det någonting på L28 som kommit fram under årens lopp som skulle ha konstruerats annorlunda idag?

- Jag har aldrig funderat på det. Typen är ett resultat av långa studier och jag testat andra idéer också. Jag har svårt att tänka mig att jag skulle komma till en annan lösning. En viktig del att få fram rätt egenskaper är att man väljer rätt barlast andel. Detta är just ett problem med IOR regeln som medfört att båtarna blivit åt helvete för lätta. Det blir sämre och sämre båtar. När båtarna intar ett stabilt jämviktsläge med kölen i vädret då kan det inte vara riktigt. Det är inte den man ska segla med.

- Vad anser Du om peke på L28an?

- Ja, det är vissa som har satt på det för att de har felaktiga storsegel. De har antagligen för stor buk i storseglet, kanske för att de har för tunn duk i seglet. Då blir båten lovgirig och det är klart att det kan avhjälpas med ökad förtriangel. Fast båten seglar sämre då.

---

# Varv

## **Rosättra varv**

De första L28orna byggdes i trä. De kallades då inte för L28 utan för Modern kosterbåt. Många av dessa byggdes av Rosättra varv i Roslagen i Stockholms skärgård.

## **Ahlbin och Waern**

Den första plastversionen av L28an byggdes i Öregrund av företaget Ahlbin och Waern som tog fram prototypen 1966 . Här byggdes bl a den hittills mest kända av L28or, Tua Tua. Hur många som byggdes här är okänt av oss, med det var inte många. Varvet hade sina lokaler i Sieverts Kabelverks gamla lokaler. Totalt var 10 man sysselsatta med att bygga henne. Produktionen beräknades till en båt i veckan vid full produktion. Inredningen byggdes i en snickerifabrik i Östhammar. Troligen byggdes de endast i dinettversion och var försedda med bridgedäck och glasfibermast, konstruerad av Gustav Plym. Priset med motor, en Albin O21 Kombi, men utan segel var satt till 59 700. Ett hundratal spekulanter hade visat intresse för L28an som beskrevs som en modifierad, något krympt, L32. De L28or som har tvåsiffriga nr kan vara byggda vid varvet i Öregrund. Nedre inredningsskissen på sid 14 är från detta varv.

## **Arla Plastindustrier i Luleå**

Nästa varv som kom att bygga L28or låg i Luleå och hette Arla Plastindustrier. Här byggdes troligen färre än 100 båtar. De som har fyrsiffriga nr och segelbeteckningen KR är troligen byggda här. De är också försedda med en liten aluminiumplåt med tillverkningsnr som dock skiljer sig från segelnr. Överbyggnaden är försedd med nio ventiler varav en rakt fram.

## **Norrlandsplast**

Också det varv som därefter tog över bygget av L28or låg i Luleå. Det hette Norrlandsplast och ägare var Karl Eskil Wallgren. På Norrlandsplast har de flesta L28or byggts. Överbyggnaden, bl a bara 2 ventiler på varje sida, och sittbrunnen liksom inredningen (se sid 14 nedre skiss) ändrades. Norrlandsplast finns fortfarande kvar men ägs numer av Erik Jönsson och några L28or byggs här inte längre.

Karl Eskil började bygga plastbåtar 1960 och startade serietillverkning ett år senare. Norrlandsplast växte och hade i sina glansdagar 35 personer anställda. Då byggdes det både segel och motorbåtar. Verksamheten började i Karlsvik men flyttade 1982 till Granudden. Troligen är de L28or som har segelnr mellan 100 och 250 byggda vid Norrlandsplast. Tillverkningen av L28or och båtar överhuvudtaget upphörde så småningom vid Norrlandsplast. Företaget inriktade sig istället på reparationer och vinterförvaring.

Karl Eskil Wallgren sålde sitt företag och gav sig iväg på en långsegling 1996. Båten han seglar är inte en L28. Inte heller en Schelinkryssare som var den andra typen av serietillverkad segelbåt som tillverkades av Norrlandsplast. Han seglar en träskuta vid namn Mary Ann.

Det är inte bara Kalle i släkten Wallgren som är känd i L28 sammanhang. Även hans son Lars är välkänd sedan han 1976 deltog i ensamkappseglingen över Atlanten (OSTAR) med en L28. Den var givetvis byggd vid Norrlandsplast.

## **Fiberplast**

L28ans formar kom så småningom att hamna hos företaget Fiberplast i Västerås. Företaget köpte formarna från Norrlandsplast för att starta egen tillverkning av L28an. Tyvärr, för L28 Sällskapet men tur för företaget kanske, fick företaget så mycket att göra med annat plastarbete att de aldrig hann starta någon tillverkning. Då Sällskapet kontaktade företaget kunde man där tänka sig att sälja formarna för 15.000:- inklusive alla mallar mm till någon hugad spekulant. Företaget kunde också tänka sig att hjälpa till vid plastning av en båt.

---

# Seglingar

Flera L28or har varit med om långseglingar. Mest känd är Göran Cederströms ensamsegling jorden runt, som han själv skrivit om i boken "Tua Tua - Från hav till hav".

I S XKs Årsskrift 1989 beskrivs i två korta notiser Åke Eliassons segling tillsammans med två vänner över Atlanten i den av Laurin ritade 7 m långa kostern, Monsunen.

Åke Eliasson byggde, efter ritningar av Arvid Laurin, en koster med måtten löa 7 m, bredd 2,38 och depl ca 2 ton. Kostern byggdes med 22 mm ek-kravellbordläggning och segelarean var 20 m<sup>2</sup>. Senare kortades mastlängden en meter inför atlantseglingen som startade från Göteborg den 12 juli 1947. Den gjordes tillsammans med två gästar och gick via Danmarks västkust, Calais, Portsmouth, Lissabon, Gibraltar, Madeira, Teneriffa, Cap Verde och till Martinique. Totalt ca 5 900 sjömil.

I en artikel i S XKs Årsskrift 1977, Från Bahamas till Brasilien eller Herkules vid skiljevägen, skriver Göran Cederström om sin andra långsegling med L28an Tua Tua.

Han konstaterar bland annat han är mycket försiktig, på gränsen till feghet, men säger samtidigt att han ångrar sig att han bara satt ett försegel då det blåser mer än 15 m/s. En bottenrevad stor behövs för att stabilisera gången även om hon seglar för bara focken. I åskvädret han råkar ut för sitter han och trycker i ruffen och låter kursstabila Tua Tua segla sig själv med rorkulten fixerad i hackbrädet. Antennen urdragen ur radion och kopparledningar släpande från båten.

Han konstaterar att ensamseglarna är människor som fått eller tagit privilegiet att tillfredställa sina djupa behov och fly trängsel och massamhälle. Ensamsegelaren är också många roller i en och samma person: Navigatör, segelmakare, jungman, sömmerska, fiskare, regnsamlare, mekaniker, bokmal, städare, diskare och ensamunderhållare.

I en artikel från SXKs årsskrift 1977 skriver Kjell Lindqvist bland annat om Lars Wallgrens deltagande med sin L28 i ensamkappseglingen över Atlanten 1976. Två svenskar ställde upp, Sven Lundin i sin egenhändigt byggda Bris och Lars Wallgren i L28an Swedlady. Hon är byggd vid Norrlandsplast av Lars far Karl-Erik Wallgren. Ytterligare en L28 hade planerat att delta, Ulf Olhagens Melodikum. Lars Wallgren var då 23 år gammal och löjtnant i marinen. Han kvalificeringsseglade genom att själv segla Swedlady till startplatsen Plymouth året innan och planerade seglingen mycket noggrant. Artikelförfattaren beskriver L28 som "en typisk havsbat, lite väl initialvek och dålig på kryssen, speciellt i kortare sjö, men relativt lätt driven och snabb i förhållande till sin storlek. Hon vakar fint i sjön och är mycket kursstabil, om än något lovgirig. Utomordentliga undanvindsegenskaper för spinnaker, som man kan föra med full kontroll i mycket höga vindstyrkor." Wallgren sov i förpiken (!) inklämd mellan segelsäckarna. Båten var utrustad med ett vindroder av typ Windpilot, som kanske inte fungerade så bra i lätta vindar men som är starkt och pålitligt. Navigationen sköttes med hjälp av sextant. Seglen som hade sytts av Syverséns var inte det minsta illa åtgångna vid målgången i Newport och inte heller Seldén riggen. Däremot var det problem med Volvo dieseln kanske beroende på att motorn körs för lite och nästan obelastad då den bara används till att ladda batterierna. Inte heller var Primusköket och Ge-Hå värmaren till belåtenhet.

Swedlady kom att stanna i USA efter tävlingen eftersom hemtransportkostnaden blev alltför stor.

I SXKs Årsskrift 1978 skriver Olof Hansson om sin segling med L28an Aneto till Färöarna. Av en skiss i artikeln verkar han ha seglat från Göteborg via Haugesund i Norge och Shetlandsöarna till Färöarna. Väl framme på Färöarna kommer många av öborna ner på kajen för att diskutera båten. Båttypen verkar ha fallit öborna i smaken. Artikelförfattaren fortsätter sedan sin rundsegling på Färöarna i stark ström bl a till Torshamn. Sedan återvänder han via Skagen till Stockholm.

I Båt för Alla nr 2 år 1979 skriver Tudor Bernhard m fl om en svensk L28:a som deltog i Round Britain Race. Havskappseglingen går runt Storbritannien och Irland. Utanför alla öar och medsols, totalt cirka 2000

M. Banan är uppdelad i fem etapper med obligatoriska 48-timmars uppehåll mellan. Till seglingen 1978 var 118 båtar anmälda. Av de 74 som kom till start var en L28an 'Melodikum III', en av de minsta båtarna som deltog. Hon var utrustad med dubbla förstag och ett vindroder av typ 'Windpilot IV'. Sommaren innan hade hon seglats till England och lagts upp.

Den första etappen gick från Plymouth till Crosshaven och var på 230 M. Tålamodet sattes på hårda prov när det blev stiltje i 40 timmar strax utanför Bishop Rock. De sista 30 M i styv bris avklarades emellertid på 5 timmar. Efter L28an Melodikum III målgång dröjde det två dygn till innan alla båtarna komit i mål.

Den andra etappen var dubbelt så lång och gick till Castle Bay. I en långsam segling på grund av svag vind kunde hajarna studeras vid Fastnet Rock och sedan tumlare. Först fjärde dagen kom god vind och spinnacker segling ledde till en 11 plats på handikapp på den etappen. Nästa etapp som gick till Lerwick var nästan lika lång, dvs 420 M. Hård vind ledde till god dygnsetapp, 150 M, trots att Melodikum III endast förde hårdvindsgenua under en lång tid. Besättningen lovordade dock L28ans mjuka gång i den grova atlantsjön. Etapp 4 gick till Lowestoft och den sista etappen därifrån och tillbaka till Plymouth. Rullrevet gick sönder men båten var utrustad även med bindrev. Snabbt växande sjö ledde till hårda nerslag och ett sådant ledde till att självstyrningen gick sönder. Även dimman gjorde sitt till att försvåra och oron att i 7 knop kollidera med ett nytt outmärkt oljeborrtorn fanns där hela tiden. I hamn efter den näst sista etappen blev Melodikum III helt nedsmetad av olja från en tankero olycka. Slutplaceringen blev en 25 plats på handikapp efter den ca 2.300 M långa seglingen som varade i nästan 23 dygn, dvs en genomsnittlig fart på 4,3 knop.

---

# Artiklar

I olika tidningar har L28an dykt upp som ett tema. En del av det som återfinns i handboken är hämtat från dessa artiklar. Nedan följer en sammanställning av de artiklar vi känner till.

Vi Båtagare nr 11 och 12 år 1976 berör Lars Wallgrens deltagande i OSTAR.

Båt för Alla nr 2 år 1979 handlar om Round Britain Race.

I SXKs årsböcker fr o m 1958 finns följande:

1958: Lottbåten 1956 = 1958 av Lennart Brunnhagen beskriver Laurinkostern.

1977: Från Bahamas till Brasilien eller Herkules vid skiljevägen av Göran Cederström handlar om hans andra långsegling med sin L28 Tua Tua.

1977: Ensamkappseglingen över Atlanten 1976 av Kjell Lindqvist handlar bland annat om Lars Wallgrens deltagande med sin L28 Swedlady.

1978: Med Aneto till Färöarna av Olof Hansson.

1983: Bland seglarprofiler och båtkonstruktörer av Sonja Herlin handlar bl a om Arvid Laurin och hans konstruktioner.

1984: Minnen från 24-timmarsseglingar av Göte Assmundsson som bl a seglat 24-timmars med en L28.

1989: Ny Laurinkryssare byggs i Öregrund, klipp ur På Kryss nr 2 1966; En kort notis om L28 debut som glasfiberbyggd båt.

1989: Monsunen, klipp ur På Kryss nr 3 1945; En kort notis om Arvid Laurins 20 m<sup>2</sup> kosterbåt som kan ses som en lillasyster till L28an.



1989: Monsunens resa; I två korta notiser beskrivs Åke Eliassons segling tillsammans med två vänner över Atlanten i den av Laurin ritade 7 m långa kostern.

1989: Svåra fel på båt och tillbehör äventyrade jordenruntseglets av Göran Cederström

1994: Efter 38 000 sjömil av Anders Skoot som blickar tillbaka på Göran Cederströms seglets och bok.

Gefle Dagblad 7 september 1997 handlar om L28an Netena som med sin skeppare Preben Hansen är ute på långsegling.

---