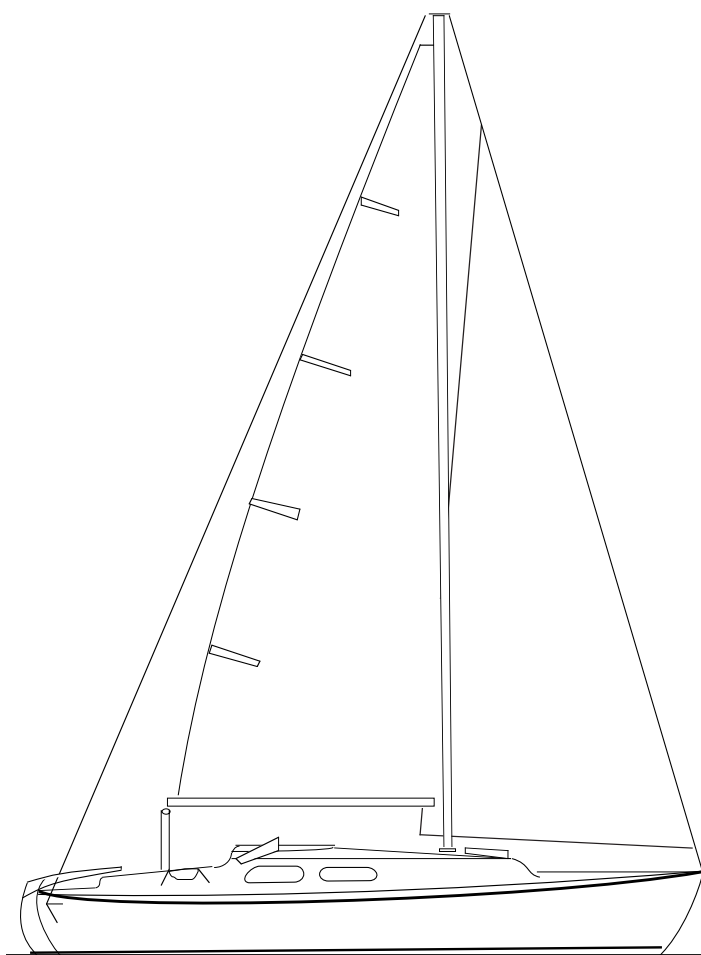


Laurinkostrarna



Laurinkostersällskapet 2004

Skicka gärna förslag till kompletteringar
och korrigeringar av innehållet i denna
skrift till

Nils F Petersson
Tunvägen 1
170 68 Solna

email: ocka@niwl.se
telnr: 08 – 85 81 01

Innehåll

Förord	2
Sällskapet	3
Konstruktören Arvid Laurin	6
Laurinkostrarna	8
Trälaurinarna	9
L22	11
L26	12
L28	14
L31	21
L32	25
L38	27
Artiklar	29
Stadgarna	30

Förord

I Sällskapets stadgar finns angivet bland annat att Sällskapet ska sprida kunskap och kännedom om Laurinkostrarna. Denna skrift är ett led i detta strävande.

En "handbok" för L28an togs fram 1998 av undertecknad. I förordet till den utgåvan står det

"Då kunskapen om båten hela tiden ökar och kanske nya problem uppstår kan en handbok av detta slag aldrig anses som en slutgiltig produkt. Nya versioner, förändrade och kompletterade, kommer behövas".

Säkert fanns och finns behovet, men orken att ta fram en ny handbok infann sig inte. Förrän nu, i samband med att Sällskapet fyller tio år. Behovet av en total uppdatering är därtill mycket starkt då Sällskapet under år 2003 ombildades till att omfatta alla Laurinkostrar.

Den nu föreliggande skriften bygger delvis på den tidigare L28 handboken, men materialet har dels kompletterats med beskrivningar av övriga laurin-

kostrar, dels i väsentliga delar omarbetats och uppdaterats. I detta arbete har jag haft hjälp av flera medlemmar. Särskilt vill jag nämna Stefan Liljevall som haft värdefull kunskap om L22an, Lennart Fält och Anders Gromer som lämnat uppgifter om L26an, Håkan Lundgren som medverkat i kapitlet om L28an, Ola Mossberg och Torbjörn Bragderyd som svarat för materialet om L31an (och tidigare startat en klubb för L31or), Anders Skogvard som bidragit med uppgifter om L38an. Ett särskilt tack till Carl Frostell, nära vän till Arvid Laurin, som bidragit med flera uppgifter samt Lars Bergman som korrekturläst.

Liksom i förordet till den förra handboken vill jag uttrycka min förhoppning om att Sällskapet kommer vara livaktigt lång tid framöver och medlemmarna kunna bidra, var och en på sitt sätt och efter sin förmåga, både till Sällskapets och denna skrifts fortlevnad och utveckling.

Solna, september 2004

Nils F Petersson

Sällskapet

En vacker sommardag 1993, utanför ordinarie semester tid och mitt i veckan, då Stockholms skärgård är påfallande tom på båtar gick jag in med min L28 Madrugada till tankbryggan i Stavsns. Där låg då en annan L28 och naturligtvis började vi skeppare prata med varandra.

L

28 Sällskapet

April
1994

L-28 sällskapet bildat

Nu har vi bildat ett L-28 sällskap. Alla L-28 ägare är välkomna som medlemmar. Än så länge är våra planer rätt så lösa. Vi har dock bestämt oss för en sommarträff redan i år i Stockholms skärgård. Dit hoppas vi att Du som har möjlighet kommer. I övrigt hoppas vi att sällskapets idéer ska växa fram ihop med alla övriga medlemmar kanske redan vid sommarträffen. Planera t är också en första vinterträff där vi kan ge föreningen en mera fast form

Tänkbara aktiviteter

Förutom en sommarträff kan förenigen t ex ordna:

- ☐ Vintermöten med förening
- ☐ Allmänt idéutbyte mellan medlemmarna
- ☐ Eskaderseglingar
- ☐ Infoblad någon gång om året

Sommarträff

Den första sommarträffen har vi förlagt till Stockholms skärgård, närmare bestämt SKK hamn i Norrviken på Storön söder om Run-marö och öster om Stavsns. Vi träffas vecko slutet 11-12 juni. Gemensamt knytkalas på bryggan.

Välkomna!

Kontaktpersoner tillsviðare:

Håkan Lundgren
Tel 08 - 742 09 24
Anders Lundberg
Tel 08 - 742 31 85
Nils Petersson
Tel 08 - 520 2 111 2

»«-----

Bild av första medlemsbladet

Efter ett tag tog jag upp en idé som jag haft en tid, att bilda ett sällskap för L28or. Jag hade tidigare varit med om att dra igång en förening för den båttyp jag hade som min första kölbåt. Det visade sig nu, till min besvikelse, att skepparen på den andra L28an inte var ägare till båten. Fast han visste att ägaren hade gått i samma tankar som jag och gav mig telefonnumret till honom. Lappen med telefonnumret kom att ligga i min byxficka ganska länge, men när vintern nalkades tog jag fram den och slog numret. Anders Lundberg, som ägaren hette, blev eld och lågor när jag ringde och kände dessutom till en tredje L28 ägare, Håkan Lundgren, som också var intresserad.

Så kom det sig att vi tre träffades hemma hos mig och började planera för ett sällskap. Vi bestämde oss för att börja i liten skala och kom fram till att vi i första vändan skulle kontakta ägare på ostkusten inom "rimligt" avstånd från Stockholm. Med hjälp av Svenska Kryssarklubbens matrikel letade vi fram dessa L28a ägare och Anders som hade egen firma med hela telefonkatalogen på datorn plockade fram adresserna och skickade ut breven. Så i april 1994 skickades det första medlemsbladet ut.

Vi kontaktade därtill flera båttidningar och fick in små notiser om att Sällskapet hade bildats. Vi tog också fram små reklamappar som vi delade ut till alla L28or vi mötte eller såg ligga vid bryggor.

En första sommarträff fick vi också till, som samlade sex L28or i Norrviken söder om Runmarö i Stockholms skärgård. Det blev upptakten till återkommande försommarträffar, som ägt rum varje år.

Hösten 1994 ägde det första, konstituerande årsmötet rum, i Bällstavikens Segelsällskaps lokaler i Sundbyberg. Förutom skeppare från Stockholmstrakten så hade Lasse Hellsvik kommit upp från Mariestad. Lasse har ju sedan blivit känd i L28 Sällskapet genom sina många notiser och artiklar i medlemsbladet. Vid detta möte valdes en styrelse, som kom att bestå av oss tre initiativtagare, Anders Lundberg som ordförande, Håkan Lundgren som kassör och jag själv Nils F Petersson (Ocka) som sekreterare.

De första åren kännetecknades av en jämn medlemstillströmning och vi vidgade kretsen till hela Sverige. Senare fick vi också in några medlemmar från de nordiska grannländerna och också några mer avlägsna medlemmar.

Efter några år var vi uppe i över 60 medlemmar, vilket torde vara omkring en tredjedel av alla L28a ägare.

Efter två perioder som sekreterare och redaktör för 20 medlemsblad tyckte jag att det var dags att lämna över till någon annan och blev efterträdd av Göran Orhem år 1998. Göran lämnade sedan stafetten vidare till Lars Bergman, som var sekreterare i fyra år fram till årsmötet 2003. Han efterträdd-

sidan av årsmötena har andra möten och aktiviteter arrangerats av Sällskapet. Redan mycket tidigt i Sällskapets historia ställde t ex Göran Cederström upp som föredragshållare och visade bilder från sina seglingar. Göran var den förste svenska ensamsegelaren jorden runt, i sin L28a Tua Tua. Den träffen drog långväga besökare till sig. Vintertid har Sällskapet också ordnat besök på segelloft mm. Mindre lyckat blev försöket att ha en gemensam skridskosegling.



Första seglingsträffen i Norrviken, juni 1994

des av ett delat sekreterarskap bestående av Stefan Liljevall och Göran Stark.

Ordföranden, Anders Lundberg, var uthålligare som ordförande. Han lämnade posten 2000 till den nuvarande ordförande Peter Hahne. Därmed blev en 'trälaaurinare' representerad i styrelsen.

Uthålligast av alla i den första styrelsen är dock kassören Håkan Lundgren, som nu 10 år efter bildandet av Sällskapet fortfarande är kassör.

Aktiviteter

Årsmötena, ett tvång enligt stadgarna, men också ett tillfälle att träffas, har ibland lockat med lite extra av intresse vid sidan av ren formalia. Även vid

Inget fel på arrangemanget, men antalet deltagare blev mycket lågt.

Återkommande har också mötena i januari – februari på restaurangen "zum Franziskaner" i Stockholm varit, ibland med föredragshållare. Ibland utan, men alltid med möjlighet till nya bekantskaper och trevligt seglingsprat.

Sommartid har, som vi redan nämnt, seglingsträffarna ägt rum. I Stockholm har det alltid varit träffar på försommaren i Norrviken och på senare år också en höstträff vanligen förlagd till Ostholmen utanför Möja. Även i andra delar av landet har det ordnats träffar, t ex i Blekinge skärgård och på Västkusten. När nu Sällskapet vuxit och förhoppningsvis kommer växa än mer, med ombildningen från ett rent L28a Sällskap till ett Laurinkostersällskap, finns förutsättningar med flera deltagare i träffarna och återkommande träffar

inte bara i Stockholmsregionen. För all del, Stockholmsträffarna har inte bara dragit till sig de inom en dagsetapps avstånd, utan har haft besök från Norrland och Södra Sverige också. Inte heller har det bara varit L28or som kommit. Särskilt uppskattat ett år var att Roland Andersson som bytt upp sig(?) från en L28a till en L 38a kom till träffen. En L 38a är trots allt lite rymligare att samlas i.

En viktig milstolpe i Sällskapet historia var när Anders Gerdin byggde upp en hemsida 1999 så Sällskapet kom ut på internet. Hemsidan har dels fungerat som en direkt källa att hämta information, dels som en mötesplats för medlemmar och andra intresserade att utbyta idéer och få svar på frågor. Anders har sett till att utveckla hemsidan under årens lopp.

Summary

The L28 Society was established in 1994 by Anders Lundberg, Håkan Lundgren and Nils F Petersson.

In 2003 the statues were changed, and so was the name of the Society, to include all the Laurin double enders.

Chairmen:	1994 – 2000	Anders Lundberg
	2000 -	Peter Hahne
Secretaries:	1994 – 1998	Nils F Petersson
	1998 – 2000	Göran Orhem
	2000 – 2004	Lars Bergman
	2004 -	Stefan Liljevall & Göran Stark
Treasurer:	1994 -	Håkan Lundgren
Webmaster:	1999 -	Anders Gerdin

The Society has an annual general member assembly. It is governed by a council of three persons individual appointed by the general assembly for two years.

In the Stockholm region there is generally one inofficial winter meeting. Sailing summer meetings are held in June and September, on a rather regular basis in the Stockholm area, and less regular in the South and West of Sweden.

Konstruktören Arvid Laurin

Utan tvekan tillhör Arvid Laurin en av de främsta yachtkonstruktörerna. Han blev redan innan han gick bort 1998, 97 år gammal, något av en legend som segelbåtskonstruktör. Detta trots att han, som han själv ofta uttryckte det, inte var en professionell konstruktör, dvs han ägnade sig åt att konstruera segelbåtar på sin fritid vid sidan av sitt ordinarie yrke. Senare också som pensionär. Professionell var han dock i den betydelsen att hans skapelser var perfekta in i minsta konstruktionsdetalj. Av SXX tidskrift På Kryss och till Rors har han kallats 'Sveriges i särklass mest berömde och framgångsrike konstruktör av långfärdsbåtar'.

Arvid Laurin föddes på västkusten den tredje oktober 1901 och växte upp i Lysekil. Sin tekniska begåvning ärvde han av sin far som ägde Skandiaverken, tillverkare av förbränningsmotorer. Under sin värnpliktjänstgöring kom han in på det aerodynamiska området genom kopplingen till flygutbildning. Arvid utbildade sig till civilingenjör på Chalmers, på den maskintekniska sektionen och började sedan arbeta på sin fars fabrik. Så småningom kom han till Bolinder-Munktel i Eskilstuna och ansvarade där för konstruktionsavdelningen. Litet av ödets ironi att han inom sin yrkesbana ägnade sig åt motorer, inbiten seglare och segelbåtskonstruktör som han var. 1943, då andra världskriget brutit ut blev han krigsplacerad på Krigsmaterielverket och blev sedan överingenjör där. Senare köpte han en fin gammal gård i Sörmland, en bit från Nyköping.

En av hemligheterna med Arvid Laurins förmåga att skapa förträffliga segelbåtar var hans gedigna teoretiska kunskaper och ett mycket skarpt intellekt (han gick ut som kursetta på Chalmers Tekniska Högskola). En annan hemlighet var hans tidiga och stora intresse för segling. Redan i de nedre

tonåren kom han över en nedgången gammal 30:a som han lärde sig att segla i. Det blev hans första experiment båt, där han på egen hand bland annat började pröva olika utformning på seglen. Senare blev hans förmåga att förbättra seglingsegenskaperna kända i trakten och ägare av 22:or och 30:or hörde av sig och bad om hjälp. De första konstruktörsansatserna lär dock ha gällt en snipa. Genom att göra den flatare och bredare i häcken än vad som var vanligt minskade han tendensen hos båten att gräva ner sig.

Arvid Laurin var på många sätt en föregångare som båtkonstruktör. Dock nappade han inte på nymodigheter utan att först noggrant ha analyserat dem. Han hade t ex inledningsvis en kritisk inställning till glasfiberarmerad plast. Genom teoretiska beräkningar och studier ändrade han dock uppfattning och ansåg materialet väl lämpat för småbåtar. En redovisning av detta återfinns i SXXs årsbok 1965.

Idag är kanske Arvid Laurin mest ihågkommen för sina utomordentligt sjövärdiga laurinkostrar och Svea-kryssaren. Inledningsvis var det dock ofta de snabba båtarna och de många förstaplatserna i regattor med hans konstruktioner och ofta med honom själv som rorsman, som gjorde honom berömd. Han blev silvermedaljör i Olympiaden 1936 i starbåtsklassen efter att ha vunnit uttagningsseglingen i en gammal risig båt, dock med egen rigg och segel designade av honom själv. I ett nyhetsbrev från Sydafrika om 30or skriver man, att Arvid Laurin "förstörde" flera klasser, bland andra R5, genom sina banbrytande konstruktioner.

(<http://www.sskf.se/News%20letter/The30sInSouthAfricaIntroduction.htm>).

Telefonintervju 1995 med Arvid Laurin av Nils Petersson

- 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 kostersällskapet. Det var på förslag från mig själv. Jag tyckte det var meningslöst att jag skulle rita nya båtar till kostersällskapet hela tiden och konkurrera med mig själv. Det blev en annorlunda kosterbåt.

- 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 sandwichutförande. Det var då en nyhet och den första sandwichkonstruktionen 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 mast-headriggen 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 har 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 barlastandel. 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.

Laurinkostrarna

Det största antalet laurinkostrar är byggda i glasfiberarmerad plast. Så gott som alla dessa konstruktioner har dock sina ursprung i laurinkostrar byggda i trä. Tre av laurinkostrarna som byggts i plast är dock direkt anpassade till detta material av konstruktören Arvid Laurin, L28an, L32an och L38an. För några andra, t ex L26an har han medverkat vid modifieringen, men för andra, t ex L31an, har plastversionen tagits fram utan hans direkta medverkan. Av plastversionerna har L28orna och L32orna byggts i störst antal.

De första laurinkostrarna växte fram redan på 1920 – 30 talet. Under 1950 - talet var laurinkostrarna flera gånger SXXs lottbåtar. De första glasfiberarmerade laurinkostrarna började byggas på 1960 – talet.

Laurinkostrar är kända som mycket sjövärdiga båtar avseende design, konstruktion och utförande. Karaktäristiskt för många laurinkostrar är valdäcket, som dels ger en extra styrka, dels ökar utrymmet. Några mindre laurinkostrar har dock byggts utan valdäck och de större har det mer sällan. Även en stor kölvikt, ofta upp emot 50% av totala deplacementet, är vanligt hos laurinkostrarna. De har vidare en bärig häck. De är designade så att de ska seglas med ett roderutslag på ca 5 grader för att minska avdriften.

Laurinkostrarna är, eller kanske snarare var, kända som snabba båtar. När de dök upp på kappseglingar hamnade de ofta på första plats. Idag köper man knap-

past en laurinkoster om man är intresserad av en kappseglingsbåt.

Flera laurinkostrar har använts för långa överhavsseglingar och jordenruntseglingar. De mest kända är kanske L31an Casella som atlantseglades, L28an Tua-Tua som var första svenska båt att ensamsegla jorden runt och L38an Saga III som familjeseglades jorden runt. Alla dessa seglingar finns beskrivna i böcker av sina respektive skeppare. I olika seglingstidningar och Svenska Kryssarklubbens årsböcker finns andra långseglingar, som genomförts i laurinkostrar, beskrivna.

Arvid Laurins efterlämnade ritningsarkiv med laurinkostrar och andra konstruktioner finns bevarade på Sjöhistoriska muséet i Stockholm.

Summary

All the GRP boats have their histories emanating from wooden hull boats. In some cases the GRP boats are, however, redesigned by the yacht designer, Arvid Laurin, himself. The first designs date back to the 1920ies and 30ies.

Many long cruises, two circumnavigations, have been described in books by the sailors (in Swedish).

Laurin's sketches are kept in the Swedish National Maritime Museum in Stockholm.

Trälaurinarna

Arvid Laurin var en produktiv konstruktör. Idag finns det ett register på över 934 ritningar. Han skänkte ritningarna till Sjöhistoriska Museet i Stockholm. Carl Frostell, en nära vän till Arvid Laurin, upprättade i samarbete med

har därför bara tagit upp några få i denna sammanställning.

Trälaurinare och andra laurinkonstruktioner har byggts på många varv i Sverige och även utomlands, inte minst



honom och under många år detta, databaserade, registret. Även om inte alla dessa konstruktioner blivit byggda och flera av konstruktionerna inte avser kostrar, så är antalet byggda trälaurinare stort.

Då trälaurinarna sällan byggdes i långa serier, ibland bara endast i ett exemplar, så är det ogörligt att inom ramen för denna lilla skrift gå igenom alla. Därtill finns det endast tillgängliga och säkra uppgifter för ett mindre antal. Vi

har stora laurinare byggts i orienten. Dock finns det ett varv som framstår som mer förknippat med Arvid Laurins konstruktioner än något annat varv, Rosättra varv i Roslagen norr om Stockholm.

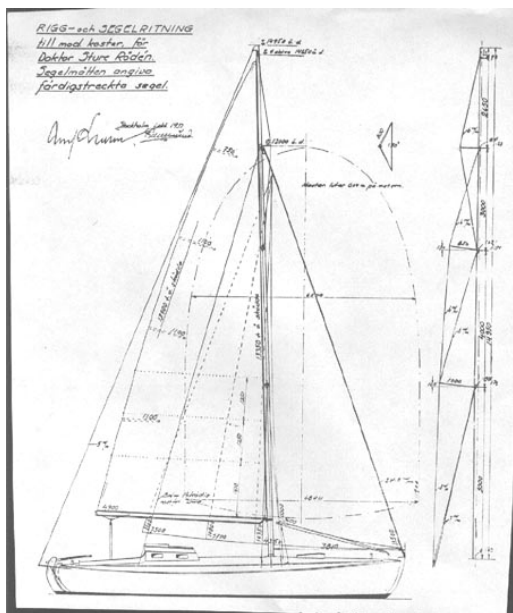
1954 beställde Bernhard Fischer en 3,2 tons laurinkoster. Byggtiden för kostern uppskattades till 2 500 timmar. Kostern deltog framgångsrikt i flera regattor. Flera laurinkostrar, som under 50-talet blivit väldigt populära, började byggas

och varvet hade ibland upp till två års väntetid.

1957 byggdes 4,5 tons kostern Aniara på beställning av Curman och också påbörjades bygget av den kända Casella II, som inte bara deltagit i Transatlantic Race utan också blivit totalvinnare i Gotland Runt. Casella II har sedan varit utgångskonstruktionen för L31an.

Under 50-talet beställde också Svenska Kryssarklubben flera laurinkostrar, bl a som så kallade lottbåtar.

Tre av sönerna på Rosättra byggde också sina egna laurinkostrar, Anonina, Soniola och Ancilla, med vilka de deltog framgångsrikt på olika regattor.



Curman återkom 1966 och lät bygga en större laurinkoster på 6-ton, som följdriktigt gavs namnet Aniara II. Det kom också att bli en av de sista trälaurlinarna som byggdes på Rosättra eftersom glasfiberbåtar i allt större

utsträckning tog över marknaden och också produktionen på Rosättra. Byggtiden för en trälaurlinare kunde pressas ner till 1 500 timmar, att jämföras med 200 timmar för en i plast.



Laurinkostrar byggdes också på varv på västkusten, bl a Tore Larssons varv på Orust, samt i Finland, bl a på Vator. Där byggdes L38an Norion, 1963.

En av de allra senast byggda trälaurlinaren torde vara Margizone, byggd 1983–84. Hon är en 34 fots koster, 10,36 m lång och 3,04 bred och deplaceras 6,5 ton varav 2,5 utgörs av en blyköl. Hon är byggd i mahogny på ekspant och med kärnfuru under vattenlinjen samt teakdeck. Anmärkningsvärt nog har hon 7/8 rigg med en extra ränna för stormstoren. (Uppgifter och foto lämnade av före ägaren Martin Edberg)

Av de många stora kostrarna är kanske Jule (senare omdöpt till Gaudiamus) mest berömd. Hon deplacerade 18 ton och hade under många år det blå bandet från Kanarieöarna till Västindien, med en seglad tid av 15 dygn.

Stora laurinkostrar har också byggts i betong.

L22

Arvid Laurins 20 m² kosterbåt, som troligen är ursprunget till L22an, 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.

L22an tillhör sannolikt en av laurinkostrarna som tillkommit utan att Arvid Laurin varit med i anpassningen till plastutförandet. Den tillverkades runt 1980 av företaget RIGG & BESLAG, i Sollentuna. Antalet byggda båtar är inte känt.

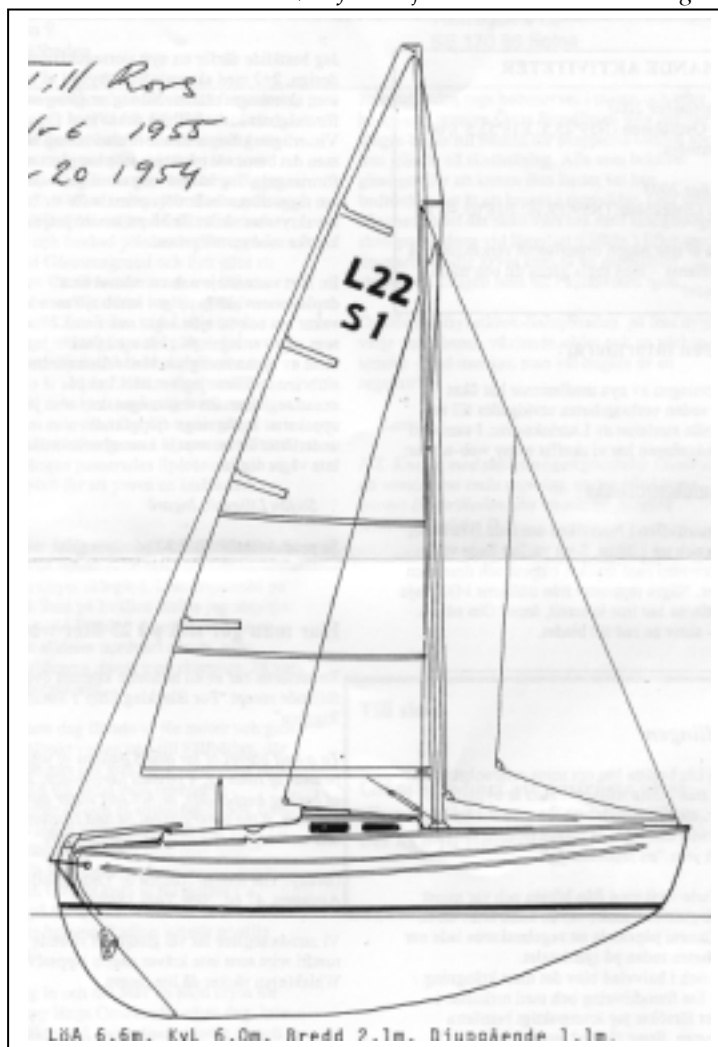
Basinredningen är i plast och innehåller fyra kojer, pentry och skåp. Ursprungligen tycks båtarna ha haft mast och bom i trä.

En ägares omdöme

"En kort vattenlinje och ett relativt litet displacement

gör att L22an blir rätt guppig i krabb sjö, men hon vakar fint och tar sjön lugnt. Plus för hennes lätthanterlighet och ringa djupgående"

(Stefan Lijevall om L22an Ällingen)



Data

Löa	6,6 m
Lvl	6,0 m
Bredd	2,1 m
Djupgående	1,1 m
Displacement	1,8 ton
Kölvikt	825 kg
Segelarea	20 kvm

L26

L26ans historia börjar med att en person i Landskrona ville bygga en plastversion av en 26 fots koster ritad av Arvid

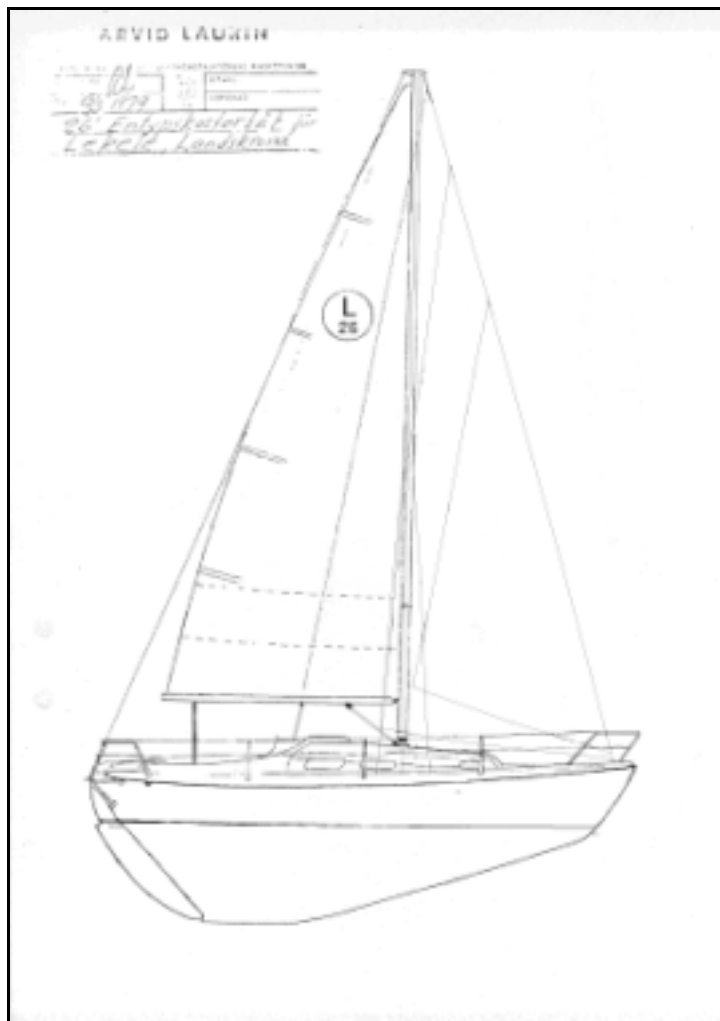
startades tillsammans med Lars Lindblom och Leif Larsson i en lokal i Landskrona. Några båtar byggdes också



L 26an Glaros; Foto Lennart Fält

Laurin. Tillsammans med Arvid Laurin omarbetade Kenneth Back ritningarna. Möjligen är det den trälaurinare som sjöhistoriken Björn Landström ägt, Elisabeth II, som ligger till grund för plastversionen. De ändringar som gjordes innebar bland annat att bredden ökades i akterskeppet och ruffen gjordes rymligare genom att höja överbyggnaden. Riggen kom också att förändras. Kenneth Back tillverkade därefter formar. En produktion av några båtar

på andra platser, bl a Malmö. Totalt byggdes 22 båtar under perioden 1979 – 1981. Två av dessa (nr 14 och 15) gavs en cremefärg då de plastades upp av bröderna Mats och Sven Rydén. Sven Rydén äger fortfarande båt nr 15, som också under flera år seglats i Medelhavet.

**Data**

Löa	7,95 m
Lvl	7,30 m
Bredd	2,50m
Djupgående	1,5 m
Deplacement	3 ton
Kölvikt	1,3 ton
Segelarea	27 kvm
Masthöjd över däck	10 m

Segel	Area	Bom/Under lik	Akterlik	Mast/För lik
Stor	17kvm	3550 mm	9600 mm	9100 mm
Genua 1	23 kvm	4600 mm	10050 mm	10100 mm
Genua	15 kvm	3550 mm	8400 mm	9000 mm
Genua 3	10 kvm	3000 mm	5800 mm	6960 mm

(Uppgiftslämnare Lennart Fält i L26 nr 14, Glaros)

L28

Arvid Laurins 3,2 tons koster, dvs den som sedan i plastversion kom att kallas för L28, var SXKs lottbåt 1956 och 1958 och var uppställd på Nybroplan i Stockholm. Lottbåten 1956 (ritningen är daterad 1955) döptes till Lileca, av vinnaren, Lennart Brunnhage. Om sin laurinkoster, som överlägset vann Gotland Runt 1957, hade han mest bara positivt att berätta. Han hade tidigare

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



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

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 laurinkostrar av trä 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 Rosättra Båttvarv. Hon var utrustad med en 5 hk Färe-Göta. Båtens bordläggning var av afrikansk mahogny och däck och alla skott av vattenfast plywood.

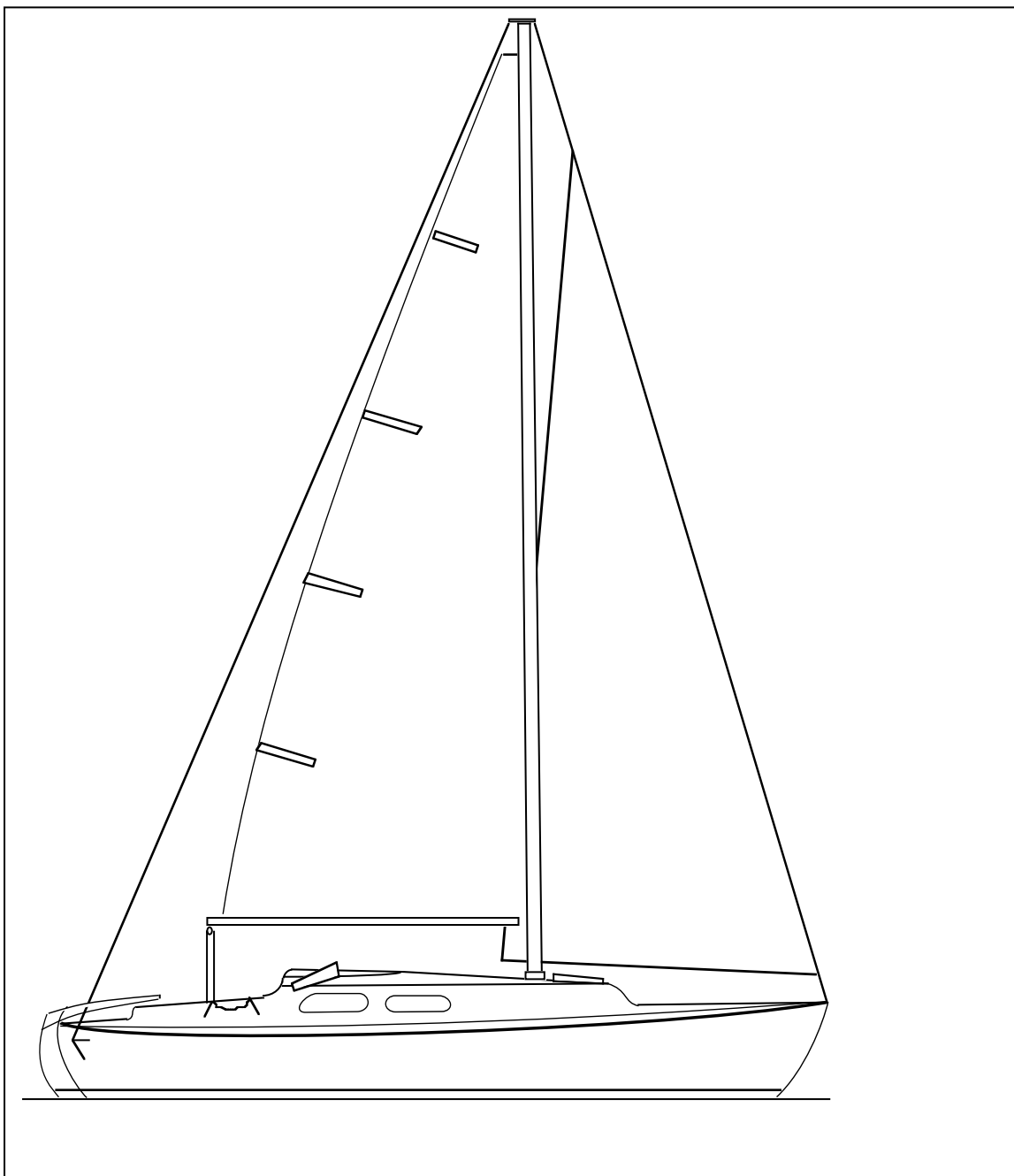
Plast L28an har sandwichkonstruktion i däck och ruff samt ingjuten blyköl. Skrovet är försett med fyra kraftiga längsgående glasfiberförstyvningar varför skotten inte behövs för förstävning. Invändig ruffhöjd är 1,74 - 1,83. L28an är mer V-formad än L32an och anses därför gå något mjukare i sjön.



Foto Gerhard Wigand

Data

Löa	8,34 m
Lvl	7,32 m
Bredd	2,50 m
Djupgående	1,35 m
Deplacement	3,3 ton
Kölvikt	1,6 ton
Segelarea	33 kvm
Masthöjd över däck	10,90 m



Data för L28ans segel

Segel	Storlek	Bom/ underlik	Akterlik	Mast/ förlük	Dukvikt
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	10400	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
Spinnacker	59,0	2x275		10600	50

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 och tillverkad av Oscar 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.

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 på förkanten.

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 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.

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 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 på 90-talet 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.

Några kända problem på L28an

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.

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 c avstånd. Fyll en ren fettspruta med Sikaflex och värn 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 radikalare 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 förstyrningsbalkarna och sedan vidare in i båten och kölsvinet. Den översta bulten sitter i ventilationsurtaget i den akte 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?

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.

Diverse andra fel

I en artikel i SXKs årsskrift 1989 tar Göran Cederström upp en del av de problem han utsattes för under sin jordenruntsegling. 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.

Akterstaget var på tidigare modeller enkelt och fästet 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.

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

Seglingar med L28an

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 SXXs årsskrift 1989 beskrivs i två korta notiser Åke Eliassons segling tillsammans med två vänner över Atlanten i den av Laurin ritade 7 m kostern, Monsunen. Den hade måtten löa 7 m, bredd 2,38 och depl ca 2 ton. Kostern byggdes med 22 mm ek-kravellbordläggning och segelarean var 20 m². Senare kortades mastlängden en meter inför atlantseglingen som startade från Göteborg den 12 juli 1947. Den gick via Danmarks västkust, Calais, Portsmouth, Lissabon, Gibraltar, Madeira, Teneriffa, Cap Verde och till Martinique. Totalt ca 5 900 sjömil.

I en artikel i SXXs 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 att han är mycket försiktig, på gränsen till feghet, men säger samtidigt att han ångrar att han bara hissat ett försegel då det blåst mer än 15 m/s. En bottenrevad stor behövs för att stabilisera gången även om hon seglar för bara focken. I åskvädet han råkar ut för sitter han och trycker i ruffen och låter kursstabila Tua Tua segla sig själv med rorkulten fixerad i hackbrädet.

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

I en artikel i SXXs årsskrift 1977 skriver Kjell Lindqvist bland annat om Lars Wallgrens deltagande med L28 i ensamkappseglingen över Atlanten 1976. Två svenskar ställde upp, varav en var 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 L28an som "en typisk havsbåt, 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 Syversens var inte det minsta illa åtgångna vid målgången i Newport och inte heller Seldénriggen. Däremot var det problem med Volvodieseln kanske beroende på att motorn körts för lite och nästan obelastad då den bara använts till att ladda batterierna. Swedlady kom att stanna i USA efter tävlingen eftersom hemtransportkostnaden blev alltför stor.

I SXXs 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 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 Melodikum IIIs målgång dröjde det två dygn till innan alla båtarna kommit i mål.

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 tankerolycka. Slutplaceringen



Den andra etappen var dubbelt så lång och gick till Castle Bay. I en långsam segling på grund av svag vind kunde hajar studeras vid Fastnet Rock och sedan tumlare. Först fjärde dagen kom god vind och spinnakersegling ledde till en elfteplats (beräknad på handikapp) på den etappen. Nästa etapp som gick till Lerwick var nästan lika lång, 420 M. Hård vind ledde till god dygnsetapp,

blev en 25:e 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.

L31

Mannen bakom L31:an är självklart Arvid Laurin men det var Miguel Soler som byggde formen och organiserade självbyggandet. Det hela började när Miguel arbetade som översättare på LM Ericsson på 60-talet.

träffade han Arvid Laurin för att diskutera ritningar och byggplaner. Laurin berättade att byggeriet till L32an tillhörde Malmö Flygindustri men att Miguel kunde få köpa ritningarna till den legendariska laurinkostern



Han läste på den tiden en bok- Segla för livet- om en estnisk familj som köpte en segelbåt i Alby och seglade till Amerika. Detta för att de var rädda att sovjeterna kunde begära dem utelämnade eller starta krig med Sverige. Fler och fler anslöt sig till flykten och till sist var de 14 personer i den lilla båten. Denna bok blev en stark inspirationskälla för Miguel och han började drömma om ett eget byggprojekt. På ett småbåtsvarv fick han syn på en L32 och blev förtjust i båttypen. Miguel tog reda på konstruktörens namn och 1965

Casella II för 500 kr. Casella II beställdes av Yngve Cassel (L32an är lik henne utom för några ändringar som Malmö Flygindustri gjorde – till nackdel enligt Arvid Laurin). Hennes mått är 9.65x2.88x1.55 m, ca. 5 ton. Hon byggdes på Rosättra i hondurasmahogny på ekspant 1958 och med henne seglade Cassel framgångsrikt både Bermuda Race och Transatlantic race. Dessutom blev Casella II totalvinnare i Gotland Runt år 1959. Med andra ord en mycket lyckad havskappseglare som nu skulle få ett antal "plastsysstrar".

**Data**

Löa	9,65 m
Lvl	8,60
Bredd	2,88 m
Djupgående	1,62 m
Deplacement	5,5 ton
Kölvikt	2,2 ton
Segelarea	50 kvm

Intervju med Miguel Soler av Ola "Noa-Noa" Mossberg och Torbjörn "Vahine" Bragderyd i oktober 2003

Vi träffades en mörk, kall och ishal oktoberkväll 2003 hos Miguel. Hans egenhändigt ritade och byggda hus ligger ju på "bonnvischan" i Riala-Sättra, 4,5 mil norr om kungliga huvudstaden. Torbjörn och jag hade svårt att hitta i mörkret så vi kom ganska sent. Miguel lotsade oss den sista biten genom att gå ut på tomten och agera "angöringsfyr" med hjälp av en stark lampa! Vi blev trakterade med härliga



Miguel Soler, 78 år ung i sin egenhändigt byggda villa.

varma mackor och öl och spelade in vårt samtal vid köksbordet. Miguels fru Ann-Marie drog sig tillbaka till ett annat rum – hon har säkert hört "storyn" förut.

Miguel började med att räkna fram ett stort antal mått från utslagstabellerna och med hjälp av dem åstadkom han spantprofilerna i full skala med hjälp av 2-3 mm pianotråd som han lät anta en naturlig form mellan ett antal träklotsar som han skruvat fast på en masonit-skiva. Sen kopierades kurvan till masoniten. Laurin var på besök och justerade några millimeter här och några där. Därpå startade 1966 Miguel att tillverka en honform av gips, juteväv, hönsnät, bräddor och masonit mm! Ett mycket komplicerat arbete. Verkstadslokal var en gammal lada på Mörkö. Det fanns ingen elektricitet så belysningen bestod av Primuslampor! Miguel hade

små medel för bygget men han hade fått till ett avtal med den som skötte den stora värmepannan på Ericsson att han kunde ta bräddor. Det var korta stumpar så Miguel fick spika ihop dem till längre bräddor. Fördelen med detta virke var att det redan var väl torkat och att det inte förändrade sig men det gick åt väldigt mycket spik.

Det visade sig vara omöjligt att få till släta och jämna ytor i en honform. Efter tre månaders slit, nästan dag och natt, fick han rådet av två "förståsigpåare" nämligen Göran Ulvengren och Lennart Gradén att istället tillverka en hanplugg (som brukligt är). Miguel tog då en slägga och slog sönder den första honformen. Skam den som ger sig, snart var Miguel i gång med en hanform, en plugg. Det är som sagt mycket arbete att tillverka en form av hög kvalitet. De omsorgsfullt putsade gipsytorna ytbehandlades med shellack och sedan kunde en honformskrovhalva gjutas. När den var klar användes samma mallar till att bygga den spegelvända andra hanformhalvan osv.

När formarna var klara flyttades de till en större lada på Ekholmsnäs, Lidingö. Detta tack vare Gunnar Wingstedt som var intresserad att bygga en L31. Pluggen till däck, ruff- och sittbrunnsformen är Miguels egen design. Han hade inget skrov att bygga pluggen på så han gjorde ett stort antal beräkningar från ritningen för att kunna bygga upp relingen i tre dimensioner på marken med hjälp av ett antal käppar. Formen måste räknas fram med hjälp av Pythagoras sats dvs kvadratroten av summan av kvadraterna på ett stort antal mått. Det var mödosamt att göra för hand men på den tiden arbetade Miguel nära filterlabbet på Ericsson och där fanns en nymodighet, en "mini"-räknare av väldigt mått som också hade kvadratroten -bingo! Miguel fick låna Canolan (den hette så) av labbet, men högst två timmar! Miguel satt och skrattade medan han räknade ut alla mått. Det gick så fantastiskt fort att han kunde räkna om allt en gång till. Därefter byggde han upp valdäcket på

samma sätt och till själva valdäcket använde Miguel gips och till däckets perstorp. Fotlisten gjordes i trä och sittbrunnssargen i gips. Sen lackades allt med shellack, putsades och vaxades ett flertal gånger. De som kom på besök och ville prata om bygget fick en vaxtrasa i näven.

Så kunde så småningom självbyggeriet komma igång. Miguel skrev ett enkelt kontrakt med var och en där det bl a framgick att byggaren själv skulle kontakta Arvid Laurin för att göra upp om royalties. Det handlade om blygsamma 600 - 700 kr. Formhyran kostade 2000 kr.



Miguel hade tagit fram ritningar även till kölen men Arvid Laurin tipsade honom att kontakta Frithiof Gustafsson på Rosättra varv som redan hade en lämplig kölplugg från Casella II. Miguel fick bra kontakt med Frithiof som vänligen lånade ut pluggen till Miguel. Kölarna med vikten 2200 kg göts i Eskilstuna där man också sprutgalvaniserade dem, vilket gett ett mycket bra rostskydd. Miguel berättade att en lustig sak med Laurins ritningar var att skalan var 1:18 - vilket var besvärligt att omvandla. Varför kan man fråga? Jo, Arvids planimeter hade skalan 1:18. En planimeter används för att beräkna en yta från en given figur/kurva.

Lennart Gradén byggde den första L31:an 1968 och Nils-Gunnar Lundborg den andra. Byggtiden för skrov och däck var beräknad till ca två månader. Nils-



Bertil Gunnarssons "YA". Året var 1975

Gunnar blev ordentligt intresserad av båtbyggeri och fortsatte med att driva självbyggeriet av Sveakryssaren. Efter ca 25 byggda båtar i ladan på Lidingö flyttades formarna 1973 till Allemora vid Riala-Sättra. Där startade också projektet L38, men det är en annan historia.

Sen pratade vi också en hel del om Miguels första egna L31:a som han sjösatte nu i år. Det är en version 2 av L31:an med lite rundare kanter på ruff- och sittbrunnslayout, mindre sittbrunn, tjockare akterstäv (för att underlätta ihop-plastning av skrovhalvorna) samt blyköl med 300 - 400 kg mer vikt. Miguel har seglat lite grann men han har tyvärr haft mycket strul med sin motor - nåja vi tror Miguel får ordning på doningarna till säsongen 2004 så att vi kan ge honom ett riktigt race. Mark I mot Mark II - det kan bli riktigt spännande! Fem L31or av version 2 har hittills blivit byggda och fler är välkomna att boka in sig hos Miguel och bygga en härlig 31 fots laurinkoster.

Det finns cirka 35 L31or. Många som byggde sina båtar de tidiga åren 1968 - 1973 seglar dem ännu. Det visar väl hur mycket L31an uppskattas av sina ägare. Det är båtar som seglar väl, rör sig kraftfullt i sjön, är snälla mot sin besättning och en njutning att vila blicken på - tycker vi.

L32

Totalt torde det ha byggts uppemot 250 L32or i plast, vilket gör den till den vanligaste laurinkostern. Den började byggas 1964-65. Liksom övriga laurinkostrar av plast utgår den från en träkonstruktion men Arvid Laurin tog aktiv del vid konstruktionen av L32an. L32an som först byggdes vid Malmö Flygindustrier var en av de första konstruktioner med laminerat skrov. Balsa användes ursprungligen i skroven och överbyggnaden, men har på senare båtar bytts till divynycell. Som de flesta plast-laurinkostrarna blev skrovet därmed så formstyvt att några bärande skott egentligen inte behövs (på L28an och delvis på L31an uppnås denna effekt genom att ha långsgående balkar).

variant (MK3) byggd vid Bergs Marin i Karlskrona med förhöjd ruff och masten framflyttad. Vissa exemplar har ketchrigg. Tidiga båtar har ibland glasfibermaster av Oscar Plym. L32an har en utanpåliggande köl av gjutjärn.

L32an var den första laurinkostern som byggdes i plast och Arvid Laurin tog vara på plastens möjligheter, bl a i form av dubbelkrökta ytor. L32an har givits en relativt hög prismatisk koefficient vilket ger en teoretiskt högre hastighet.

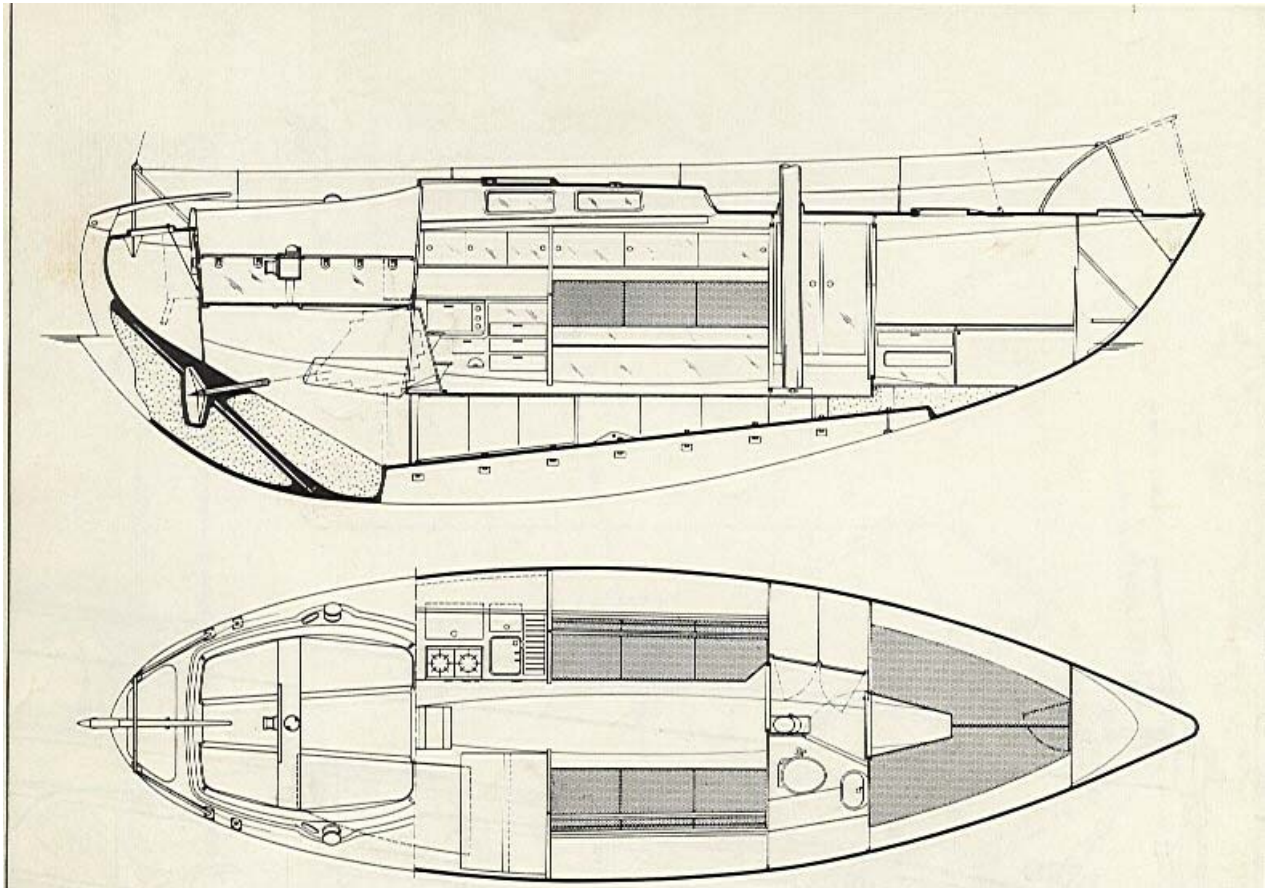
De senaste båtarna är byggda vid Bergs Marin i Karlskrona. Möjligen finns dessa former kvar.



Fördelarna med ett laminerat skrov är bl a just formstyvheten, men också minskad kondens genom bättre isolering. Dock bör man se upp med håltagningar så de gjorts korrekt och där glasfibern är homogen.

L32an finns både med kort (MK1) och lång ruff (MK2) och i ytterligare en

Jörgen Brems i Danmark har en utförlig hemsida om L32an (www.l32.jbrems.dk) och på Laurinkostersällskapetets hemsida finns bygghandboken utlagd.

**Data**

Löa	9,81 m
Bredd	2,88 m
Djupgående	1,50 m
Deplacement	5 ton
Kölvikt	2,5 ton
Segelarea	48 kvm

L 38

1971 fick Arvid Laurin en förfrågan av Lennart Brunnhage om att rita en snabb koster. Några av kraven var, kanothäck, snabb, rymlig, ämnad för havssegling. Brunnhage hade sedan tidigare anlitat Arvid Laurin med framgång. Bland annat hade han låtit bygga laurinkostern Lileca I vid Rosättra, samt de båda 34 fots laurinkryssarna Lileca II och III på varv i Finland. Lennart Brunnhage hade genom dessa båtar blivit mycket fäst vid Arvid Laurins konstruktioner.

Så småningom kom en ritning från Arvid Laurin på en koster med centerbord som gick under arbetsnamnet Atlantic med måtten 11,60 x 3,15. Atlantic ritades även den med valdäck och långköl som föregångarna L31 och L32. Brunnhage fick rådet av Arvid Laurin att kontakta Miguel Soler som byggherre. Soler hade byggt formar till L31 och var väl förtrogen med denna teknik. Soler nappade och byggde skrov och däckssformar. Leif Alm, som planerade en långsegling, hjälpte till att bygga sittbrunnsdelen och ruffen på däckssformen och byggde senare en egen L38.

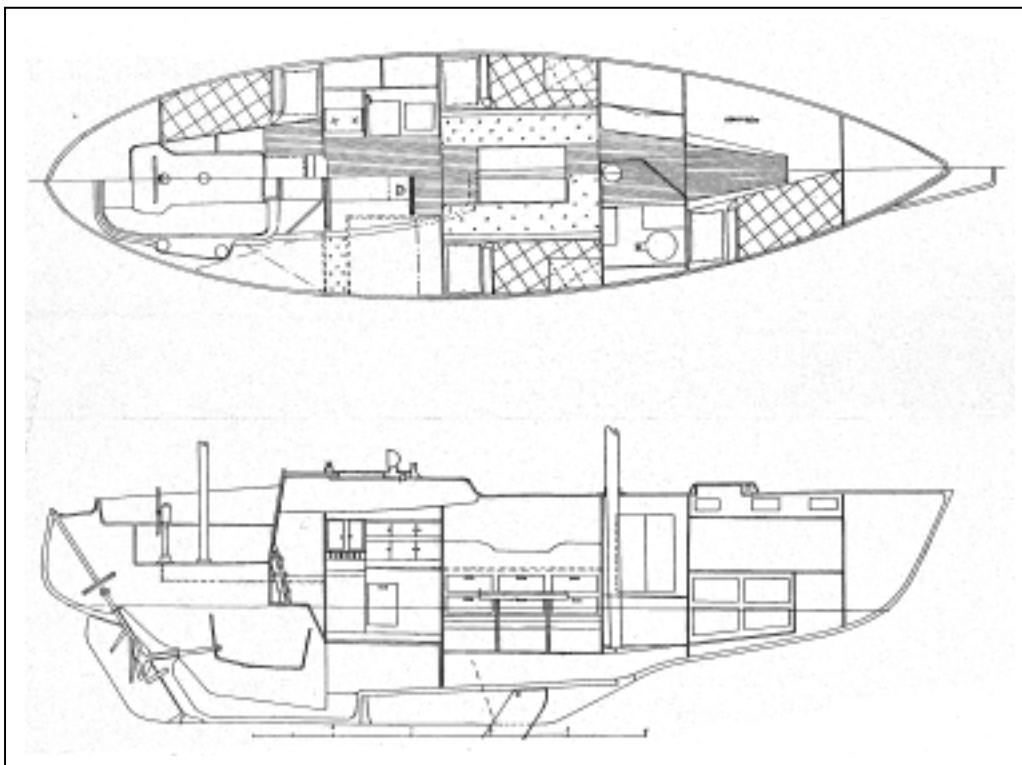
De två första båtarna som byggdes var ursprungligen försedda med centerbord. Senare togs centerborden bort på dessa och de följande båtarna byggdes utan centerbord med en fast blyköl. Båten visade sig kryssa bra också utan centerbordet.

Av de 12 L38or som byggts är fyra ketchriggade. Flera av L38orna har använts till att segla jorden runt och till andra långseglingar.



Anders Skogward, ägare till L38an Pilgrim of Stockholm, har en hemsida (<http://w1.858.telia.com/~u85823699/>), om L38or där flera av båtarna finns listade, har också gjort en sammanställning av ägarnas omdömen:

Lättvindsegenskaperna med den långa vattenlinjen och den lättdrivna skrovformen gör båten förhållandevis snabb. Hårdvindsegenskaperna är även de goda och båten seglar mycket behagligt i grov sjö och hård vind. Lagom lovgirig och lätt trimma, begynnelsevek och slutstyv. Båten uppför sig mjukt och tröttar inte ut sin besättning.

**Data**

Löa	11,6 m
Lvl	10,4
Bredd	3,15 m
Djupgående	1,65 m
Deplacement	10 ton
Kölvikt	4,15 ton
Segelarea	74 kvm



Artiklar

Det har i olika tidskrifter och i SXXs årsböcker skrivits mycket om Arvid Laurin och hans kostrar. Nedan följer ett urval av artiklar.

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



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.

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

Segling nr 5/6 1988: Arvid Laurin – seglingens gossen Ruda som blev nestorn i svensk yachtkonstruktion.

I SXXs årsböcker finns bl a följande:
1958: Lottbåten 1956 = 1958 av Lennart Brunnhage beskriver laurinkostern.

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 m² 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 jordenruntseglats av Göran Cederström

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

Kryssarklubbens tidskrift På Kryss och till Rors har i flera nummer skrivit om Arvid Laurin och laurinkostrarna:

1972 nr 5: Hambo – Laurinkoster på 7 meter i mahogny

1972 nr 5: 36 fots kustkryssare av Arvid Laurin

1973 nr 8: Gullmar VII

1973 nr 11: Laurinkostern Lileca i Middle Sea Race

1975 nr 8: L38an Saga III

1975 nr 11: Nu byggs åter L32or – Bergs Marin

1976 nr 4: Propellerval för en L32a.

1976 nr 5: Göran Cederströms segling

1976 nr 6/7: Tillverkning av L28an hotad

1984 nr 3: Arvid Laurin – en av de stora

1985 nr 1. Det våras för Laurinare

1987 nr 2: L32an Coronas deltagande i atlantkappsegling

1998 nr 8: Vänner Arvid Laurin av Carl Frostell

Stadgar för Laurinkostersällskapet

Upprättade i december 1994. Antagna vid L28 Sällskapets årsmöte 1995. Ändrade med anledning av Sällskapets utökade inriktning vid extra möte 2003.

§1 Sällskapets namn

Sällskapets namn är Laurinkostersällskapet. Namnet får inte användas i kommersiella syften utan årsmötets godkännande.

§2 Sällskapets mål

Sällskapet skall

- främja och utveckla segling med Laurinkostrar
- främja gemenskap mellan Laurinkosterägare
- sprida kunskap och kännedom om Laurinkostrar

§3 Årsmöte

Högsta beslutande organ är årsmötet. Vid årsmötet gäller "en båt en röst". Årsmöte skall hållas en gång om året, tidigast i oktober. Årsmöte skall utlysas senast 14 dagar före mötesdatum. Fråga som medlem önskar behandlad vid årsmötet skall ha inkommit till styrelsen senast den sista augusti. Årsmötet är beslutsförmågt om de närvarande styrelseledamöterna är i minoritet. Beslut fattas med enkel majoritet. Vid lika röstetal äger mötets ordförande utslagsröst. Årsmötets dagordning skall alltid innehålla följande punkter:

- Godkännande av mötets behöriga utlysande
- Godkännande av dagordning
- Val av mötesordförande och mötessekreterare

- Redovisning av årets verksamhet
- Redovisning av Sällskapets ekonomi
- Godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse
- Beviljande av ansvarsfrihet
- Inval av nya medlemmar
- Fastställande av årsavgift
- Val av styrelsemedlemmar (kassör och ordf jämna år, sekr udda år)
- Det kommande årets verksamhet
- Inkomna skrivelser
- Övriga frågor

§ 4 Extra möte

Styrelsen kan vid behov utlysa extra möten. Styrelsen måste utlysa extra möten om minst en fjärdedel av Sällskapets röstberättigade medlemmar så begär. Kallelse med dagordning för extra möten skall utsändas minst 14 dagar före mötet. Samma beslutsregler som för årsmötet gäller.

§5 Medlemmar

Ägare av Laurinkostrar, oavsett båtens byggnadsmaterial, har rätt att ansöka om medlemskap. Årsmötet beslutar om inval. Medlem som sålt sin båt får kvarstå som passiv medlem. Person som ej äger en Laurinkoster kan av årsmötet inväljas som passiv medlem. Passiva medlemmar äger ej rösträtt. Medlemskap gäller för alla i en familj. Hedersmedlem kan utses av årsmötet. Samtliga medlemmar, utom hedersmedlemmar, skall erlägga årsavgift, dock bara en per familj. Medlem som ej följer dessa stadgar eller som på annat sätt vanhedrar Sällskapet kan uteslutas av årsmötet.

§6 Styrelse

Styrelsen består av ordförande och kassör, vilka väljes jämna år, och sekreterare, vilken väljes udda år. Styrelsen bestämmer själv sina arbetsformer. Sällskapets firmatecknare är ordförande och kassör var för sig. Styrelsen skall

- leda Sällskapets verksamhet mellan årsmötena
- medverka till att information sprids till medlemmarna
- medverka till att medlemmarna kan träffas

§7 Stadgeändring eller Sällskapets upplösning

Ändring av dessa stadgar eller upplösning av Sällskapet kräver beslut vid två på varandra följande möten varav det ena måste vara ett årsmöte. Vid upplösning av Sällskapet skall Sällskapets medel tillfalla Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (SSRS).