

# Laurinkostersällskapet



## Kallelse till årsmöte

**När:** Lördagen den 23 november 2019  
klockan 13.00-15.00

**Var:** Scandic Sjömanshotell, Katarinavägen  
26

(vid Slussen). Sällskapet bjuder på fika  
med bulle! Därefter går de som vill vidare  
för en öl / mat på Zum Franciskaner

**Föredragshållare:** Fredrik Ekström från  
Finland kommer över och pratar om  
ombyggnader och konstruktioner.

### Dagordning

1. Godkännande av mötets behöriga utlysande
2. Godkännande av dagordning
3. Val av två justeringsmän/kvinnor
4. Val av ordförande och sekreterare för mötet
5. Redovisning av årets verksamhet (se nedan)
6. Redovisning av sällskapets ekonomi (delas ut på mötet)
7. Beviljande av styrelsens ansvarsfrihet
8. Val av styrelsemedlemmar (webb-redaktör, sekreterare, Bladet-

redaktör) och valberedning

9. Inkomna skrivelser och motioner
10. Övriga frågor
11. Mötet avslutas

### Verksamhetsberättelse

- Styrelsen har haft ett styrelsemöte samt ett arbetsmöte kring hemsidan.
- Den 10 mars hade vi vår vinterträff på Sjöhistoriska museet där Eva Hult visade oss bland alla Laurins ritningar och hur man hittar bland dem.
- Vårträffen hölls i år den 1 juni och som vanligt i Norrviken, Runmarö och 5 båtar.
- Höstträffen 7-8 september i Finnhamn besöktes av 4 båtar.
- Sällskapet har 50 medlemmar varav fyra är hedersmedlemmar.
- LKS-Bladet ges ut med 5 nummer per år, via hemsidan och e-post varav ett nummer med årsmötetesprotokollet och inbetalningskort trycks och skickas ut till alla medlemmar per post.

Styrelsen

Ta med alla dian Laurinseglande vänner!

*S/Y Hetairos, laurinkostern som slog Atlantrekord, överlevde en orkan i Indiska Oceanen och blev S/Y Roderich, en mångårig drömbåt för ett tyskt seglarpar*

”Atlantrekord slaget av Laurinkoster”. Så löd rubriken till en notis i nr 8 av På Kryss & Till Rors år 1973.”

En 14 tons valdäckad tysk nybyggd Laurinkoster, byggd i Hong-Kong 1972 och närmare 13 (sic) m lång har slagit nytt rekord. Seglingen från Las Palmas till Barbados tog 15 dygn och 18 timmar. Det är det snabbaste man vet att en enskrovsbåt presterat. Endast Eric Tabarlys trimaran *Pen Duick* har gjort passagen snabbare och glidit över på 11 dygn.”Den texten var



förstås extra spännande läsning för mig, en seglingsfrälst yngling, vars far nyligen förvärvat L32:an ”Diana”. Att det var en laurinkoster som satt rekordet satt bra!

Sommaren 1984 seglar vi med min hustru Leena in till Mariehamns Västra hamn med 3,2 t.



Laurinkostern *Lileca*. Hon var SXX:s lottbåt från år 1956 och med henne hade Lennart Brunnhage tagit en helt överlägsen totalseger i Gotland Runt, lilla klassen, följande år. Detta blev samtidigt debuten för Lennart Brunnhages karriär som framgångsrik havskappseglare.

Under de här åren var det alltid spännande att anlöpa Västra hamnen i Mariehamn, då man här ofta kunde stöta på intressanta segelbåtar med utländsk flagg. Denna gång hade vi nöjet att se en tyskflaggad 12 mR för ankar utanför Möcklö, lite söderom färjeterminalen på motsatta stranden. Spännande redan det! Men döm om vår förvåning då vi på redan utanför ÅSS paviljong fick se den största och mäktigaste laurinkoster vi någonsin skådat. Detta var ju laurinkostern som gjort den rekordsnabba seglingen över Atlanten enligt notisen i På Kryss ett drygt decennium tidigare! Båten, eller snarare fartyget, vilket i det här fallet nog torde vara en riktigare benämning, hette *Hetairos*, förde engelsk flagg och syntes vara hemmahörande i Rye, East Sussex.

Skepparparet, Walter och Auke Schultze-Freyberg var från Tyskland och de föreföll inte mycket äldre än vi själva, kanske drygt 30 år gamla, uppskattade vi. En kompis till dem utgjorde tredje man ombord. Att embarkera fartyget från jollen var inte så lätt pga skrovhöjden, men skeppare Freyberg visade sig vara stark som en björn. Ett stadigt tag i hans näve och snart var vi tryggt ombord. Inte endast storleken på *Hetairos* var imponerande, för 30 år sedan stack hon redan genom sin storlek ut

---

ur mängden här hemmavid. Men framförallt var det dimensioneringen och kvaliteten på allt ombord som imponerade. Detta var ett fartyg byggt för att klara av allt elementen kunde erbjuda. Här satt begreppet "att trampa fartygsdäck" verkligen rätt!

Då man kommer ner från sittbrunnen under däck har man två kojor akteröver brevid nedgången, av vilka styrbordskojen erbjuder plats för två vid behov. Förom dessa finner man U-pentry och navigationsbord.

I själva salongen finns ett dinette-arrangemang i form av tvärskeppsställda soffor till styrbord, med salongsbordet mellan dessa. På babordssidan en längsgående soffa, som även kan tjäna som koj under gång. Till skillnad från traditionellt inredda större havskryssare från samma tidsepok saknas här sjökojer bordwärts under däck. Däremot rymmer salongen en mängd skåp och lådor, allt mycket rejält och vackert utfört. Detta tyder på att *Hetairos* inte byggts för havskappsegling med stor besättning, utan snarare som en bekväm långfärdssegelare för en mindre besättning. Förom huvudskottet på bägge sidor av en korridor finns toaletterum och garderober och därtill draglådor från durkhöjd till däck. Med andra ord finns här plats för allt man kan tänkas behöva föra med sig på långa färder. Vidare föröver finner man en rymlig skans med två kojor och mera stuvutrymme.

*Hetairos* är byggd med teakbordläggning lagd i dubbla lager. Detta byggnadssätt ger ett tätt skrov, då de utanpåliggande bordens nåter ligger mitt på de inre borden och vice versa. Spanten, som är väldigt tätt placerade, är av dimensioner som fick mig att associera till traditionella träbyggda trålare. Även däcksbalkarna är av motsvarande dimensionering, och för att inte försvaga konstruktionen är även de däcksbalkar som ligger mitt under däcksluckorna i salongen av full längd. Dvs dessa är inte kapade, som brukligt är för öppningarna i däck, utan går hela vägen från ena skrovsidan till den andra. Här har man

verkligen inte kompromissat med styrkan i konstruktionerna någonstans!

Byggnadssättet ledde till att *Hetairos* förmodligen blev tyngre än Arvid Laurin avsett. På hans ritningar har han rubricerat henne "12 tons kosterbåt". I verkligheten är hon nog ett par ton tyngre. Men detta, att byggaren på den punkten inte lyckats förverkliga konstruktörens intentioner, är nog rätt vanligt för Arvid Laurins kostrar. Kanske båtarnas sjöstarka utstrålning även lockat båtbyggarna att inte spara på dimensionering och utrustning? Oberoende av var det verkliga talet för *deplacementet* ligger är detta definitivt ingen lättdeplacementbåt.

Båtbyggare David Cheng, hade byggt ett rejält fartyg på sitt varv i Hong Kong år 1972! Efter att vi visats omkring, såväl på som under däck, slog vi oss ner i sittbrunnen för att smälta våra intryck, medan vi lyssnade till skeppare Walters lugna utläggningar om *Hetairos* färder över världshaven. Självfallet var vi ju mycket imponerade av uppgiften att *Hetairos* hade seglat snabbare över Atlanten än någon annan enskrovsbåt någonsin, vid tidpunkten under tidigt 1970-tal. Skepparen tog detta med ro och framföll att

*Hetairos* enligt hans mening inte var någon utpräglad snabbsegelare. Visst hade man snittat runt 8,5 knop under färden över Atlanten, båten löper undan med slack i skoten och frisk vind. Men på kryssen till havs lönar det sig inte att försöka pressa henne högre än 60 grader mot vinden i sjö, då sker det på bekostnad av farten, berättade han. Givetvis kunde man också fråga sig hurpass väldokumenterade alla transatlantiska färder tidigare var. Kanske hade någon annan seglare också gjort en snabb överfart, utan att detta bringats till allmän kännedom? Men oavsett det skall inte *Hetairos* prestation förringas, tycker jag!

Jämför bara med tiderna för överfarterna under ARC-seglingarna idag, över 45 år senare. Få, även större båtar, klarar av överfarten snabbare! I detta sammanhang kan det ju vara intressant att notera att paret Pekka och Barbro



---

Karlsson för ett par år sedan tog totalsegern i ARC+ atlantseglingen i sin "Corona AQ", en L32:a från år 1965. (Se LKS-Bladet nr 86). Vid tillfället var Pekka i 75-årsåldern, hustrun Barbro några år yngre! Tredje man ombord var en seglarvän till paret. Trots att Corona AQ var äldsta och minsta båt i seglingen, hade hon seglat ikapp och ifrån flertalet större moderna båtar. Även vid andra tillfällen har laurinkostrarna visat konstruktörens förmåga att konstruera snabbseglande, långkölade båtar.

Omtöcknade, men samtidigt upprymda över allt vad vi sett och hört ombord på *Hetairos*, återvände vi till vår egen Lileca. Vad liten hon kändes efter besöket ombord på *Hetairos*! Men släktskapet gick det inte att ta misste på! Nästa vinter fick vi ett vänligt brev från paret Schulze-Freyberg, där de berättade att *Hetairos* var såld men att de skulle bege sig ut på Atlanten igen, nu med en nybyggd 65-fotare konstruerad av Henry Scheel. Med brevet hade de bifogat ett par artiklar ur seglingstidskriften *Die Yacht*, nr 22/79 och nr 5/85, där erfarenheter av att klara av stormar på världshaven i olika typer av segelbåtar avhandlades. Skepparen Walter Schulze-Freyberg berättar i "Die Yacht" nr 22/79 att man var på väg från Sydney till Cuxhafen 4 febr 1979 då barometern började falla snabbt. Trots att väderprognosen från Mauritius inte ännu innehöll några varningar, utan förutsåg en vindstyrka på 6 - 7 Beaufort, beslöt man sig på *Hetairos* för att passera ön Rodriguez på behörigt avstånd för att vid behov ha sjörum, ifall förhållandena skulle ändra sig.

Den 6 febr ökade vindstyrkan snabbt till 8 Beaufort och en hög dyning på 5-7 m höjd uppstod. Ombord garderade man sig genom att bärga storen och sätta stormfocken och med denna segelsättning var gången lugn och farten runt 6 knop.

7 febr kl 03.30 springer förstaget överraskande och stormfocken bärgas. Riggen säkras med fallen. Utan segel lägger sig *Hetairos* tvärs i sjön. Allt löst gods på däck bärgas eller säkras. När *Hetairos* ligger tvärs i sjön uppstår i lovart av skrovet, en strömbildning pga avdriften. Denna

bryter den annalkande sjön och däck förblir i stort sätt torrt. Nu utfärdar väderrapporten på Mauritius varning för den tropiska virvelstormen "Celine", med centrum 20 sjömil sydost om ön. Och orkanvarning ges för ett område med en omkrets på 500 sjömil från orkanens centrum. Orkanen når *Hetairos* vid 18-tiden och sikten försvinner. Vågkammarna försvinner och sjön antar pyramidaktiga former. *Hetairos* börjar rulla kraftigt från sida till sida och lägger sig vid 21-tiden i 90 grader på läsida. En hel del vatten tränger in och olika attiraljer flyger omkring under däck vid nedslagningen. Läns pumparna bemannas, men dessa går snart igen av bland annat alla de 70 tonbandskassetter, som av någon märklig anledning spolat upp sig. Nu bildar de en skön röra tillsammans med andra föremål och därtill olja, som läckt ut i kölrummet. Uppe på däck har radarreflektorn, monterad på 4 meters höjd, fullständigt deformerats och spinnakerbommarna och livflotten har lossnat ur sina fästen. Spinnakerbommarna är borta, men livflotten kan bärgas.

Vid 23-tiden blir *Hetairos* nedslagen på nytt och kommer i fritt fall, under ett tidsförlopp som besättningen senare beskrev som "en evighet" och landar i vågdalen på sidan. Trots detta exceptionellt höga fall tränger knappt något vatten in under däck denna gång.

Uppe på däck har nu mantågsstolparna böjts kraftigt och vindrodret är fullständigt havererat. Vindstyrkan var sådan att man måste svänga ansiktet mot lä för att kunna andas in igenom munnen, berättar skepparen Walter SF i artikeln. Efter att man röjt upp det värsta på däck återvänder besättningen från under däck, där fullständigt kaos råder. Batterierna hade lossnat ur sina fästen och flugit iväg mot pentryt, som fått stora krosskador. Sjökortet som blivit uppblötta i en blandning av slagvatten och batterisyror, är långtgående förstörda. En fästbult till motorbädden har brustit. Sextanten, som fallit ur sin låda är söndervriden och obrukbar. Splitter från matporslin och fotogenlampor ligger överallt och besättningen

skär sig i fingertopparna på detta splitter då de rengör läns pumparna som är blockerade av all sörja i kölrummet. Men varken skrov eller däck har ådragit sig några som helst strukturella skador och besättningen har turligt nog också klarat sig med enbart mindre blessyrer.

8 febr avtar vindstyrkan äntligen till 7 Beaufort och uppstädning och mindre reparationer företas ombord. Motorn går inte att få igång mera, men stormfocken kan ånyo sättas och kursen ställas mot Mauritius. Då inte radiopejlen heller mera fungerar kan en närmare position



inte bestämmas, innan man möter ett fartyg på skärande kurs, från vilket man får en exakt position. *Hetairos* löpte i hamn på Mauritius på förmiddagen 12 febr 1979.

På basen av den information av orkanen som man sedan fick på Mauritius, hade *Hetairos* befunnit sig på endast 30 sjömil avstånd från cyklonens centrum. Vindhastigheten hade legat på över 40 m/s och våghöjden hade varit runt 11 meter. Således bekräftades uppskattningen, att *Hetairos* fallit fritt ca 8 m, vara fullt realistisk. Ja, kanske t o m tagen i underkant.

I artikeln som behandlar stormtaktik till havs i båtar av olika skrovform, i nr 5/85 av "Die Yacht", förundrar sig artikelförfattaren Michael Bohmann över att någon båt överhuvudtaget kunnat överleva ett sådant fall. Detta då, inte minst överbyggnaden med dess fönsterventiler, belastas av hela den summerade kraften av båtens massa och rörelseenergi som fångas upp av vattnet. Skepparen själv är förundrad över att ingen person kom allvarligt till skada under

orkanen. Att *Hetairos* överlevde och klarade sig strukturellt helt oskadd i den cyklon som svepte över Indiska Oceanen och farvattnen runt Mauritius 6–8 febr 1979 måste tillskrivas laurinkosterns skrovform och *Hetairos* exceptionellt starka byggnadssätt, bl a med den i omlott lagda dubbla bordläggningen i teak. Att rida ut stormen med skrovet tvärs sjön fungerade för en så långkölad båt som *Hetairos*, resonerar Walter Schulze-Freyberg, då vattenströmningarna som uppstod i lovert pga avdriften lugnade ner sjön. Han skulle även använda samma taktik, ifall han skulle råka i en motsvarande situation på nytt med en båt av denna typ. För kortkölade båtar gäller det att löpa undan sjön för blotta riggen och att ytterligare reducera farten med linor på släp, för att undvika att båten skär upp okontrollerat i sjön, anser han.

Walter och Auke Schultze-Freybergs brev, daterat 12 mars 1985, blev min sista kontakt till *Hetairos*. Min egen familj växte och vår kära laurinkoster *Lileca* blev oss trång, i synnerhet de gånger även min reslige far deltog i våra färder. Inte minst då han var en decimeter längre än salongskojerna ombord. Laurinkostern förblev vår favorit som båttyp, dess utstrålning av sjövärdighet och styrka, parad med överraskande fartresurser, har alltid utövat en stark lockelse. Vi lyckades inte, trots ihärdigt sökande komma över en lite större träbyggd laurinkoster. Ägarna höll i sina klenoder på den tiden! Istället blev det så småningom skapelser från Sparkman & Stephens ritbord och i glasfiber, då arbetslivet började kräva allt mer tid och resurser.

Men minnet av den magnifika laurinkostern *Hetairos* förblev bestående och under årens lopp försökte jag gång på gång finna spår efter henne på nätet, utan att någonsin lyckas. Vart manne hon tagit vägen?

*Hetairos blir Roderich, ett möte 25 år senare*

Det skulle dröja 25 år efter vårt första möte i Mariehamn innan vi återsåg henne, och även

---

denna gång i Mariehamn! Året var 2009. Under det kvartsekel som gått har seglingen genomgått en dramatisk förändring, inte minst då det gäller båtstorlekar. År 1984 hade *Hetairos* verkligen stuckit ut ur mängden, då var hon väldig jämförd med alla de andra båtarna i hamnen. Nu, 25 år senare, var hon fortfarande stor men det fanns ändå flera betydligt större seglare förtöjda vid Ålands Segelsällskaps bryggor. Hon hade försetts med ett långt peke i form av en kraftig stålörskonstruktion, men i övrigt var hon sig lik. Och för att låna Curt Gelins omdömen (gällande L32:an i hans bok "500 segelbåtar i test"): "Starkast av alla...ingen annan excisterande båt såg ut att klara så mycket oväder och stryk" syntes ännu mera träffande för denna större syster, konstruerad av Arvid Laurin, i internationella seglingsorganisationer känd som "the Swedish Genius" och utformad av oerhört skickliga båtbyggerhänder borta i Sydostasien.

*Hetairos* hade även bytt namn och nu hette hon *Roderich*. Och nu deltog hon i ICCY-eskadersegling (International Council of Cruising Yachts) som det året hade Mariehamn som destination. Själva var vi i Mariehamn, på hemväg från årets semestersegling. Vi hade då, sedan några år tillbaka, återgått till laurinkostern och var nu stolta ägare till *Casella II*, den koster med vilken Yngve Cassel framgångsrikt deltagit i Bermuda Race och Transatlantic Race år 1960. Vilket sammanträffande, tyckte vi!

Tyvärr hann vi bara med ett kort besök ombord på *Roderich* då ICCY-eskadern skulle dra iväg och ägarparet Elke och Peter Mikoteit gjorde sitt fartyg klart för avfärd. Då *Hetairos* såldes 1985 hade säljaren förbehållit sig rätten till namnet *Hetairos* för sin nästa båt så laurinkostern döptes om till *Roderich* vid ägarbytet. Men visst var det en upplevelse att få trampa detta stadiga däck igen och att beundra det fina träarbetet ombord. Vi hann också utväxla våra respektive adressuppgifter innan det blev tid för uppbrott.

Vi kom att vara i kontakt per email med Elke och Peter, men tyvärr kom vi inte att träffas under våra fortsatta färder till sjöss efter detta. Dessvärre visade det sig småningom också att mina leder inte heller gillade träbåtsunderhåll utomhus i vårt kalla klimat och därför sålde vi *Casella II* år 2012 till en god vän, som uppskattade den fina båten och gav henne den goda omvårdnad hon förtjänar. Detta har glatt mig mycket, hon är ju seglingshistoriskt värdefull och därtill en otroligt fin seglare, hon löper undan så fantastiskt fint redan i lättaste bris! Att vårt nästa val föll på en mycket välbyggd L32:a var ganska naturligt. Inte heller under sommaren 2012, då vi seglade hem L32:an *Svinga* från Stege i Danmark, råkade vi på *Roderich*.

Elke och Peter har under årens lopp deltagit aktivt med *Roderich* i ICCY årliga eskaderseglingar, med destinationer i såväl Nord- som Östersjön. Ett år gick eskadern igenom Saima kanal till Savonlinna vid sjön Saimen i östra Finlands insjödistrikt. Staden är känd för sina operafestivaler under sommaren i den medeltida gränsfästningen Olofsborg. Att ta sig ända dit tar tid, och därtill går ju kanalen igenom ryskt territorium, med allt vad detta innebär. Trots det hann man segla dit med *Roderich*, tur och retur från Tyskland, under den 25 dagar långa sommaresemestern! På hemfärden låg man och kryssade nästan en hel dag i besvärligt väder utanför Hangö, på den tiden kunde man inte anlöpa hamnarna i de Baltiska länderna, berättade Elke i ett mejl. Vid hamnmanövrarna var det gracila Elke som brukade stå till rors bakom den rejäla skeppsratten ombord på mäktiga *Roderich*, vilket ofta väckte förundran. Men efter att Elke lärt sig manövrera fartyget, var detta ju ett förnuftigt förfarande då Peter, som är större till växten, förstås därigenom har lättare att gå iland från det höga förskeppet då man lägger till. Jag sände dem kopior på några bilder jag tagit den gången vi var ombord på *Hetairos* i Mariehamn år 1984. Bilderna var till glädje, då de erinrade Elke och Peter om hur fartyget såg ut den gången de tog över. Då skars förseglen på traditionellt vis med pistolhakar på

---

stagen, alltså ännu inga förseglar på rulle!  
Fartyget var inte heller försett med peke på den tiden. Skyligheten i däck ovanför salongen blev småningom lite otäta i fogarna och ersattes med nya öppningsbara luckor. Från våra bilder mindes de gamla plyschöverdragna dynorna i salongen, orginalspisen med ugn mm. En farkost av den här kalibern är ett långtidsprojekt där man lever in sig med sitt fartyg och tar en sak i sänder, man har ett längre tidsperspektiv, och innehavet blir en livsstil.

Från början tog man hand om allt underhåll själv, men under senare år har man även fått hjälp av ett professionellt varv. Bl a lade man ett nytt teakdäck år 2003 och en ny motor installerades år 2007. En fördel, också ur underhållssynpunkt, är det gedigna utförandet med den redan tidigare omnämnda dubbel bordläggningen i teak. Trots att *Roderich* ju redan har 46 år på nacken och varit med om hårda duster på världshaven, är hon fortfarande helt tät och har aldrig tagit in något vatten, inte ens vid sjösättningen på våren.

Det är inte enbart båtarna som har ändrats med åren, seglingen är inte längre såsom tidigare. Umgänget i hamnarna är inte mera lika spontant och Peter och Elke saknar det gamla umgänget seglare emellan. Tidigare var det också alltid många som samlades runt *Roderich*, då de lade till i någon hamn men numera är det få som känner till båttypen, berättar de.

Tyvärr hann Peter och Elke aldrig förverkliga, i synnerhet Peters stora dröm, att bege sig ut på en längre resa över de stora haven med *Roderich*. Hälsoproblem kom emellan och detta har lett till den tunga insikten om att man blir tvungen att ta avsked från detta unika fartyg. Alla som har haft förmånen att inneha en farkost som denna, ett ombonat flytande hem där själen vilar och med vilken man tryggt kan

segla iväg till varthelst på jordklotet som man sig önskar eller drömt om ett dylikt innehav, kan säkert föreställa sig hur tungt ett sådant avsked måste vara.

För mig har *Hetairos/Roderich* representerat den drömmen och därför är min önskan nu att *Roderich* skulle finna en ny ansvarsfull ägare, helst här i våra hemmavatten där hennes geniale konstruktör drog upp de kraftfulla linjerna med sin stilsäkra, vassa penna.

Jag står gärna till tjänst med kontaktuppgifter till ägarna om någon är seriöst intresserad av fartyget.

*Roderich* ligger i Maasholm, vid floden Schleis utlopp, ca 20 sjömil nedströms från staden Schleswig.

### Fakta

Namn: Hetairos/Roderich

Båttyp: Kutterriggad laurinkoster

Konstruktör: Arvid Laurin

Varv: David Cheng

Byggnadsort: Hong Kong, År 1972

Mått: Längd över allt (inkl. peke): 14,82 m

Längd över däck: 12,25 m

Djupgående: 2,20 m

Deplacement (på ritningen) 12 ton

Kölvikt: 5,4 t

Byggnadsmaterial: Bordläggning i dubbel teak

Däck: teak

Inredning: teak

Ballast: bly

Rigg: aluminium, genua och kutterfock på rulle

Motor: VW Alpha diesel 58 hkr

Tack för text av medlemmen i LKS!

*Fredrik Ekström, L 32 Svinga  
Kyrkslätt, Finland*



Avsändare:  
Laurinkostersällskapet  
c/o Belinda Embjör's Lundberg  
Lindalsvägen 53 A  
135 50 Tyresö



*Vår medlem Åke Somnell har sen en tid lämnat oss och seglat iväg på en oändligt lång resa.*

*Vi vill tacka för allt det fina material han har skickat oss och som vi under lång tid har kunnat följa i Bladet.*

*Där delar han och Birgit med sig av sina erfarenheter och trevliga minnen från Jorden-runt-seglingen med L-28 Miss My.*

*Vi kommer alltid att minnas honom som en stor seglare!*

*LKS hedrade honom med en bukett vid begravningsceremonin.*

*Ordförande Håkan Lundgren*

