

Medvind

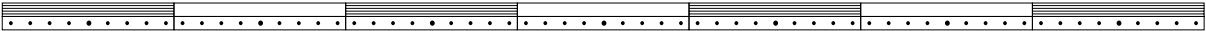
Nr 4 2017

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÅTKLUBB • IF-KLUBBEN I DANMARK



TJÖRN RUNT I SOL OCH ÅSKA
EN GOD VEN ER BORTE
HOLLÄNSKT DELTAGANDE PÅ SM





REDAKTION

INNEHÅLL

MEDVIND
S:T LAURENTIIG. 10 A
222 21 LUND

ANSVARIG UTGIVARE
MAREK JANIEC
TEL. 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

REDAKTÖR
PER OSVALDS
TEL. 031-41 61 03
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

LAYOUT
KAJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK
EXAKTAPRINTING

PAPPER
EDIXION

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:
TORD ØRNELUND
NILSEN



ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
FORMANNENS HJØRNE	4
ÅTTE KJAPPE I LENS	4
NM 2017	5
VINTERTUR MED IF-KLUBBEN	6
KAERE MEDVIND LAESER	7
EN GOD VEN ER BORTE	8
DM I PRÆSTØ 2017	8
IF-BÅTENS HISTORIA	10
TJÖRN RUNT I SOL OCH ÅSKA...	12
SM 2017	14
TRE GÅNGER GILLT	16
TVÅ ÅR MED PRYDA MARI	17
A CUNNING PLAN	18
MÄTBREVET	21
IF-BÅTKLUBBARNÄ	22
KRYSS-LÄNSBANA – HUR LYCKAS MAN	23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
ORDFÖRANDE
MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE
LARS GRADEN
MOBIL: 0 7 0 5 - 4 5 46 94
POSTLG@HOTMAIL.COM

KASSÖR
FREDRIK WIGELIUS
MOBIL: 0768-30 71 84
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

SEKRETERARE
JOOP SOMHORST
MOBIL: 0723-71 61 80
JOOP.SOMHORST@GMAIL.COM

BOTTENHAVET
CLAS TJÄDER
MOBIL: 0702-27 74 51
CLAS.TJADER@NORRSKOG.SE

OSTKUSTEN
MARTIN RUNDSTRÖM
MOBIL: 0707-33 96 96
MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM

SYDKUSTEN
MAREK JANIEC
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VÄSTKUSTEN
FREDRIK HANSSON
MOBIL: 0763-98 88 63
FREDRIK.HANSSONMAIL@GMAIL.COM

REDAKTÖR MEDVIND
PER OSVALDS
TEL HEM: 031-41 61 03
MOBIL: 0707-61 25 58
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

WEBMASTER
MIRKA JAMIOLKOWSKA
MOBIL: 0768-997888
WEBMASTER@IFBOAT.SE

TEKNISK ANSVARIG
GÖRAN EJDELING
TEL HEM: 031-28 80 22
GORAN@EJDELING.SE

NORSK IF-BÅTKLUBB
MORTEN MERO
ENGERJORDET 12
NO - 1365 BLOMMENHOLM
T E L : + 47 9507 3714
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 78
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.SE
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK

WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL
WWW.FOLKBOAT.YACHTING.ORG.AU

ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND

TYSKLAND
DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEN-
VERENIGUNG
MARTIN MEYER
WINDSCHEIDSTR. 17/2
DE-10627 BERLIN
TEL: +49 172 323 22 73
OBMANN@IF-BOOT.DE

HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM
VERENIGING
BIJENMEENT 32
NL-1218 GC HILVERSUM
TEL: +31 357 731 445
SECRETARIS.NMV@
MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND
S T. MAWES SAILING CLUB
MARIEHOLMS FLEET
FLEET CAPTAIN ALAN MACKLIN
T E L : + 44 771 734 8986
ALANDMACKLIN@GMAIL.COM

AUSTRALIEN
FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA
C/O STAFFORD WATTS
113 CARABELLA STREET
AU-2061 KIRRIBILLI, N.S.W.
TEL: + 61 425 214 737
WATTS_SJ@HOTMAIL.COM

Ordföranden

HAR ORDET

 ÅRET HAR PRÄGLATS AV IF-ENS 50-ÅRSJUBILEUM. Hela förbundet och framför allt Ostkustens IF-båtklubb har firat med att ställa ut sin fina IF-båt "Pryda Mari" på Stockholmsmässan "Allt för sjön". Vi har skrivit om båten på vår webbplats seglaif.se och hissat våra förstagsflaggor vid SM på Rastaholm och i våra hemmahamnar runt om i landet. Internationellt har båten även firats genom att den ställts ut på båtmässor i Amsterdam och Berlin.

Förutom ett stort mått av ideellt arbete kostade mässutställningen en hel del, ungefär lika mycket som att ge ut ett extra nummer av "Medvind". Men det fanns pengar undanstopgade i ladorna, och den fortsatta verksamheten blir inte lidande. Varje år har vi förvisso inte råd och ork att göra samma satsning, men kanske vi kan göra en liknande grej igen om fyra år, då vi kommer att ha tävlat om SM-titeln i en obruten följd av 50 år.

IF-båtförbundet är Sveriges största kölbåtsklassförbund. Vid budgetårets slut den 30 september hade vi 419 betalande medlemmar, vilket är en dryg 5-procentig minskning. Den nedåtgående trenden vi har fått vidkännas under de senaste åren beror nog i första hand att seglingsintresset har minskat bland folk i allmänhet, men även också där-

för att medlemskollektivet i förbundet blivit allt äldre och båtarna kanske inte används i samma utsträckning som innan. För att få trenden att vända skulle vi sannolikt behöva en högre förnyringstakt.

IF-båten är en båt som är billig att köpa och äga, så det borde kunna locka seglingsintresserad ungdom till klassen. Du som säljer din båt, informera den nye ägaren om IF-båtförbundet och dess fördelar. Och du som behåller din IF på äldre dar, ta med dig ungdomar ombord för att dessa ska få känna på den äkta "IF-båtkänslan" och för att IF-en ska bli deras första alternativ när det blir dags att skaffa en egen.



Marek Janiec, Ordförande i Svenska IF-båtförbundet
Chairman of the Swedish IF-boat Association

SHORT IN ENGLISH

 THE YEAR HAS BEEN CHARACTERIZED BY THE 50TH ANNIVERSARY OF THE IF. The entire association and especially the Eastern IF Boat Club has celebrated by exhibiting the IF s/y "Pryda Mari" at the Stockholm Boat Show "Allt för Sjön". We have written about the boat on our website seglaif.se and hoisted our forestay flags at the Swedish Championship Regatta and in our home ports around the country. The boat's anniversary has also been celebrated by exhibitions at boat shows in Amsterdam and Berlin.

In addition to a large measure of non-profit work, the exhibition costed, almost as much as publishing an additional issue of "Medvind". But there was money "tucked away in the barns", and the continued activities of the Association will not be suffering. Maybe we can do something similar in four years time, when we will have competed for the SM title in an unbroken sequence of 50 years.

The IF Boat Association is Sweden's largest class asso-

ciation of keelboats. At the end of the financial year, the Association had 419 paying members, which is a loss of about 5 percent compared to the previous year. This is primarily due to the fact that the interest of sailing within the population have decreased in general, but also because the community of the Association has grown older and the boats may not be used to the same extent as before. To get the trend to reverse, we would probably need a higher rejuvenation rate.

The IF boat is cheap to buy and possess. This should attract sailing-interested youth to the class. If you sell your boat, inform the new owner of the IF Boat Association and its benefits. And if you keep your IF in older days, invite young folks on board to let them feel the true "IF boat feeling", so that the IF will be their first option when it's time for the boat of their own.

Formannens HJØRNE

🌀 2017 HAR VÆRT MEGET BEGIVENHETSRIKT NÅR DET GJELDER IF'ENE OG IF-KLUBBEN! Først og fremst har det vært et jubileumsår for IF'en med feiring av 50 år siden den første båten traff vannet. Det ble også et bra NM med 25 båter – etter litt iherdig ringeinnsett fra styret. Færderseilasen hadde et nytt opplegg med innkomst i Tønsberg. Det har vært noe tendens til nedgang i antall deltagere - noe som synes å være en generell utvikling og som ikke bare gjelder klubbens aktiviteter – det er mye som konkurrerer om vår tid og delaktighet! Det som er gledelig er tilgangen på nye medlemmer – både yngre og eldre, så klubben er fortsatt i vinden!

På den andre siden har 2 båter gått ut av sirkulasjon – NOR 21 på grunn av alder som medførte svakheter i konstruksjonen og NOR 39 etter et ublidt sammenstøt med en annen båt i starten på en serieseilas.

Jeg synes dette året har gått altfor fort og nå er båten snart på vei opp på land igjen og det virker ikke som så lenge siden den ble satt ut! Så frem til vi er klare for en ny

sesong blir det å gå gjennom minnene fra denne sesongen og ta for seg noen ting som skal vedlikeholdes, endres eller monteres nytt! Det er alltid noe som må, bør eller kan fikses, men det er, for meg i hvert fall, gleden ved å ha en IF. For selv om det i utgangspunktet er en enkel båt er det mange mulige løsninger på funksjonene og utstyret om bord!

Så når det nå går raskt mot jul (!) og et nytt år vil jeg takke for året og sesongen 2017, ønske alle en god høst, vinter og etter hvert jul og ser frem til nok en ny seilse-
song!!



Morten Mero, formann
Norsk IF-båtklubb

ÅTTE KJAPPE I LENS

🌀 Terje og NOR 30 har vært med i mange år og de fleste har vel sett forvandlingen av NOR 30! Fra å være en "vanlig" IF til å bli en grå stripe en for tilslutt å ende opp som en hvit svane! Det er vel få som kjenner IF'en så godt som Terje etter å ha tilnærmet plukket den helt fra hverandre for deretter å sette den sammen igjen. I tillegg etablert mange smarte løsninger. NOR 30 er nå solgt, men IFklubben vil nok ha stor glede av Terje i tiden fremover også og det setter vi stor pris på!



Hvor gammel var du da du begynte å seile?

Tidlig i tenårene

Hvorfor seiler du IF?

En vakker klassisk båt, enkelt med kun to personer men allikevel utfordrende å seile fort under alle forhold. Godt miljø og aktiv klasseklubb som ivaretar interessen for IF båten.

Hva er det beste og verste med IF'en?

En båt som tåler det meste og uten de store kostnadene. Mangel på ståhøyde blir etterhvert slitsom om man er på tur.

Hva er din favoritt-ting om bord?

Løygangen og akterstag.

Hva er din beste og verste regattaopplevelse?

Årets NM som rormann på en annen IF var en flott opplevelse. Å få en Drake inn gjennom forskipet var ingen hyggelig opplevelse. Fikk jo ikke fullført Kongens serieseilas det året.

Hva synes du om IF-miljøet?

Fantastisk, nesten som en stor familie. Utpreget delekultur og stort sosialt engasjement.

En blir aldri utlært som seiler. Hva vil du bli bedre på nå?

Lese banen og forholdene

Har du IF-båt om 5 år?

Nei, men seiler forhåpentligvis fremdeles IF.

NOR 30

Fakta: Solgte Ifnot i juni 2017

Navn: Terje Johannesen

Alder: 69

IF-eier siden: 1996

Deltatt i følgende regattaer

i 2017: Kongens Serie og NM med NOR135

EN JUBILEUMSFEST en flott dame verdig!



🌀 **BÅDE FÆRDERSEILASEN OG NM FOR IF 2017** ble kombinert med en markering av båtens 50-års jubileum, sistnevnte med en festmiddag.

Med en flott ramme rundt NM/jubileumsfesten hos Oslo Seilforening på Lille Herbern – både øya og restauranten – lå alt til rette for en herlig fest! Med 25 båter påmeldt til NM var årets godkjente NM sikret! Så var det bare festmiddagen da! Etter en litt slakk start tok det seg opp og endte med 43 påmeldte – som var veldig bra! Men når gjestene inntok kroa ble det fort klart at her var det flere! Det endte faktisk med 52 gjester og det var veldig hyggelig! Ansvarlig hovmester gjorde en strålende innsats med å skaffe plass til alle. I tillegg var det påmeldt 10 fra arrangøren Oslo Seilforening – og de ble nesten dobbelt så mange! Så her ble det jubileumsfest med flott grillmeny for NM deltagere og andre medlemmer med latter, prat og hyggelig samvær! Kombinert med strålende vær kunne det ikke bli bedre! Avviklingen av NM så det en stund faretruende ut for med lite vind – men for et vær! Strålende sol hele dagen gjorde det til en opplevelse! Oslo seilforening gjorde en kjempejobb og klarte å avvikle totalt 6 seilaser – tre på lørdag og tre på søndag!

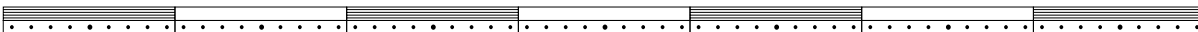
Det som var spesielt hyggelig i år – i tillegg til å ha 25 båter på startlinjen – var spredning i deltagelsen fra andre deler av landet enn Oslo-området. Å få med deltagere fra

Nøtterøy og Vestlandet var veldig gledelig kombinert med flere nye båter og seilere – det var også svensker med, men de regner vi som «fast inventar» da de har vært med i så mange år – uten at det betyr at vi ikke setter stor pris på de! Resultatlisten fra NM ble litt «som vanlig» med noen gjengangere fra tidligere NM'er: NOR 128 klarte å hanke inn seieren selv med en tjuvstart, mens NOR 75 og NOR 63 tok de neste plassene, men det var tett ved start og rundinger og det meste brukte ordet var helt tydelig - STYRBORD!

Så stor takk til alle som deltok – både i NM og på festen – for at dere var med å gjøre dette til et fantastisk NM og en strålende fest for – som sagt – å hedre en flott dames 50-års jubileum.

MORTEN MERO
FORMANN NOR-77





VINTERTUR MED IF-KLUBBEN

🚢 BESØG I HOLBÆK D. 27. JANUAR 2018

PROGRAM

Kl. 10.30 skal vi se restaureringen af og høre historien om Gelasan Anna Møller, som Nationalmuseet er ved at restaurere i Holbæk.

Kl. 11.30 viser Claus rundt på Holbæk havn med besøg på nogle af de træskibe som er hjemmehørende i Holbæk havn.

Kl. 12.30 sætter vi næsen op efter noget god mad som vi skal indtage på Jensens bøfhus.

Pris ialt for dette sublime tilbud er kun kr. 150, dog skal du selv betale for drikkelserne til frokost.

Tilmelding til Claus på Mail cleskild@gmail.com

Indbetaling af beløbet på mobilpay 27291746

Skynd dig hvis du skal være sikker på at komme med der er kun plads til 30 tilmeldninger

Derefter viser Claus rund på havnen hvor vi bla skal se skibet Hjalme og måske nogle af de øvrige træskibe som ligger i Holbæk havn.

SKIBET HJALME

Skibet blev bygget og søsat i 1906 fra Peter Larsens værft i Randers, og fik navnet Ester af Lohals. Fragtskibe af denne type krydsede det danske farvand med forskellige varer det meste af året og, og kunne sejles af en skipper og en bedstemand/styrmand og en dreng til hjælp. Ejeren Skipper Martin Sørensen sejlede med alt fra Tømmer, kul, bri-



ketter, salt, klinker og mursten. En overgang var det telegraf kabler der skulle sejles ud til danske småøer som var med til at binde Danmark sammen.

ESTHER fik sin første maskine i 1922 og sejlede herefter med almindelige fragter som briketter, kul, stensalt, cement m.m. Skibet fik nye ejere flere gange, og endte som mange andre af datidens fartøjer som stenfisker.

Efter en kort periode i udenlandsk eje blev skibet købt af A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal med henblik på bevaring som museumsskib.

Efter en omfattende restaurering på J. Ring Andersen's skibsværft i Svendborg, overdrog A.P. Møller fonden i 1976 ANNA MØLLER til Nationalmuseet. Navnet ESTHER var i mellemtiden blevet optaget af et andet skib, og man valgte derfor at opkalde skibet efter skibsrederens farmor.

Fra september og min 3 år frem kan man på Holbæk havn følge restaureringen af Anna Møller.



CLAUS ESKILDSEN
CLESKILD@GMAIL.COM



BJARNE PEDERSEN
BP59@MAIL.TELE.DK

Claus og Jeg (B.P) har overtaget jobbet med at samle materiale til Medvinde. Så frem over må I meget gerne sende det til os og gerne meget!

På forhånd Tak!

KÆRE MEDVIND LÆSER OG IFER SEJLER

IF KLUBBEN HAR FÅET NY HJEMMESIDE som administrere af Magnus Reitzel (magnus_reitzel@hotmail.com) Og vi håber at man vil benytte sig af den og hvis der skulle være nogle spørgsmål så er I meget velkommen til at kontakt Magnus. Alle de gamle fotos fra den gamle hjemmeside vil blev overført til en harddisk så man kan altid spørge om dem!

Vi har også lavet en Facebook gruppe: If klubben som er en officiel lukket gruppe for danske og svenske Ifer

sejler eller hvem der vil være medlem. Mand kan bruge den til alt lige fra gode råd aftale om kapsejles det er kun fantasi som sætte græsser.: <https://www.facebook.com/groups/165096653982609/>

Jeg er administrator for den og godkender Jer.

Tak for et godt DM og rigtig god JUL.

Vi ses i det Nye år eller på Facebooken.

KNUS BJARNE PEDERSEN

En god ven er borte

I JULI MÅNED SOV HENRIK BLOMDAHL STILLE IND efter en del års sygdom. Henrik Blomdahl var et af IF-klubbens fyrtårne. Henrik vidste "alt" om IF-båden, og han var altid parat til at dele sin viden. Vi kunne alle drage nytte af hans bundløse og detaljerede viden om alle de små og store facetter i IF-bådens liv og udvikling.

Henrik deltog ivrigt i flere perioder i bestyrelsesarbejdet i IF-klubben så sent som til 2016. Et arbejde, hvor han specielt bidrog med sin store og specifikke tekniske viden. Med denne baggrund blev han også IF-klassens måler. Et hverv, han bestred i en lang årrække, og som dermed gav ham kontakt til mange nye og gamle medlemmer af IF-klubben.

Han var selvskreven som deltager i det omfattende og tilbagevendende arbejde med etablering og udvikling af IF-bådens Klasseregler. Dette skete i nært samarbejde med det svenske og det norske IF-forbud. I denne forbindelse etablerede han et fint forhold til de andre landes repræsentanter, hvilket gavnede os andre, og som samtidig bidrog til samarbejdet landene imellem i det internationale forum for IF-både - IFRA.



Henrik Blomdahl t.h.

Henrik var i mange år den lykkelige ejer af den lysegrønne IF-båd "MUFFE" DEN 178. Den købte han som ny i 1970'erne, da IF-klassen stormede frem. Henrik var ivrig tur- og kapsejler, og han havde mange timer på vandet. "MUFFE" var i IF-klassen kendt som den mest veludstyrede og velholdte båd. Fra Henriks ideer om trim og placeringer af blokke, skinner, udformning af luger mm. er der kommet mange gode og velfungerende systemer. Han var bl.a. skaberen af det nuværende undervants-røstjern, der ikke knækker, som den oprindelige udgave gjorde. Desværre måtte han på grund af sin tiltagende sygdom afhænde "MUFFE" for cirka 8 år siden.

Vi skylder Henrik en stor tak for hans venskab, loyalitet og indsats for IF-båden. Æret være hans minde.

PREBEN LERCHE

Førstegangsdeltagende

VED DM I PRÆSTØ 2017



❖ **MIN SØSTER, STINE, OG JEG ANKOM TIL PRÆSTØ** torsdag eftermiddag. Skippermødet startede kl. 17.30 og båden skulle rigges til inden prøvesejladsen. Stemningen på havnen var god. Nabobåden bød os på whisky og så var stemningen ligesom lagt.

At deltage ved DM i Præstø har været yderst lærerigt. Det var første gang både min søster og jeg deltog i et kapsejladstævne, og derfor var der også mange nye indtryk ved oplevelsen. Vi var begge overraskede over, hvor hårdt det var og hvor svage vi selv var. Kapsejlads kræver sin træning og øvelse - big time!

Selvom det var konkurrence var fællesskabet i top og ingen var for fine til at give gode råd om, hvordan man kunne optimere sin sejlads. Det gjorde, at man ikke følte sig alene i konkurrencen og det gjorde, at man havde mulighed for at udvikle sig.

Det var en rigtig god oplevelse at blive taget så godt imod blandt de andre IF-sejlere, og man følte sig i gode hænder og som en del af fællesskabet.

HILSEN LAURA HANSEN

❖ **JEG KØBTE MIN FØRSTE IF:ER FOR OMKRING 4 ÅR SIDEN.** Jeg har altid været en inkarneret tursejler, og ikke haft det store tanker om at sejle kapsejlads.

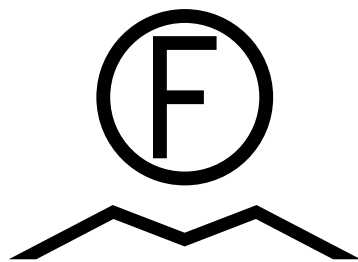
Da jeg for et lille år siden kom ind i bestyrelsen for IF'er begyndte jeg at få mere og mere lyst til at prøve kræfter med lidt ræs på vandet. Jeg var så heldig at Bjarne Pedersen havde en ledig plads til en gast som var helt uerfaren i kapsejllads, det blev en stor oplevelse. Det var sammenholdet inden det hele gik i gang, og så hvordan sporten tog helt over da start skuddet blev fyret af, så var der gang i den der blev råbt og skældt ud på hvad som helst der kom lidt i vejen, men lige så snart dagens sejlaser var forbi var der gang i hyggen og sammenholdet, det var en pragtfuld oplevelse tak Bjarne fordi du fik lokket mig med.

Vi fik noget god mad, og i det hele taget var det et super arrangement, som Præstø sejlkлуб havde stablet på benene. Tak til Jer alle for at give mig denne pragtfulde oplevelse, og ikke mindst tak for hjælpen til dem der gav os en hjælpende hånd de par gange da vi blev "grundejere"

HILSEN CLAUD



FRÅN TRÄKOLSHYTTA till IF-båt



1973 byggde man ut lokalerna för att kunna klara av den ökande produktionen. En viktig del i denna utbyggnad var den stora monteringshallen dit en stor del av slutmonterings- och avsyningsarbetena förlades.

Än idag associeras namnet Marieholm med glasfiberbåtar av högsta kvalitet. Dock är Marieholms historia mycket äldre än glasfiberbåtarna.

 **MARIEHOLMS BRUK AB**, som var företagets namn till en början, grundades redan 1836. Under hela 1800-talet fanns i Marieholm en hytta, där man framställde tackjärn. Järnmalm, så kallad myrmalm, hämtade man upp från de närbelägna sjöarnas botten. Träkol milade man med ved från de omgivande skogarna. Energin till masugn och smideshammare kom från vattenhjulen som drevs av den uppdamda forsen. Men

”Den stora hyttödöden” som härjade kring sekelskiftet drabbade även Marieholms Bruk. Strax efter sekelskiftet blåste man i hyttan för sista gången.

HACKELSEMASKINER OCH TRÖSKVERK

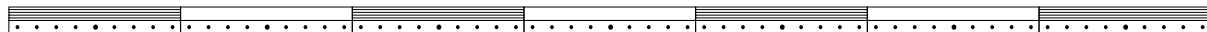
Men smålänningar är ett idogt och påhittigt släkte. Den första delen av 1900-talet tillverkades gjutgods, jordbruksmaskiner och järnspisar. Marieholms Bruks hackelsemaskiner och tröskverk var vida berömda långt utanför Smålands gränser. Vid jordbruksutställningen i Stockholm anno 1912 tillerkändes Marieholms Bruk guldmedaljen för ”Mycket godt stift-tröskverk med hästvandring”.

ÅR 1950 - NYA ÄGARE, NYA IDEER

År 1950 köptes bruket av familjen Särnmark. De gamla otidsenliga lokalerna revs och en ny fabrik byggdes. Till Marieholms Bruk flyttades ett litet företag från Göteborg, som gjorde elektriska kontakter. Denna sida utvecklades snabbt och Marieholms eldon kom att sitta i flygvapnets flygande Tunnor, Lansen och Draken.

ÅR 1955 - DEN FÖRSTA PLASTBÅTEN BYGGS

Samtidigt som man utvecklade eldonstillverkningen, hade man ögonen öppna för nya produkter. Vid början av 1950-talet hade de första



glasfiberbåtarna börjat dyka upp. Företagsledningen "tände" på denna produkt och ansåg, att glasfiberbåtar borde ha framtiden för sig. Vid denna tidpunkt existerade knappast någon erfarenhet av glasfiberbåtar i Sverige. Därför importerade Marieholms Bruk år 1955 från Kalifornien i USA ett komplett paket för båttillverkning. Paketet inkluderade formar, material, information om tillverkningsteknik etc. Då Marieholm tidigare inte hade någon erfarenhet från båttillverkning, anställdes samtidigt från USA en plastbåtsspecialist för att lära upp folk i Marieholm hur man bygger en plastbåt.

"SWEET-SIXTEEN"

Den första båten "Sweet-Sixteen" blev en stor framgång. Det var en 16 fots sport- och vattenskidsbåt med elegant trädäck. Sweet-Sixteen kom sedan att tillverkas i tio år.

FRÅN CIT-CAT TILL CATALINA

Ett flertal andra öppna sport- och roddbåtar följde. De hade namn som Cit-Cat, Cadet, Cavalier, Corall och sist i raden Concorde. År 1959 kom den första familjebåten - Catalina. Den hade tre kojplatser och utombordsmotor. Den var också en av de första båtarna, i vilka Volvo-Pentas Aquamatic-drev monterades. Catalinan blev en riktig trojkanare och fanns länge i Marieholms båtmodellprogram.

SEGELBÅTARNA KOMMER

Efter 10 års erfarenhet av plastbåtstillverkning var det dags att presentera den första segelbåten. År 1966 kom den första i raden, som fick modellnamnet "Sea-Cat".

IF-BÅTEN SER DAGENS LJUS

År 1967 vidareutvecklade Tord Sundén tillsammans med Bruket den Nordiska Folkbåten till en modern plastbåt. Den nya båten fick Folkbåtens linjer, men den anpassades något efter tidens krav. Fribordet höjdes för att ge mera plats inombords. I och

med att glasfiberskrovet blev lättare än ett träskrov, kunde kölvikten och segelytan ökas. Den nya båten gavs till en början namnet "Internationell Folkbåt", vilket IF-båten fortfarande benämns av många, speciellt i länderna utanför Skandinavien. Båten blev en stor framgång. Namnet ändrades till "IF-båt", när den år 1970 bildade sitt klassförbund, skrev sina första klassregler och blev antagen som entypsklass av Svenska Seglarförbundet. Än idag är IF-båten en av Sveriges största entypsklasser för kölbåtar. Den seglar dessutom som entypsbåt i ett flertal länder, framför allt i Norra Europa, där det finns nationella klassförbund.

TRANSATLANTIC TAR ÖVER

Början av 1970-talet var en synnerligen expansiv period för Marieholms Bruk.

Säsongen 1970-71 var omsättningen ca 7,7 milj. Säsongen 1974-75 blev den cirka 35 milj. 1973 byggdes i

Marieholm en ny stor monteringshall för att klara av den ökade produktionen. Samtidigt togs en ny skrovfabrik i bruk i Sävsjö. För att säkerställa en fortsatt utveckling och expansion av båttillverkningen i Marieholms Bruk övertog Rederiaktiebolaget Transatlantic samtliga aktier i Marieholms Bruk AB den 1 januari 1975.

EPILOG

Ett nytt skede i Brukets historia inleddes med ännu några goda år. Men redan 1978 blev konkurrensen från modernare båttyper mycket kännbar. Från att ha uppgått till 552 båtar år 1975, minskade leveranserna successivt. Under 7-årsperioden 1978 - 1984 levererades endast 172 IF-båtar under en starkt nedåtgående trend. Sista året, år 1984, levererades endast mindre än en handfull och plastbåtproduktionen lades ner för gott.

REDIGERAT AV MAREK JANIEC
FÖR ATT PASSA PÅ 50-ÅRSDAGEN -
FRÅN ORIGINALARTIKEL I MEDVINDS
FÖREGÅNGARE "IF-BÅTEN",
NUMMER 1 1975

Även om järnproduktionen för länge sedan hade upphört på Marieholms Bruk, sysslade man fortfarande med gjutjärn. Men nu handlade det enbart om inmontering av kölarnas ballastvikt.

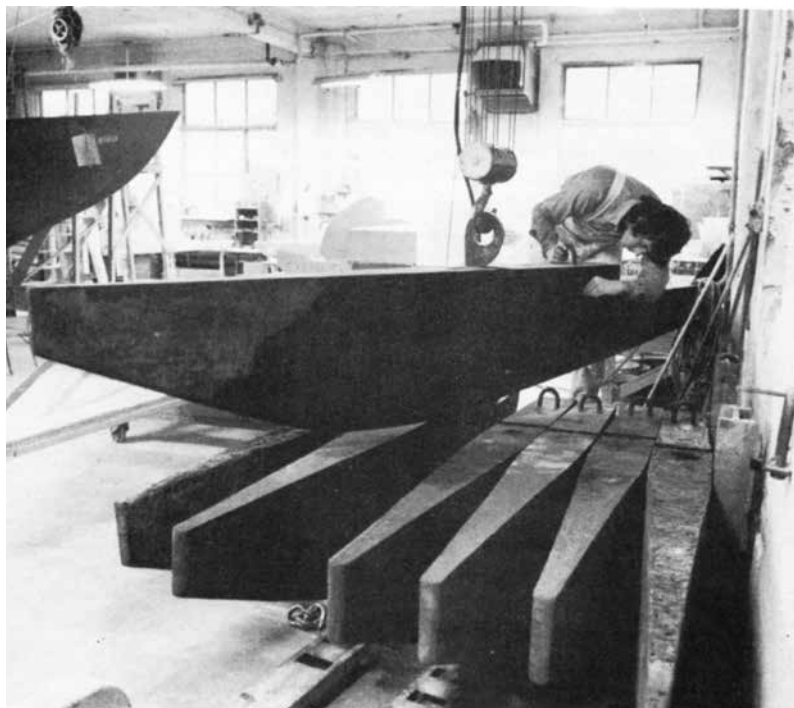




FOTO: TORD ØRNELUND NILSEN

Tjörn Runt i sol och åska

En kraftfull sydvästlig vind fick det att yla i riggen och fallen att klinga allt snabbare, det var morgon i Stenungssund och starten för Tjörn Runt skulle gå om två timmar. Maria Shearer, tuff västkustseglare, och Fredrik Wigelius, IF-mästare från Stockholm, hoppade ombord och drog fram kaffetermosarna och började diskutera vägval, strömmar, grund och föreskrifter.

 VI VALDE HÄRDVINDSGENUAN, DEN NYA HANDSYDDA som jag hämtat hos Bengt Johansson på hans segelloft i Borås. Sydväst betyder en lång kryss ut genom hela Hakefjorden eftersom Tjörn rundas medurs. Fredrik Wigelius tömde resolut min IF-båt på allt löst som inte står i klassreglerna och tittade noga på alla trimtampar och de nya seglen. Han såg försiktigt optimistisk ut även om en checklista med tio punkter att förbättra upprättades.

Nu var det plötsligt inte så långt kvar till start och vi lade på ett kol, ändå var vi sist iväg av båtarna från vår brygga, men vi hade tjugofyra minuter kvar till start, så det skulle nog gå bra. Vi seglade norrut mot startområdet. Det dröjde en stund innan vi blev oroliga på riktigt, var fanns alla de andra 173 båtarna? Vi började nu kappsegla båten det fortaste vi kunde med totalt fokus, utan att se andra båtar. Det visade sig att vi tagit fel på bro, det finns många

broar i Stenungssund och vi hade en rejält lång bit kvar i ett smalt sund innan vi hittade fjorden där starten pågick i startgrupp efter startgrupp med de största båtarna först.

Vi kom precis lagom för att se sista startgruppen försvinna iväg på andra sidan Askeröfjorden. Men nu hade vi fått upp farten.

Ida Glid (SWE1489) kände kanske vår samlade koncentration för hon la in en växel jag inte känt förut, ända fram till första stora bron som vi skulle under. Där var ett lokalt bleke och en snurrande vind, och här låg kanske femtio båtar i alla storlekar och störde varandra och led. Vi ville ikapp de andra IF-arna och hade inte tid att vänta i bleket under bron. På IF-båtars vis bara gled vi om hela klungan i lovart och i lä, det var som om vi hade en egen hemlig vind, eller 1250 kg gjutjärn i kölen. Vi kom igenom och spanade efter de andra IF-arna, och nu började en lång och hård kryss genom hela Stigfjorden i stampig sjö.

Båten fortsatte att gå med en högre fart än normalt, Fredriks trim och coachning, Bengt Johanssons genua och Marias säkra navigering gjorde jobbet lätt för mig som rorsman. När vi var rakt söder om Tjörn hade vi bara två IF-båtar kvar framför oss, och hade till vår förvåning kryssat om åtta IF-ar och hundra andra båtar av alla de slag på Hakefjorden. Den IF som låg närmast framför hade en rutinerad seglare från Långedrag till rors och tre

trevliga gästar. Vi vet inte riktigt hur vi kom förbi dem, men vi hade flera vindvrid på raken till vår fördel i de strömma sunden mellan Dyrön/Åstol och Tjöorns sydsida. Ibland har man faktiskt lite tur också och det var vår turdag denna dag.

Nu började vi jaga H-båtar och andra båtar. Vilken vacker parad av alla båttyper! Och alla sorters seglare, en farfar med barnbarn i en gammal GKSS eka, ett kompisgäng som bara kör för kul, hårdkappseglare i moderna kappseglingsskal. Det är som Göteborgsvarvet för seglare där alla kan lägga sin ambitionsnivå och ändå njuta av samma äventyr.

Nu svängde vi runt Tjöorns sydvästra kala klipphäddar och kom på den exponerade västsidan där stor härlig dyning rullade in. Hela himlen i väster var mörkt grå och havet under svart, vi såg blixtar som zickzackband därute, men hos oss lyste solen och skummet glittrade på brytande sjö. Vi hissade spinnakern och Ida Glid planade iväg som en jolle. IF-en bakom tog upp kampen och vi kunde inte slappna av en sekund då de och andra båtar försökte luffa oss ibland.

Nu närmade vi oss den smala granitkanalen i Kyrkesund i maxfart. Då såg Maria hur de riktigt stora båtarna på yttre banan ute till havs började broacha i häftiga åskbyar och hon vil-

le ta ner spinnakern. Något i hennes röst sa mig att vi inte skulle diskutera just nu utan faktiskt bara ta ner direkt. In med spinnakerbommen och ner med all besättning i sittbrunnen. Tio sekunder efter nedtagningen kom en åskby på 20 sekundmeter över oss och vi kunde med fladdrande segel ändå kontrollerat flyga in i Kyrkesund.

Kyrkesund är känt för sina vindvrid på 180 grader och vi bara lät seglen följa med och IF-seglade rakt igenom i lugn fart. Nu hade vi tid att njuta av skådespelet, av den vackra bohusgraniten, de små hårdbetade strandängarna med blommande trift, strandaster och violer tillsammans med den dramatiska himlen och solen. Alla små sjöbodar och vackra gamla fiskartorp. Här fanns publik och jag vinkade käckt, vilket omedelbart straffade sig med missat vindvrid och trassel. Jag fortsatte att enbart se på telltales. Bengt Johansson gav mig ett råd när han skickade iväg mig med de nya seglen, "Styr på telltales, ge aldrig upp, plötsligt vänder vinden." Det är mitt hemliga motto.

Sista sträckan mot mål var bara ren maximal, lätt pendlande spinnakerfröjd över Stigfjorden som ligger skyddad mellan Orust och Tjörn. Inga vågor men rätt hård vind gjorde att vi kunde öva oss på spinnakerkörning och gippar. Väl i mål väntade

den sista IF-båten som legat framför oss med glada miner, vännerna från Nordöns KMS, Joakim Eriksson med besättning hade inte släppt oss en sjömeter närmare på 5 timmar och 42 minuter. Grattis Joakim och gänget! Vi blev lyckliga tvåor av IF-arna, åtta av 31 i vår startgrupp och 63 av 173 totalt på Tjörn Runt.

Nu kappseglade vi verkligen hela vägen runt, och jag har skildrat det med ett sådant perspektiv, men jag vill framhålla att många faktiskt nöjesseglade runt eller familjeseglade med bravur. Det här är ett tillfälle när man kan ta med vänner och bekanta och se på andra båtar och det vackraste av Bohuslän och delta i seglingsfesten utan att jaga position om man inte vill. Det var en bragd av alla att ta sig runt i den hårda vinden och en del utan att ha tränat i hård vind eller med spinnaker förr. IF-båt var näst största kölbåtsklass efter H-båt med 11 båtar mot deras 12. Nästa Tjörn Runt går 18 augusti 2018 och jag rekommenderar verkligen alla som har en IF att hänga på! Vi skulle kunna boka en sal på seglingens centralpunkt, Stenungsbaden, bara för IF-seglare, och ha en middag tillsammans efteråt. Tänk, vi skulle slå seglarsverige med häpnad om plötsligt 20 IF-båtar seglade runt Tjörn!

KARIN HÅRDING SWE 1489



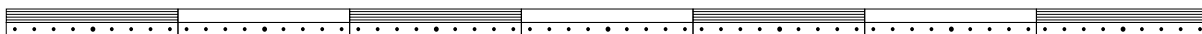


FOTO: BERTIL NORBERG

Rundning av kryssmärket vid sista racet, härlig segling med många fina IF-båtar!

Svenska mästerskapen på Björkfjärden

Årets svenska mästerskap seglades vecka 27 på Björkfjärden. Det var en intensiv, spännande, rolig och social seglarvecka där vi seglade på dagarna och pratade segling på kvällarna! Inte en droppe regn men växlande vindstyrkor från lättvind till mellanvind.

 **TUNE-UP BJÖD PÅ EN HÖGERVRIDANDE VIND,** så alla båtar nådde kryssmärket på en bog, vilket kändes lite märkligt, men extra roligt för de som startat i lä. Som vanligt vid SM-seglingar så är det jämnt mellan båtarna som seglas med samma fart och höjd, varför misstag vid en

manöver eller vägval snabbt leder till att man tappar placeringar. Många besättningar seglade väl, både snabbt och med god båthantering vilket resulterade i fina placeringar. Bäst seglade Pontus Rosberg, Anders Fernlund och Tomas Norberg, tvåa kom Nils Virving, Niklas Virving och Pe-

FOTO: BERTIL NORBERG



Hur var nu reglerna för överlapp vid rundning av länsmärket när vinden dör ut helt och några båtar stannar? Näst sista racet hade en märklig länsrundning

ter Sahlen. Tredjeplatsen gick till Joop Somhorst, Göran Ejdeling och Fredrik Hansson, tre skeppare som seglade tillsammans i en lånad IF-båt och vi imponerades av att de lyckades samarbeta så bra!

OIF kommer fortsätta uppmuntra till att man lånar eller hyr båt vid SM, speciellt då båtar med slät botten som seglar väl. Att låna en båt, betala en veckoavgift för den underlättar för långväga deltagare, är bra ur miljösynpunkt och ger också en slant till ägaren att hålla den i bra skick. Bronspristagarnas föredömliga länsrundning i första racet finns med i en Youtube-film som kommer publiceras tillsammans med bildspel från mästerskapet, förhoppningsvis med lite kommentarer, i mellandagarna på hemsidan.

Ostkustens IF-båtklubb arrangerade tillsammans med Stockholms segelsällskap och Rastaholms värdshus. För oss som var engagerade i det förberedande arbetet och genomförandet av allt som ett mästerskap innebär, så var det mycket glädjande att deltagarna var så nöjda med seglingarna, middagarna och kringarrangemangen. Speciellt vill vi tacka Tiina och Lasse Andersson som bidrog till en lyckad regatta. Lasse lyckades också placeringsmässigt bra, med en fjärdeplats tillsammans med Sven Holmner och Fredrik Wigelius vid rodret.

IF-SM är ett internationellt mästerskap och i år deltog tre skeppare från Nederländerna, Michel Zandberger, Michiel Veldkamp och Wouter Versluis i en lånad IF-båt. De hade också tagit med sina respektive fruar och sambos som bryggseglade och passade på att semestra i Stockholm. Våra seglande vänner från Nederländerna imponerades inte bara av hur väl Svenska IF-seglare seglar, men också av vårt glada barnasinne och festhumör. De beundrade också den vackra natur som finns vid Mälaren.

Regattamiddagen var också öppen för firare av IF-båtens 50-årsjubileum och Rastaholms värdshus var fullsatt på lördagskvällen. Tack alla arrangörer, Stockholms segelsällskap och alla deltagare för att det blev ett så lyckat mästerskap och en sån rolig seglarvecka. Vi vill också tacka Dometic för de lottpriser de sponsrat IF-förbundet med.

MARTIN RUNDSTRÖM

Under regattamiddagen sjöng Anders Stuxberg Fredmans epistel nr 2 med egenkomponerad text "Skrufva på riggen" och fick kvällens längsta och starkaste applåd.

GASTENS EPISTEL NO 7/8

SKRUFVA PÅ RIGGEN

*Melodi: Carl Mikael Bellman,
Fredmans Epistel no 2, "Nå skrufva fiolen"*

Nå skruva på riggen hej skepparn skynda dig
Lilla gästen säg svara inte nej, skota hem så blir vi glada
Och släpp nu ut en aning, nej FAN ta hem igen.
Varje gång vi slår du ett trassel får, du skotar fan så illa
Just på en minut, vår ledning blev en spillra
och SM-chans till slut, den blir en villa.
Din sopprot, din punsch-knopp, din gästfan skepparn
muckar,
å gästen duckar när ett slag mot trut han får.

Till nästa dags segling har skepparn peppat upp,
Vi ska ej upp, vi gör nog en kupp – men gäst sköt dig nu
noga!
Ja trimma fint nu båten och SKÖT nu dina skot!
Men vår gäst han ser, att det bara ger, ännu mera ovelt.
Han vägrar bestämt att sig för sånt bemöda.
Han hemåt kappan vänt, han vill till bönan.
Kom med nu, häng med nu, häng med nu skepparn bönar.
Men det knappast lönar å vår gäst han hemåt far.

Å skepparens kompis har också mist sin gäst.
Nu de två i hast gör ett tärningskast – om vem som båt får
styra.
Vår hjälte han får skota och kompisen han styr.
Vilket äventyr, ja han blir helt yr, som gäst han nu får sota.
Han trasslar till skot och kan ej tampar skilja.
Nu får han göra bot, det känns rätt illa.
Din sopprot, din punsch-knopp, din gästfan skepparn
muckar,
å gästen duckar när ett slag mot trut han får.

Nu inser ju skepparn att gäst-liv ej är lätt.
Så på alla sätt gästen kär får rätt, försoningen blir hjärtlig.
Nu ska vi varandra lära, vi byter plats ibland!
Vårt försoningsband blir vår styrketand – finns här nån vi
kan bita?
Vi hjälper varann – att vår teknik fintrimma.
Å "Fi" far upp på strand – de har nog svimmat.
Det laget, det laget, det laget lär sig segla.
Å många segrar dom sen i sin framtid få.

TEXT: ANDERS STUXBERG

TRE GÅNGER GILLT!

– Sakta, sakta, etta i mål



Elfte september, klockan 12:59, och jag har snart lunchat färdigt denna måndag. Lasse Karlsson ringer och undrar om jag kan kappsegla i Sundsvall på söndag. Jag blev givetvis glad.

TRODDE INTE HAN SKULLE RINGA efter spinnakertrasslet på Gubben Race. Han skrattar i telefonen. - Inga problem. Micke ska kanske vara med. Och han kan spinnaker. Han skulle höra av sig om nån dag. Vi kom tvåa på Gubben Race, tack vare Lasses skicklighet. Han kunde kryssa på marginalen i den hårda vinden. Inga onödiga stora svängar. Nästan så att man kunde nudda pricken. Hitta rätt vind och undvika Björns misstag som var före oss med sin neppare. Och jag då, som såg till att få timglas i spinnakern, jo man lär sig. Så småningom.

Det hela började med en skärgårdssegling till Huvudskär, i stilla vatten, hösten 2016. Jag insåg då att jag kan komma längre bort med segelbåt, alltså dit jag inte orkar paddla. Året därpå skrev jag upp mig på en kurs i Örnsköldsviks Segelsällskaps regi.

ONSDAG

Lasse ringer igen. Jo, Micke ska vara

med. Och han kan spinnaker, så det är lugnt. Vi kör och vi blir tre denna gången.

Det blev en seglingskurs för vuxna juni 2017. Jag gillar säkerhet och långköl lät bra. Jag hoppade över allt annat som gick att välta som Jolle, Laser. ÖSS hade IF-båtar. Jag blev förälskad med en gång, liten, nät och smidig, en ministridsvagn. Lite synd om den som ligger i vägen, men man ska väl inte krocka eller?

Lördag kväll och jag packar. September är kall på Höga Kusten, jag tar med neopren-dräkt och neopren-stövlar, packar torrdräkten. Anna-Lena berättade hur Björn körde rakt in i en våg med sin neppare och hon flög som bara den. Då hade hon inte torrdräkt... Fast nu ska det inte blåsa mer än 1-2 m/s. Det är taktik som gäller och det på en kort bana. Lasse är redan i cityhamnen i Sundsvall där banan ska läggas.

IF är vackra båtar, trygga, gedigna och mjuka i hårda vindar. Pålitliga.

Det blev tre kvällars praktikkurs och en dags segling från Örnsköldsvik till Malmön. Mycket trevligt. Nästan så att jag vill göra om det. Sen kunde jag nog inte sluta. Tjurade till mig tills jag fick hyra en av deras IF:ar. Och seglade i princip hela sommaren. Annonserade runt efter gast. Tränade ensam med barnen.

SÖNDAG MORGON

Lasse ligger i hamnen och väntar på oss och Micke är med. Det blåser mycket lite eller inte alls. Vi får tid att gå igenom taktik. Vem som gör vad. Jag ska ta hand om spinnakerbommen. Jag som inte kunde det. Men vi har tid på oss denna gång. Så vi tar det lugnt. Micke visar. Lasse instruerar. Det går inte riktigt ihop. De har olika metoder. Undrar hur det blir till sjöss? Jag provar. Tredje gången gillt. Nu fattar jag! Och så ska man "inte röra på sig". Vi tar oss ut en sväng och kollar vinden i hamnen där banan ska ligga. Rundar pricken och närmar oss lite kajkanten. Det kanske blåser lite mera där. Fel vind. Banan är snart klar, 1-2 m/s, går det att segla?

Det blev en fartfylld sommar för mig. Jag tog Ove Westmans (ÖSS) råd på allvar när han skojade till det. Kappsegling är det bästa sättet att lära sig att segla. Det är alltid nån som behöver gast. Och sen bar det av. Tur det finns Internet, jo, och Facebook. Det blev en hel del kappseglingar för mig som inte ens drömde om det året innan. Jag blev tagen. Gullviksregattan i Örnsköldsvik, Gubben Race i Sundsvall, Getfotsregattan i Stockholm och Lungön Runt i Härnösand.

Banan är klar. Vi slår för att ta oss till starten. En lätt bris driver båten framåt. Vi kommer före alla andra, och sen blir det bleke. Och så ska man inte röra på sig. - Sitt still sa Lasse. Micke instämde. Det misstaget gör ju alla. Man ska knappt röra i båten, an-

nars tappar vi farten. Vi rundar och är på väg tillbaka. Frågan är om det är någon mening att sätta upp spinnakern. Det blåser nästan inget. Femtio meter innan mållinjen blåses racet av. Onda gudar tänkte jag då. Vi var ensamma nära mållinjen medan alla andra guppade fint långt bort i bleke.

BANAN SKA FLYTTAS.

Åsiktsförklaringar ges med jämna mellanrum. "Det blåser alltid bättre här. Varför ska man lägga banan där? Det blåser ju inget."

Ny bana läggs ut mellan Ortvikshamnen och Tjuvholmen. Det blåser lika lite där, 1-2 m/s. Ny start. Tänk om vi kommer tvåa nu. Deltagarna segar sig fram. Lasse styr båten. Eller bättre sagt låter bli att röra på rorkulten. Jag och Micke håller på med resten. Det är då en fördel att väga 45 kg och smyga runt på fördäck för att pyssla med spinnakerbommen. "Du får smyga. Smyga." Och så ska man inte röra på sig om man inte måste. Två gånger körde vi den nya banan. Vi kom etta på alla "tre", även den som inte räknades. Det kändes skönt. Då var det inte bara slumpen. Bukiga segel ska man ha när det inte blåser. Och så ska alla

hänga på rätt sida. - Lasse har ett hemligt vapen sa Christer Östman, Sundsvall. - Alla segel är från 1987!

CRISTINA WAARANPERÄ



FAKTA

Cristina Waaranper, 38 år. Civilekonom, 2 barn, 1 hund 1 katt. Bor i Sollefteå. Gillar bland annat att vandra, paddla, åka långfärdsskridskor, turskidor och slalom.

TVÅ ÅR MED PRYDA MARI

Sommaren 2016 stod vi på parkeringen ovanför Gäddvikens segelsällskaps hemmahamn efter att under våren ordnat med kontrakt, medlemskap, vägbeskrivning, utrustningslista med mera. Väl mottagna och installerade i klubb-båten Pryda Mari, pratade vi gamla minnen med Lars och Andrea om anledningen till att vi satt i en gammal 70-tals familjebåt som numera betraktas mer som en dagsegelare.

 TIDIGT 90-TAL ÄGDE VI SJÄLVA EN OLIVGRÖN IF (2848) som seglades majoriteten av helgerna mellan Valborgsmässaöften och oktober samt huvuddelen av sommarsemenstrarna dit vi otaliga gånger återvänt i minnet. Var detta bara ett nostalgiskt hugskott eller går gamla drömmar att återuppliva? De tjugotalet år som förflutit kändes ungefär som en normal vinter mellan en torr- och sjösättning. Allt på Pryda Mari kändes bekant, välkänt och väldigt trevligt. Pryda, med några år på nacken har numera en del patina och spår av tidens tand men linjerna och den behagliga gången finns kvar och hon är en god representant för den klassiska IF-båten. Under två hyrveckor 2016 stävade vi söderut mot den smäländska skärgården och Västervik, där vi avtalat att sammanstråla med en av sönerna som skulle mönstra av Skärhamnsskutan Athene. Färden ner bjöd på ganska svaga vindar och medförde långa stillsamma seglingsdagar via Mälaren, Södertälje kanal, Sörmlands, Sankt Annas, Gryts och Tjusts skärgårdar.

Återfärden, nu med ny besättning, gick med en väldig fart i den friska sydvinden som rådde och efter ytterligare ett besättningsbyte i Trosa förtöjde vi vid bryggan i Gäddviken två dagar tidigare än beräknat.

Hur gick det då med upplevelsen av att ännu en gång tillbringa två sommarveckor i en IF? Det hela blev mycket lyckat och hemkomna till de östgötska skogstrakterna kontaktade vi åter båtklubben om möjligheten att hyra Pryda kommande sommar. Inga problem, som det aldrig är, när något skall avhandlas med Lars och Andrea, varvid kommande sommar blev inbokad. Sommaren 2017 var uppläggget att under de avtalade tre veckornas båthyra ha tillgång till Pryda med Gäddviken som hemmabas. Utfallet blev två turer på cirka en vecka var där den första gick norrut. Tack vare högtryck och lagom vind snirklade vi omkring i de stockholmska ytterskärgårdarna med en av nätterna på Svenska Högarna som kronan på verket. Att på återfärden länsa ner genom Stora Nassa kändes speciellt härligt. Ska någon favorit utses så är In-Fredel den arkipelag som etsat sig djupast på näthinnan. Andra turen höll vi oss mellan Sandhamn och Huvudskär under en period med stundtals friska vindar. Många hävdar att en IF inte behöver revas, dock ter sig en heldagskryss i 10-12 m/s betydligt behagligare med ett rev och kryssflock. Lite allmänt underhåll kom också väl till pass då ett och annat tag sträcktes lite extra och bad om att bli utbytt.

TACK FÖR LÄNET HÅLSAR EN HELNÖJD FAMILJEN LOBERG

SWEDISH CHAMPIONSHIP

A cunning plan



Rastaholm harbour: A colorful row of IFs at its jetty.

When I heard that Hans and Hanz, the “cracks” of the Dutch Marieholm association, would not be able to participate, I saw my chance. It was a cunning plan: participate in the Swedish championship. We had received an invitation from the Swedish IF-boat association. Winning was not the goal, the purpose was to learn a lot, to enjoy and to have the opportunity to write a story on the 50th anniversary of the IF.

RASTAHOLM

Shanti Hendriks, my girlfriend, and I are walking towards the bay with much too much luggage. Following a

long bus trip from Stockholm we were left at a bus stop “in the middle of nowhere”. Where are we? We can see a parking lot and a jetty with boats. An IF is hanging from a crane, two men are cleaning the hull. We are in the right place. But where did we have go next? Where could we meet the organization? And, above all, where is Sten Gustaffson, with whom we have an appointment for the transfer of the boat, the Tilikum?

The place is beautiful, dark green hills surround the water, the edges of the coastline are covered in light green reeds. A colorful row of IFs is at the jetty. We walk all the way up to the Vårdhus. SSS, is printed on a shield above the door, the Stockholm Segel-

sällskap, founded in 1895. Inside everything is in style and the view over the lake is breathtaking.

TILIKUM

Tilikum (‘Litte friend’) is orange and that is of course the right color for a Dutch team. Wouter Versluis and his wife Jaqueline Jansen have also arrived and the first thing we do, after having said goodbye to Sten, is to off-load the boat. Cooker, oil lamp, lines, and more and more stuff come out of the boat, and the tent that Wouter has taken to Sweden is now completely full. Wouter has also carried our sails from The Netherlands, and Marek Janiec cannot wait to measure them. The sails are rolled out on the Vårdhus

terrace and Marek and Frederic Wigelius measure the sails' dimensions with a tapeline. The result is disappointing: the genoa is too small and the mainsail is too big. A small genoa is accepted, but a mainsail with a leech that protrudes over 2 cm is not. Marek is unrelenting, as an official he cannot do anything else. How should we tell Michel Zandbergen, our third man? These are his sails. Martin Rundström says we can borrow his spare mainsail.

We sleep in a long barrack which is painted in that beautiful Scandinavian red color. I have to get used to the light. At eleven o'clock it starts to get dark, and as I wake up at 4 am there is already light again. Michel has landed on Arlanda in the morning and together we sail the boat to the crane to clean the hull. Lifting a boat in The Netherlands requires a large heavy crane, two lines under the hull and the support of certified personnel. In Sweden you do it by yourself by lifting the boat with a light crane on a lifting eye, while a single rope at the bow keeps the boat in balance. Tiina Andersson helps us by showing how it is done. Tillikum comes out of the water surprisingly clean, a light copper glance betrays VC17, which is prohibited in The Netherlands, yet so effective. We're done pretty soon: the races can begin.

THE TRIAL RACE

For the first time we sailed out of the harbor, without engine. Fortunately, we did practice that during the Dutch summer event, just a week ago. We arrive on a narrow and long lake, surrounded by hills covered by trees. This beautiful landscape will be our scenery in the coming days. The weather is nice and there is a light breeze. The racing course consists of an upper mark and a lower mark that is below the starting and finishing line. A local skipper knows better than the rest how to find the wind and therefor wins the race. We end up in the middle and are happy with the result, but the Swedish hadn't shown their teeth yet.

The daily prizes are given during the dinner at the Vårdhus. The winner gets a "spiek", a nail hammered in a nice piece of wood made in the shape of a boat: we want one too! Wouter is not satisfied with the trim of the boat, as we should be able to sail higher, so after dinner he calls for help on the jetty; as a result, he comes back to our sleeping quarter two hours later announcing that the entire Technical Commission of the IF Association, strong of seven men, has been helping and that he was asked, kindly but firmly, to stand on the jetty while the mast was being trimmed. Surprisingly the rigging had less tension than we would have chosen for.

*Hey Hey, Sauna and Beer,
The Swedish sailors do not greet each other on the jetty as I am used to, at least as long as they do not know each other. After the first day, when we had been spotted on board of Tillikum, we were addressed on the jetty by other sailors with a friendly "Hey Hey". After the test races I ended up on the sunny swimming jetty, where, after a fresh dip, the sauna was taken over by a group of IF sailors. I did not dismiss the invitation and immersed myself in this local ritual. This happened, differently than I am used to, with swimwear and beer in hand. Whether this introduction had an impact on the Swedish spontaneity, kindness, and help in changing the mast trim, probably not; but for me the ice was broken.*

Wouter Versluis

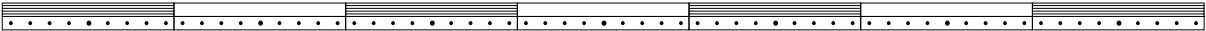
THE RACES

We sail the same course every day but the course is placed differently because of the wind, that changes direction every day. There are changing weather conditions and the passing clouds affect the wind continuously. Starting with such a large number of IFs is sensational and the Swedish are now focused, it takes just a moment

of hesitation or a small miscalculation and our boat has to give way. We had to give way at the start line twice and another time, when we had a good starting position, the start was called off. I'm not very good at remembering the various races but they seemed to run according to a fixed pattern. In the first leg upwind we lack speed and the fastest boats overtake us, then downwind we gain few positions. Our boathandling is good and the spinnaker is hoisted fast and set smoothly. Thanks to Michel's tactical insight, we manage twice, in the final tack towards the finish line, to pass one or two boats. In the group at the rear of the field we race against the same boats every time and that creates an exciting sub-competition among us, Karin Hårding and Giulio Mola. We are getting better as a team, but we are also making mistakes. For example, we tried a couple of times to cross from one wind lane to another but with a disappointing result. We learn a lot and get a better feel for the race. After a team consultation we decide to sail with our main sail and a borrowed genoa, and the boat has now an optimal trim. But there are situations that remain a mystery to us. One time at the upper mark the group of boats came to a standstill due to a drop of the wind. We still kept a reasonable speed and succeeded in passing most boats, when suddenly we lie down and the whole group sailed away by while we are left behind.

PRIZE GIVING AND PARTY.

We thought it would be nice to do something for the organization and prior the prize giving we served a Dutch drink. The bottles of "Berenburg" (jenever with herbs added), that I had bought at Amsterdam Airport and had taken to Rastaholm, were quickly empty. The mood was rising rapidly, many speeches were addressed to Marek Janiec who was put in the spot light for his long-term commitment to Medvind and the IF-boat association. Finally, the prizes were



given and the champions were thrown in the water. The cold splash was good for them, Anders Fernlund told me later, because Pontus, Thomas and he had already celebrated their victory on the boat! We were honored with the Marieholm Bruks encouragement trophy, and were invited to participate next year in the championship in Göteborg.

It was time for the jubilee dinner. In the Vårdhus conservatory were placed long and beautifully decorated tables, the buffet was delicious, there were long speeches in Swedish and Tord Sundén was mentioned often. Then Martin came with another surprise: all three of us received from him a "spiek", which we appreciated a lot. He explained to us that his father makes them and that the nail symbo-

lizes the number 1, and that they are awarded to skippers who sail a "first place" during the races. We spoke to a lot of people and it was very cozy. The mood became more and more cheerful and as the thrill of three-days race sailing chilled out, people began to sing. "What shall we do with the drunken sailor?" we could also sing along. One of the skippers had a wonderful singing voice and it became even more cozy. Now that I'm writing this, I seem to remember that people were on the tables ... and we thought that the Swedish are quiet northern people. There was dancing and there was talking over this fantastic event until the early morning hours on the terrace.

A LOOK BACK

The Swedish championship in Rasta-

holm was a great experience. I look every day at a picture which is my new desktop background. So many beautiful boats together and three days of sailing party. What matters most for me is the relationship you develop in those days as sailors, and especially as IF-sailors. The love for the boat connects us, that is the same in the Netherlands and in Sweden.

Special thanks to Martin Rundström for the invitation and the overall support, and to Sten Gustaffson for making the boat available. Thank you for letting us participate and see you the next time.

MICHIEL VELDKAMP,
WOUTER VERSLUIS,
MICHEL ZANDBERGEN



FOTO: BERTIL NORBERG

We received the Marieholm Bruks trophy from Marek Janiec, from left to right Michiel, Michel and Wouter.



We received the Marieholm Bruks trophy from Marek Janiec, from left to right MICHIEL, MICHEL and Wouter.

MÄTBREVET

Mätbrevet ger en IF-båt tillstånd att delta i entypskappsegling, där endast IF-båtar tävlar mot varandra. Mätbrevet är ett dokument som styrker att båten ifråga är den som den uppges att vara, det vil säga en IF-båt som uppfyller klassreglernas krav, och att båten har ett ordinarie segelnummer som är detsamma som det som finns skrivet på mastskottet.

VEM UTFÄRDAR?

I Sverige är det Svenska IF-båtförbundet som utfärdar mätbrevet och förbundet har även ansvar för mätproceduren. Detta kan skilja sig mellan olika länder. I vissa länder utfärdas mätbrevet av det nationella seglarförbundet.

NÄR BEHÖVS MÄTBREVET

På mindre kappseglingar kanske man bortser från kravet att kunna uppvisa ett giltigt mätbrev, men vid mästerskaps-tävlingar (distriktsmästerskap och nationella mästerskap) måste den tävlande kunna uppvisa ett sådant. Vid respitsegling enligt SRS krävs inget mätbrev, men båten ska ändå vara i enlighet med klassreglerna. Att båten är så, blir alltså den tävlandes ansvar.

FÖRSTA MÄTBREVET

För att erhålla ett mätbrev för första gången ska båten genomgå en certifieringskontroll, även kallad inmätning. Detta ska utföras av en särskild utsedd och utbildad person, en mätman. En sådan person kan vara utbildad och utsedd av det nationella seglarförbundet eller av det nationella klassförbundet. I det senare fallet kallas mätmannen ifråga för klassmätman och får bara mäta in den båttyp som klassförbundet representerar. Svenska IF-båtförbundet har klassmätmän i Stockholm och Göteborg till vilka man kan vända sig om man vill få sin båt inmätt. För övrigt kan man i Sverige vända sig till vilken mätman som helst som har Svenska Seglarförbundet som huvudman.

MÄTPROCEDUREN

Inmätningen ska följa ett särskilt mätformulär. Det garanterar att kontrollen håller kvalitet och att man kontrollerar samma objekt på samma sätt. Omfattningen kan variera och bestäms i första hand av förekomsten av tillverkningsplåt(ar) på mastskottet, vilka inte bara identifierar båten utan också garanterar att båten har byggts på Marieholms Bruk i enlighet med gällande byggnadsspecifikationer. Om byggplåt finns är detta alltså en garanti för att båten inte är för lätt och att alla skrovdimensioner ligger innanför gällande toleranser. I så fall blir även mätproceduren i princip begränsad till en riggmätning och ett antal visuella kontroller.

PERSONLIGT MÄTBREV

Mätbrevet är utfärdat på båtägaren och slutar att gälla när båten byter ägare. Men den nya ägaren har efter överlåtelsen, sex månader på sig att utan ommätning få mätbrevet överfört på sig själv. För detta ska både den förra och den nya ägaren underteckna en ansökan och mätbrevsavgift ska betalas till IF-båtförbundet. Om inte detta genomförs inom den stipulerade tiden, blir mätbrevet ogiltigt och en ny inmätning krävs för att ett mätbrev ska kunna utfärdas.

BEGRÄNSAD MÄTNING

Om båten har fått nya delar som till exempel mast, bom eller roder, om den har blivit förstärkt med knän vid röstjärnen eller om inredningen har byggts om, ska dessa delar kontrolleras och ett nytt mätbrev ska då utfärdas. Detta måste ske innan båten kappseglar igen. Även inmätning av segel kan betraktas som en begränsad mätning.

KOSTNADER

Mätmannen tar i allmänhet ut en avgift för arbete och resa. Dessutom tar Svenska IF-båtförbundet ut en mätbrevsavgift för att utfärda mätbrevet. För medlemmar är den kostnaden endast 100 kronor, vilket då inte bör hindra en ny ägare att få mätbrevet överfört på sig själv. När du säljer båten

När du säljer en IF-båt med mätbrev, informera den nya ägaren. Även om denna inte är intresserad av kappsegling just då eller kanske inte alls, utgör mätbrevet ändå en värdehandling för honom.

ÖNSKAR DU CERTIFIERA DIN IF-BÅT FÖR KAPP-SEGLING?

Om du är intresserad av att mäta in din IF-båt, kontakta IF-båtförbundet så får du hjälp med att hitta en mätman och även svar på annat som du undrar om.

MAREK JANIEC,
TEKNISKA
KOMMITTÉN

MÄTBREV
Measurement Certificate
IF-BÅT
IF-boat

Byggnr:
Builder: *Marieholms Bruk, Sverige*

Byggnadsår: 1971
Year of building:

Tillverkningsnummer: 646
Manufacturing No:

Kompensationsvikter:
Corrector Weights:
Vikt/ Weight | Placering/ Position

Anmärkningar:
Remarks:
Denna båt får användas kryssstock med följande max. dimensioner (i utstakt för genua):
Underkålgång = 2950 mm
Asterkålgång = 1650 mm
Förkålgång = 6000 mm
Hålbredd = 1600 mm
Träskrovsbredd = 900 mm

Segelnr: SWE 829
Sail No:

Ägare:
Owner: *Marek Janiec*
S1 Laurentigatan 10 A
S-222 21 LUND

Som ägare är jag ansvarig för att båten uppfyller gällande klassregler.
As owner I am responsible for the boat being in accordance with the current class rules

Ägarens underskrift:
Owner's signature: *Marek Janiec*

Utfärdare: Svenska IF-båtförbundet
Issuer: Swedish IF-boat Association

Datum för utfärdande: 2008-03-08
Date of issue:

Utfärdarens underskrift:
Issuer's signature: *Ulf Eriksson*

Svenska IF-båtförbundet har av Svenska Seglarförbundet bemyndigats att utfärda detta mätbrev.
The Swedish IF-boat Association has been authorized to issue this Measurement Certificate by the Swedish Sailing Federation

SYDSVENSKA IF-BÅT-KLUBBEN

UNDER VERKSAMHETSÅRET har den Sydsvenska regionen fått åtta nya medlemmar. Men det har inte kunnat balansera avgångarna. Vi är nu två färre än förra året, men ändå hela 80 stycken. De åtta tillkommande bekräftar att nya IF-båtagare, och potentiella, sådana finner att de vill stödja oss i våra ambitioner att bevara IF-båten och IF-seglingen och dra nytta av den kompetens som finns inom vårt förbund. Och det finns många IF-båtar förtöjda i de sydsvenska hamnarna, vars ägare ännu inte hittat fram till IF-båtförbundet och SSIF. Så där finns potential för oss att kunna växa.

Tävlingsverksamheten i regionen har till övervägande delen bedrivits på klubbnivå. På Råå har två IF-besättningar regelbundet deltagit i sin klubbs kvällsseglingar, och de placerade sig som tvåa och trea i serien. I Lomma var det en enda båt som tävlade i klubbens torsdagsseglingar och som också segrade i sammandraget. På Lagunen i Limhamn tävlar också sedan många år tillbaka endast en enda IF-båt i den klubbens kvällsserie, den båten segrade även totalt. Så IF-båten hävdar sig trots allt bra i dessa kappseglingssammanhang och visar därmed för de andra deltagarna att IF-båten är ett bra val om man vill kappsegla.

Sedan länge får man numera välja den danska sidan av



FOTO: MOGENS CARREBYE.

Sundet om man vill segla i egen IF-klass och bankappsegling, eller så får man ta sig till en av de två största regionerna. När SM anordnas på Västkusten, kan det bli rimliga framseglingsavstånd, men kanske inte 2018 då tävlingen går i Uddevalla. De åren SM seglas på Ostkusten, får man satsa på lånebåt. I år deltog Marek Janiec på Rastaholm, med sin besättning och egna segel, med OIF:s IF-båt "Pryda Mari".

Det danska mästerskapet brukar hållas i eller i närheten av Öresund, vilket oftast ger oss möjlighet att delta. I år deltog Johan Winberg med sin båt och sin besättning på Prästö Fjord.

Till den mörka och kyliga delen av året då våra båtar är torrsatta, planerar vi förutom årsmötet, att satsa på en träff för våra medlemmar. Ämnet är inte ännu spikat, men det ska preliminärt handla om utrustningstips, båttrim och seglingsteknik. Inriktningen blir mera mot tur- och semestersegling än mot kappsegling.

MAREK, SWE 829

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

IF-EN LIGGER NÄSTAN ENSAM KVAR i vattnet i Björlanda Kile. Det blir inga fler semesterturer med mussel- och svamprisotto, möjligtvis ett träningspass med kaffe och bullar innan båten också parkeras på land inför vintern. Det har varit en sommar med mycket regn och vind, några fina kappseglingar som SM vid Rastaholm och Tjörn Runt där IF-klassen samlade näst flest båtar.

VIF-klubben har gått in i vintermod där vi ägnar oss åt förberedelser inför nästa års säsong. Hittills har vi haft en bryggsegling med kaffe och fika samt en pubkväll. Jag var inte med på bryggseglingen men väl på pubkvällen där jag fick träffa, tjata och skratta med flera IF-seglare som jag inte träffat tidigare. Vi har äntligen lyckats få till ett SM för 2018. Det kommer att gå av stapeln 8-11 augusti 2018 och arrangeras av SS Viken Ägir i Uddevalla. Vi hade ett mycket trevligt första möte med SSVÄ. Av dem vi träffade hade nästan 70% seglat IF tidigare och bara det borgar för att det kommer att bli ett kanonarrangemang. Dessutom gav de ett mycket kompetent och engagerat intryck. SS Viken Ägir ligger lite sydväst om Uddevalla centrum i



Rödön/Lindesnäs småbåtshamn alldeles intill den gamla badorten Gustafsberg. I Gustafsberg finns det hotell och vandrarhem. Vi ska tillsammans med SSVÄ se om det går att preliminärboka platser under SM så att vi kan bo nästan lika samlat som på Rastaholm. Det är en tolvminuters promenad från Gustafsberg till Rödön/Lindesnäs småbåtshamn. Vi har skapat en facebook sida som heter - IF-båts SM 2018 i Uddevalla 8-11 augusti, gå med i den och håll dig uppdaterad om allt som händer inför och under SM. Alla kan vara med, oavsett om du tänker vara med på SM eller inte. Gå också med i facebookgruppen - Segla IF-båt på Västkusten, så kommer ni inte missa någon av våra vinter-och våraaktiviteter.

Vi ses

FREDRIK HANSSON SWE-507

KRYSS-LÄNSBANA

– hur lyckas man?

Hur kan de komma sig att vi på några minuter hamnat hopplöst i lä gentemot konkurrenten som vi vet håller samma fart och höjd som oss?

🌈 VI RUNDAR KRYSSMÄRKET SOM ANDRA BÅT men vid länsrundningen har fem båtar seglat om oss? Går deras båtar fortare eller vad är det som händer? Bansegling är en utmaning, konkurrensen är stenhård, men det är ju också det som gör det så intressant, roligt och spännande! Hur lyckas vi? Här är några punkter att bocka av för att lyckas...

1. Segla snabbt! Utan båtfart kommer vi ingen vart, och vi kan inte försvara vår position eller fördel om farten och höjden är dålig. Konkurrenterna kommer passera och ge oss färre möjligheter att välja väg och därtill ge oss störd vind. En slät botten är viktig för båtfarten eftersom IF-båten har stor våt yta. Trimma rigg och segel i harmoni, då går båten av sig själv, nästan. Riggen ska vara rätt inställd, läs mer om det på IF-förbundets hemsida. Svenska seglarförbundet har också en skrift, *Fartsträning*, av Björn Österberg som har många bra tips och som kan beställas på Svenska seglarförbundets hemsida.
2. Hantera din båt som en mästare! Besättningen ska fungera som en enhet där alla vet sin uppgift och manövrarna flyter utan strul. Jag kommer så väl ihåg hur vi på DM gjorde fantastisk första kryss och läns. Vi var i ledning till länsmärket men tog inte ned spinnakern i tid (läs strulade) och tvingades segla förbi länsmärket med fem båtlängder. När vi väl kryssat upp till länsmärket hade fyra IF-båtar passerat oss och vi gick i mål som sista båt. Detta är väl ett tydligt exempel på att båthantering är grunden för ett lyckat race? För seglingslegenden Paul Elvström var båthantering något självklart och i sin bok "Segla för att vinna" skriver han att målet är att segla sin båt optimalt utan att behöva titta på segeltrim, för att helt fokusera på vad som händer på vattnet. Bra båthantering gör att vi kan lyfta blicken och planera vår segling. Patrik Erlandsson har skrivit tre artiklar i Medvind om kappsegling med IF-båt och han betonar vikten av att båten ska vara enkel att segla och trimma vilket förhoppningsvis underlättar god båthantering. Artiklarna heter *Spetsa din IF-segling, del 1-3* och du läser dem i pdf-format på hemsidan. Din båt behöver inte se ut precis som Patrik Erlandsson beskriver i sina utmärkta artiklar, det viktigaste är att båten är enkel att hantera för dig!
3. Starta bra, välj rätt spår mot kryssmärket, planera din

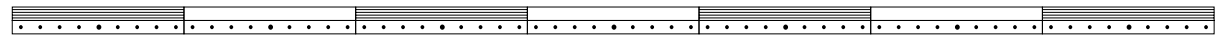
läns och segla i bra vindtryck där du vill vara. Strategi och taktik kan vara svårt. Tid på vattnet är nog bästa träningen, men i vinter kan du passa på att läsa på. Mark Rushalls bok, *Taktik för kappsegling*, är bra och finns att beställa i SSF's webbutik. För att visualisera hur ändring av vindriktning påverkar vägen mot kryssmärket kan du spela mot datorn i Sailracers windgame som hämtar vinddata från en vindstation på British Virgin Islands i Karibien. Det gäller att vara först till kryssmärket. Tidsförloppet är "uppskruvat" så du kommer nå kryssmärket på några minuter. En fallning på 5 grader från 315 grader till 310 på styrbord ger motsvarande höjdare från 45 till 40 grader på babord och en vinst på 10 grader! Duktiga seglare håller också koll på strömmarna och om det till exempel skulle vara medström mot kryssmärket kan vi gå tidigt mot layline eftersom avdriften minskar och strömmen puttar oss sista biten upp mot märket.

4. Förbered dig väl och ha kul! God teamkänsla i båten och sportsmannaanda på banan gör att vi seglar bra! Bansegling är verkligen både spännande, roligt och det finns ofta något i varje race som man i efterhand tänker att man skulle gjort annorlunda för att segla ännu bättre. Att känna till kappseglingsreglerna är också en del av förberedelserna. En annan inte oviktig detalj är att samla ihop ett gäng att segla med och mitt råd är att börja redan nu med att planera nästa seglingssäsong tillsammans!

SEGLARHÄLSNINGAR MARTIN RUNDSTRÖM



FOTO: BERTIL NORBERG



“Kul att vara delägare! I år får vi kunder tillbaka 2,5 miljoner kronor.”

Josefin, Laser Radialseglare i världsklass, kund och en av våra 247 000 delägare.



HEL MEDLEM – FÖR DIN TRYGGHET PÅ SJÖN & PÅ LAND

- Brand, stöld, sjöskada, uppläggning
- Ansvarsförsäkring 33 miljoner kronor
- Rättsskydd, – Allrisk, – Sjöassistans
- Maskin upp till 14 år
- Stort geografiskt område



Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande villkor, resultatbonus för medlemmar och smidig skadereglering. Du får del av Svenska Sjös överskott genom direkt bonus på nästkommande års premie och Svenska Seglarförbundet får medel för att ytterligare utveckla sin verksamhet.

En båtförsäkring på dina villkor helt enkelt. Gå in på www.svenskasjo.se om du vill veta mer.