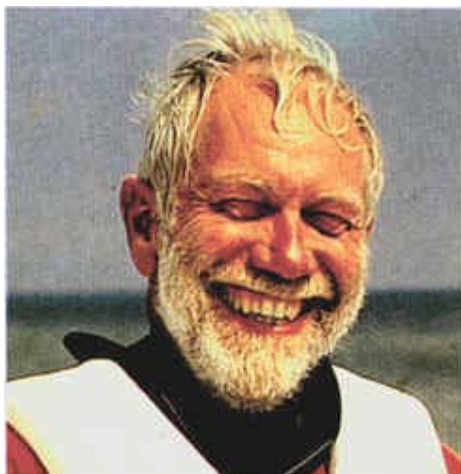


NF-möte med Paul Elvström

Av Otto Fagerstedt, NF SWE292



En eftermiddag i februari 1998 går jag Strandvejen upp genom Hellerup i norra Köpenhamn. Det är disigt och de lugna gatorna ner mot Öresund slutar i något vitt, oklart om det är himmel eller hav. Våren ligger redan i luften, knallgul forsythia blommar och äppelträd knoppas i husens trädgårdar. Och där, i ett hus längst ner mot vattnet, bor han, Paul Elvström. Jag tänker att han antagligen flyttat hit till det förmögna "Whiskybältet" sedan han blev berömd.

Vi står vid det stora fönstret med utsikt mot Sundet, och jag frågar lite nyfiket om han bott här länge?

– Jag är faktiskt född här, säger Paul. Det är mina föräldrars hus från början. Så här växte vi upp.

Han stryker sig eftertänksamt över det grånade skägget.

– En dag som den här, med frånlandsvind, så tänker jag på en äldre bror jag hade när jag var liten. Han drucknade hemskt nog här, säger Paul och pekar på en kort brygga som går ut ett par meter i vattnet. Det blåste från land, som idag. Han var fem år och man tror att han fick en chock. Hemskt många drunkningsolyckor beror på att folk hamnar i chock. För det var inte djupare än att han hade bottnat. Så det var en stor tragedi för mina föräldrar. När jag tänker på det som vuxen, så var det min smala lycka att mina föräldrar tillät mig att vara på vattnet, att segla...

Visst är det något att tacka för. Annars hade världen gått miste om den mest framgångsrike kappseglare vi någonsin kommer att få se:

Pauls främsta meriter:			
Olympisk Guldmedalj			
1948	Firefly	1956	Finnjolle
1952	Finnjolle	1960	Finnjolle
Världsmästare			
1957	5-0-5	1966	5.5
1958	5-0-5	1966	Starbåt
1958	Finnjolle	1967	Starbåt
1959	Finnjolle	1969	Soling
1959	Snipe	1972	Half Ton
1962	Flying Dutchman	1974	Soling
		1981	Half Ton

– Du kanske förstår varför det blev sjösport för min del, säger han.

Vi ser ut över februarisundet där två båtar redan ligger och träningsseglar.

– Är det Drakar? Försöker jag.

– Ser mer ut som Soling, säger Paul och sträcker sig efter kikaren på fönsterbrädet.

Naturligtvis har han rätt, det är Solingar.

Vann allt!

Vi sätter oss vid bordet för att avhandla dagens tema och jag frågar honom först om han själv kappseglat NF?

– Ja, jag seglade båten en säsong på 70-talet, jag seglade handicap, och jag vann allt jag ställde upp i, säger Paul och tänker tillbaka. Men också utan handicap var jag snabbare än alla 3/4-tonnare. I öppen vind är den mycket snabb, på 70-talet fruktansvärt snabb. När det kommer till hårdvinds kryss, är stabiliteten för liten. För en semesterseglare som inte kryssar så mycket, visar den sina goda sidor. Men i kappsegling på mer krävande kryss, måste man ha fyra man i lovart för att hålla henne, påpekar han.

– Fast jag minns att jag hade då ett större försegel än den självslående focken, jag hade en genua.

– Det var för lättvinden? Frågade jag.

– Nej, det var bättre allround. Hellre då ett rev i storseglet... Det man kan kritisera båten för är att det är något för lite vikt i kölen, det är egentligen nästan det enda som är fel med båten, som jag ser det... men man får reva i stället. Men en sak som är fantastisk är att den är lätt att styra oavsett hur mycket det blåser.

– Är det rodrets förtjänst?

– Ja, balansrodret... och storleken på rodret. Skrovform och köl bidrar naturligtvis. Det finns i alla fall inte många båtar som är så lätta på rorkulten...

– Har du en aning om hur många som finns i Danmark?

– Nej det vet jag inte. Den har byggts på ett par ställen och jag har inte hållit koll på det, säger Paul med en rynka i pannan. Han

fortsätter; Det är rätt många. Kommer man till en ny hamn, tycker jag att det oftast ligger minst en NF där. *(En senare koll med Thyge Bruun, den siste ordföranden i numera nedlagda danska NF-klubben, visar att knappt 50 båtar byggts i landet. Idag är de spridda över hela landet och några seglar under annan flagg - svensk t.ex. Spridningen har gjort det svårt att hålla liv i klubben).*

– I början gick det ganska bra med tillverkningen. Du vet det här var en tid när det hände mycket på båtmarknaden. Det fanns en licenstillverkare på Åland ett tag, men så gick han i konkurs, och då tog jag upp tillverkningen, men samma sak hände mig efter en tid. Då såldes tillverkningen till ett annat danskt varv och vi gav upp.

– Ja, båtbranschen på 70-talet var väl en riktig cirkus, med en massa nya båtar som introducerades, och många självbyggen. NF:en sålde mest på sina seglingsegenskaper, eller hur?

– Idén var bra, båten var fin, och folk älskade att segla den, så jag minns att jag blev lite störd en gång när en dansk kom förbi och påstod att han hade en reklamation som gällde seglingsegenskaperna... och jag tänkte att ”*va f-n är det nu för fel, vad är det han har problem med?*” Men så sa han: ”*Jag har en grabb på sju år som vill styra hela tiden - vad gör man?*” Och det är för att den blev så lätt på rodret, den balanserar ju perfekt, helt vidunderlig på rodret.

– Minns du hur uttalade synpunkter det fanns på båten från beställarna i Stockholm?

– Ja, det skulle vara en familjebåt. Den skulle vara välseglande och ha en stor sittbrunn och gott om plats. Den skulle vara lätt att styra, och den skulle vara lätt att bygga för en amatör, minns Paul.

– Det här med den självslående focken var ju också en grundtanke. I Sverige har vi haft en palaver om genua, eftersom NF har kappseglat framgångsrikt med genua och

båten höll på att klassas som genuabåt, berättar jag.

– Jag måste säga att genuan gör båten mycket snabbare, mycket snabbare.

– Var det så du seglade den?

– Ja, men det var inte någon stor genua, inte stor alls.

– I grundutförandet har båten sina vantfästen vid relingskanten. Det gör ju att det inte går att skota in en stor genua tillräckligt.

– Det är sant, men minskar man genuamåttet så att den stannar framför spridarna, så kan man skota den innanför vanten på kryssen. Jag vill minnas att det var en sådan jag seglade med. Annars får man ingen höjd.

– Det finns en rad båtar där man har flyttat in vantinfästningen närmare masten för att genuan ska få rätt vinkel.

– Ok, men ju längre ut man flyttar vanten, desto lättare kan man tillåta sig att göra masten, det ger bättre stabilitet.

Teamet

Blicken glider ut genom det stora panoramafönstret mot Öresund och de två Solingarna, inte utan att jag känner en viss avund inför den långa segelsäsongen som de riktigt sugna kan utnyttja här. Nu ringer dörrklockan - Ulf Rögeberg är i antågande.

Ulf Rögeberg arbetade i många år i designfirman tillsammans med Paul Elvström och Jan Kjaerulff. Det är dags att gå tillbaka till hur det hela startade och de två svenskar som kom med initiativet till NF:en:

– Vi hade alltså först kontakt med Bill Åberg genom den kvarttonnare vi byggde åt honom, och han förmedlade kontakten till Gunnar Lundborg, som ville starta självbyggen av en modern skärgårdskryssare/havskryssare, minns Ulf. Jag var uppe ett par gånger i Stockholm när Gunnar höll på att utforma däckspluggen. Där hade vi en del olika meningar om hur det skulle se ut, men till slut enades vi. Gunnar Lundborg och Kuling Marin i Åkersberga började byggandet. I Finland började tillverkningen på Åland, och nummer två var Johan Carpelan med sitt Botnia Marin i Malax. I Danmark var det CombiCamp Marin som var först. Där gjordes en del båtar som självbyggen.

– Sedan fick Elvström Sails OL-byggen att tillverka båten. Men där hade vi för mycket strul, så vi tog tillbaka formarna, påpekar Paul

– Det minns jag, säger Ulf. Det var precis samtidigt som Pelle Pettersson hade sin 808 på gång. Jag minns inte men tror det var ca 20 båtar vi fick gjorda.

– Hur har rollfördelningen sett ut mellan er i konstruktionsteamet, frågar jag.

– Håller man sig till Nordisk Familjebåt, så var det Pauls idé med ett friliggande roder på aktern, det var en av Pauls kapphästar, ler Ulf.

– Ja och det är det än i denna dag framhåller Paul!

– Inget fel med det säger Ulf. Riggtypen var också Pauls val. Paul hade stort inflytande på allt som hade att göra med seglingsteknik, utan tvivel. Jan Kjaerulff var den som gjorde linjeritningarna. Det var ju handarbete och mycket jobb på den tiden. Lyckligtvis är den tiden över. Min uppgift var att göra alla konstruktionsritningarna, göra däcksgemetritningar...

– Allt det hårda arbetet... ler Paul

– Ja, alla beräkningarna var mitt ansvar, laminat och byggspecifikationer och hela den processen säger Ulf.

– Ulf var den flitige. Paul ler brett.

Ulf skrattar, –Ja, så det var rollfördelningen när det begav sig och NF kom till. Och det måste ha varit... jag kom till Danmark 1972 o vi var färdiga med vårt 12M projekt, vår tolvå för Americas Cup i... 5 oktober, 1973...

– Ja det är en kul parentes, minns Paul. Vi skulle segla för Frankrike. Det var BIC, dom med kulspetspennorna. Ägaren frågade mig om jag kunde vinna Americas Cup åt honom? Och jag sa att; *"Jo då, det kan jag, men då behöver jag ha helt fria händer"*. Men det hela tog slut när han upptäckte att jag hade en rent skandinavisk besättning ombord. Då blev han tvärsur.

– Ja det tog slut den 5 oktober, det minns jag för att det är min mors födelsedag. Då kom det upp en kurir med en lapp där det stod: Plocka ihop allt som är vårt och skicka genast ner det till Frankrike... Ulf skrockar. Men då hade vi redan dragit igång vårt designkontor. Innan jag kom in hade firman gjort halvtonnaren. Tillsammans gjorde vi först en liten båt till Japan, och ungefär samtidigt Bianca 26

– Så det var efter detta, 1974/1975, som vi arbetade med NF:en, fortsätter Ulf.

Modern skärgårdskryssare

– Hur mycket hänsyn tog ni till att den inte skulle segla här utan var beställd av folk i stockholmstrakten? Frågar jag.

– Uppdraget var tämligen väl definierat av vår beställare minns Ulf, men det gäller de stora dragen. Sedan kan man faktiskt säga att vi skapade en båt - nu när man kan se tillbaka - som på många punkter var före sin tid: Det var en modern skärgårdskryssare på ett sätt, genom att den hade en smal vattenlinje. Den ser kanske inte precis ut som en skärgårdskryssare, men den hade en del liknande egenskaper. Och ser man på båtar som görs idag, ta några av de större båtar som jag själv har gjort på senare år på omkring 70 fot, så har även dessa smala vattenlinjer för att vara lättdrivna båtar.

Ulf fortsätter: – Jag är ju själv norrman och är van vid skärgård och förstod att båten måste vara lätt att slå med för att man ska ta sig fram i trånga vatten utan problem. Och det hade Paul helt klart för sig när han valde rigg.

– Vi som skärgårdsseglar har också stor glädje av det långa överhänget i fören och av att köldjupet ligger så långt bak. Dessutom har jag lyckats gå på grund rejält utan att båten tagit stryk, säger jag. Fanns det sådana önskemål om konstruktionen från beställarna?

– Ja, det var uttalat att den skulle dimensioneras så att det inte blev några sprickor i fram- och akterkant på kölen säger Paul.

Ulf fortsätter; – Båtbotten är ju V-formad, och det i sig bidrar till att göra hela konstruktionen mycket styvare. Motsatsen är en flat botten som trycks upp vid grundkänning. NF:ens V-form ger den en långt större styrka än moderna båtars, med sina flata bottnar.

–En köl kan liksom aldrig sitta för fast säger Paul med ett leende

Ulf fyller i: –Dessutom gjorde vi framkanten nertill mycket rund, så att man inte ska få tvärstopp utan glida upp längs grundet, det tar bort mycket av chockverkan vid träffen.

Utseendet

– Den ser fortfarande rätt extrem ut jämfört med det mesta som flyter, jag tänker på den spetsiga fören...

Paul Elvström: – Man känner igen den på långt håll.

– Jag vet folk som säger att den ser arg ut. Framför allt dom som blir frånseglade. Men den skarpa fören känner man igen från fler av Elvström & Kjaerulffs båtar från den tiden.

Ulf Rögeberg: –Det var mode på den tiden. Så är det ju med allt designarbete. Sakerna får en utformning som beror på tiden, vad som är modernt. Om vi hade fått samma uppdrag idag, så skulle båten inte ha detta stora överhäng i stäven.

– En intressant fråga. Hur skulle båten skiljt sig i övrigt om ni gjort den nu?

Paul Elvström: – Det går inte att svara på.

Ulf Rögeberg: – Jag tror nog att vi skulle satsat på en längre vattenlinje än NF:ens. Det beror på hur man ställer frågan. Om man säger att man vill ha en vattenlinje som är si och så lång. Hur mycket båt får man utifrån det? Jo, då drar man ut det lite i bägge ändar. Men om du kommer och vill ha en båt med en viss längd över allt, ja då försöker man att utifrån det göra vattenlinjen så lång som möjligt.

– Men var inte ett av villkoren för NF att den inte skulle vara anpassad efter någon mätregel?

Paul Elvström: –Nej det var helt fritt.

Ulf Rögeberg: –Målet var en optimal segelbåt. Och den blev skapad o född med en självslående fock.

Paul Elvström: –Det var för att familjen skulle ha lätt att slå.

Ulf Rögeberg: –Vid den tiden så fanns det annars Elvström -kvarrtonnare o halvtonnare som gjordes för IOR-regeln. Den regeln åstadkom båtar som var spetsiga i både för- och akterskepp. Idag är Elvströms kvarrtonnare hopplös att kappsegla med, för den seglar enbart så snabbt som vattenlinjen tillåter. Du får den aldrig att plana. Den sätter sig ner på rumpan. Vattnet forsar och sprutar. Den går inte snabbare. NFen har mycket bättre bärighet i aktern, så den kan man faktiskt få att gå snabbt. Med en stor spinnaker, så kan man lätt komma upp i 10-12 knop...

Paul Elvström och Ulf Rögeberg var tillsammans med Jan Kjaerulff de ansvariga NF-konstruktörerna. Efter en stund kommer samtalet in på tursegling och det som båtnamnet tar fasta på. Jag berättar att vår båt, NF 292, har seglats ganska flitigt i Östersjön, men längre än till Öland, Gotland och Hangö har det inte blivit. Men apropå långsegling berättar jag att vår ordförande Stefan med fru Mona seglat ner till Medelhavet med sin NF och varit där i flera säsonger.

Paul Elvström: – Ja på tal om det finns det en dansk som antagligen är svårslagen. Han har seglat över Atlanten tre gånger i en Nordisk Familjebåt! (Ett samtal med Thyge Bruun visar att atlantseglaren heter Paul Folkersen, som med sin finska fru gav sig över 3 gånger till Karibien, Kuba, Florida och skrev en bok om saken). Den enda ändringen av båten lär ha varit några förstärkande rör som plastades in i förskeppet. Värsta missödet när topplanteran (av alla delar!) slogs bort av sjö.)

Ulf Rögeberg: –Jag träffade också en på Kanarieöarna som var på väg över Atlanten i ARC-race, så nog händer det.

– Den stora sittbrunnen är väl annars en osäkerhet på stora vatten?

Paul Elvström: –Ja, men det går lätt att kompensera genom att montera grova självlänsar i akterkant av brunnen.

Ulf Rögeberg: –Det är ett klassiskt problem om man vill ha plats för en familj i sittbrunnen, då löper man risken att få in mer vatten än man gillar...

Paul minns: –Jag kommer ihåg, att när vi höll på med konstruktionen av sittbrunnen, så gjorde vi en modell på ritkontoret. Den kunde vi tilta, så att vi krängde och såg hur den var att kryssa med. Just då fick vi besök av Jörgen Utzon. (*Danmarks mest berömde arkitekt i modern tid.*) Han kom ibland förbi. Jag bad Utzon sätta sig så bekvämt han kunde i modellen och så krängde vi den en bit. Och så frågade jag hur han satt? ”Åt helvete!” blev svaret. Så vi fick göra om alltihop! *En historia så god som någon att mannen bakom den världsberömda Operan i Sydney har haft inflytande på NF:ens sittbrunn.*

– Vad var felet undrar jag?

– En sittbrunn ska ju fungera både under segel och i hamn säger Ulf. Och Pauls andra kähäst när det gäller segling är att folk vill vara i lovart. Men ska man sitta bekvämt i lovart måste tofterna luta kraftigt, och den lutningen är tröttsam i hamn. Så det vi försökte göra som en kompromiss var den horisontella kanten på sittbrunnskarmen, så att det i alla fall finns någon plan yta när båten ligger i hamn. Det är ju hopplöst om det inte ens går att ställa ett grogglas någonstans, man kan inte äta, inte nånting!

För att visa nya NF:ens sittbrunn tar jag fram en bild ur Segling som visar Björn Ribbhagens "Caber" på väg ut på Östersjömaran -97.

– Det ser ju bra ut säger Ulf. Det där är nog också en detalj som vi skulle ha löst annorlunda idag. NF:en samlar ju vatten i framkanten av brunnen vid krängning, och det är en sak som man bygger bort på nyare båtar, som är bredare akterut och tömmer brunnen bakåt.

Segel och mast

– En kritik som båten får är att de stora seglen gör båten jobbig i hård vind!

Paul Elvström: – Det är svårt att hålla en hög smal fock tillräckligt plan. Den blir lätt för djup.

Ulf Rögeberg: – En filosofi vi hade på den tiden var att båten inte under några förhållanden fick vara underriggad. Och där har vi en annan sak som Paul använde mycket tid på - revsystem. Och de båtar som byggdes i Danmark har ett utmärkt snabbrev med bara en lina per rev och med rodkick. Och revar man till toppen av focken (två rev) så är man snabbt nere i en segelyta som är mer hanterbar.

Paul Elvström: – Med liten segelyta är den härlig i hårt väder.

Jag berättar att Ribbhagen/Nicklasson tydligen seglade skjortan av betydligt större båtar under den långa, hårda kryssen upp till Ulvöarna under Östersjömaran -95. Och att de lyckades skrämman iväg NF:en minst lika bra bl. a. genom en "monsterspinnaker" hissad i masttoppen lättvindsåret -97. (*Det här berättade Björn om på höstträffen -97.*) Det tyckte kappseglaren "Elvis" var intressant.

Paul Elvström: – Finns det några som satt på rullflock?

– Ja, några har jag sett, men klassregeln håller tillbaka den utvecklingen. (*Sedan 2004 ändrat. förf anm*)

Paul Elvström: – När jag ser riggen idag och när jag minns båtens seglingsegenskaper, så skulle jag annars föreslå ett större försegel.

Här vaknar lite av den gamle kappseglaren och han lutar sig över ritningen.

Paul Elvström: – Man skulle förlänga förstaget så att det gick ända fram, sätta på en rulle och de här vertikala lattorna som jag började med en gång. Dom funkar alldeles utmärkt på en båt som NF. Men så

fort det finns ett klassförbund så är det väldigt svårt att ändra på någonting. Det har jag lång erfarenhet av. Men min inställning är att man är tvungen att genomföra moderniseringar. Annars dör båten.

– Om man tänker på båten i sin helhet, så fanns det väl en balans mellan prestanda och vad båten fick kosta. Jag tänker t ex på sådana saker som att ni valde en mast som inte är konad undrar jag.

Paul Elvström: – Man vinner inte något på att kona den.

– Jaså säger jag förvånat?

Paul Elvström: – Det ser ju snyggt ut, men man vinner ingenting.

Ulf Rögeberg: – Alltså den fria toppen på NFen är inte så lång. Förstaget går ganska högt. Några gram blir det ju, men inte kilon.

Paul Elvström: – Nej, om jag skulle modernisera båten, så inte gick jag på masten. Däremot skulle jag flytta fram förstagsinfästningen, sätta på rulle och vertikala lattor, fullattor i storen och ett bra revsystem. Masten är tillräckligt stark för att häckstaget ska hålla för en större fock.

– Jag har sett att det finns ett antal olika mastfabrikat till båten.

Ulf Rögeberg: – Ja, stagningen är ett särskilt kapitel. En sak som vi hade problem med, det var att spridarvinkeln tilläts vara så stor, 18 grader, det var samma sak på 101an (Aphrodite), och det gör att det inte går att få spänn på lävanten. När masten krummas, så slackar lävanten och masten kan börja röra sig. Den kan i värsta fall böja sig bakåt i mittpartiet, med brott som följd. På 101an blev det så stora problem att vi gick tillbaka till en öppnare spridare på bara 10 grader. På NF tilläts fortfarande 18 grader, så trimningen är en sak man ska vara varsam med. Det här är en detalj där jag tror vi skulle vara lite mer återhållsamma om det gällt idag. Du vet, om du seglar med två rev och skotar

stenhårt och har glömt att ta hem häckstaget, ja då böjer sig masten åt fel håll, bakåt, nedanför spridarna. Och då är man illa ute med risk för mastbrott. Och det har vi många exempel på från skilda båttyper.

Vi talar riggtrim...

Ulf Rögeberg: – Du ska inte vara rädd att krana hem i akterstaget för att kunna spänna toppvanten ordentligt. Det ger den nödvändiga förböjen.

Paul Elvström: – Ta hem så mycket du törs...

– Ja min mast är ganska styv, så jag får ta i.

Ulf Rögeberg: – Styvheten var nog förnuftig av säkerhetsskäl, för det skulle ju trots allt vara en familjebåt som kunde seglas tryggt.

– Ja namnet, Nordisk Familjebåt. Vems var idén?

Paul Elvström: – Det var Åberg och Lundborg som kom med det.

Ulf Rögeberg: – Och det var nog ett bra namn, för det har trots allt hängt med båten under alla år, utan att man börjat kalla den en massa andra egendomliga nya saker, så som skett med en rad andra båtar.

Självbyggarvikt på fel ställe

Vi kommer in på seglingsegenskaper, och jag bekänner att jag har svårt att segla båten tillräckligt upprätt i hårdvind.

Paul Elvström: – Ja, men det har alla. Det är kölvikt och skrovstabilitet som gör det. Å andra sidan är den snabb i lättvind och undanvind. Men det saknas ca 150 kilo i kölvikt, så är det bara. Men man får reva i hårdvind.

– Jag träffade en man som gjutit en blyköl till sin NF berättar jag.

Ulf Rögeberg: – Visst, det har man gjort på många sorters båtar, då får man tyngden

längre ner och upptill en sektion med dödträ eller fiberbetong. Det är en suverän åtgärd. Vissa förbund har gjort sådana klassändringar att detta blir möjligt.

Ulf Rögeberg: – Vi har ju sett att många självbyggarbåtar blir tyngre än tänkt. Det beror på att det går åt mer plast än beräknat.

Paul Elvström: – Man rullar inte så hårt.

Ulf Rögeberg: – Nej det är svårt. Och det vill säga att all den där vikten ligger högt uppe. Och fyller man då inte på med mera kölvikt så får man en båt som inte har den stabilitet man önskar. Så där har vi en punkt till vi gjort annorlunda om det varit idag; en köl med en lägre tyngdpunkt. Naturligtvis ska man värna om egenskaperna vid grundstötning, men det kan man lösa med bibehållen djupgång. 1.55 i djupgående är litet för den båten, så det är i och för sig inte konstigt att stabiliteten inte är den allra bästa.

Paul Elvström: – Kölen var på sin tid en föregångare.

Ulf Rögeberg: – Ja, den liknade litet den som satt på halvtonnaren.

– Jag har själv kvitto på att kölen tål att gå på grund med. Men jag vet att det hänt att folk haft av rodret. Några har exempelvis backat sönder det.

Paul Elvström: – Man kan inte säkra sig mot allt. Men den friliggande konstruktionen gör i alla fall att du kan se vad som hänt. På andra typer ser du inte att rodret gått eller att hjärtstocken böjt sig.

Paul Elvström: *(nu inne på sitt favorittema)* – Det finns flera fördelar med friliggande balansroder. Man kan också se om man fångat sjögräs eller tång.

Ulf Rögeberg: – Ja, då stannar Paul, det står han inte ut med att se.

Paul Elvström: – Nej, det gör ont.

– Roderinfästningen har behövt förstärkning på en rad båtar med tiden berättar jag.

Ulf Rögeberg: – Det är rimligt. Det är mycket svårt att beräkna vad olika lösningar tål, eller rättare sagt vilka krafter vi talar om. Att göra statiska belastningsberäkningar går an, men dynamiska... Där kan man få multiplicera 5-10 gånger, och ändå inte vara säker på att grejorna håller.

Paul Elvström: – Som ett exempel på hur svårt det är med dimensionering: När vi provade ut mast till halvtonnaren, så satte vi först för klen mast på den och var ute och bröt den, så gjorde vi den lite starkare, och så ut och bröt den igen och så gjorde vi den ännu lite starkare, och då höll den. På det sättet visste vi att vi aldrig seglade med för mycket vikt, en erfarenhetstest. Ute på vattnet är det erfarenheten som ger den viktigaste kunskapen. För ska du dimensionera så att det håller från början, så blir det alltid för tungt för en kappseglare.

Ulf Rögeberg: – Whitbread är ett bra exempel där man dragit många goda slutsatser av de tidigare loppen och problemen med haverier och skador på äldre konstruktioner. Båtarna blir lättare och på det sättet mer extrema, men samtidigt bättre och tåligare.

– Idag verkar det vara besättningarna som tar mest stryk?

Paul Elvström: – Jag fattar inte att dom ids! Det är för lång tid och för kallt. Burr. Men jag är inte 20 år längre. Fast det är förstås ett gäng med som är i 45-årsåldern. Det är deras jobb, deras levebröd. Dom kan väl inget annat, säger Paul med ett skratt.

Det börjar bli dags att avsluta. När vi går nerför trappan på väg ut, passerar vi alla OS-diplomen och jag säger att det väl är en och annan, journalister och all sköns båtfolk, som hunnit vara på besök sedan dess?

Paul Elvström: – Ja, jag är hjärtligt trött på att prata om mig själv, så nu säger jag alltid nej. Jag fyller 70 om några dagar (1998), så det har varit lite pådrag nu igen, men jag ska säga dig att du är den ende jag släppt in på länge, jag tyckte det var kul att prata om NF:en, annars säger jag nej till intervjuer!

– Men jag skickar gärna en hälsning till NF-seglare i Sverige. Det är morsomt att höra att ni är så många och att några av er kappseglar entyp. Det är båten värd!

Otto Fagerstedt, NF SWE292