

Träsegel

av Evald J. Voith

Repro
© Foto LARS WÆRNHOFF

Änna sidan tack vare de tekniska framstegen, å den andra sidan som en följd av materialbristen under kriget, har träet blivit ett allt viktigare råmaterial. Att man av trä tillverkar en hel mängd nödvändighetsvaror är känt för envar. Känt är också att trä genom bearbetning på kemisk väg förvandlas till papper, tyg, läder, bröd, brännvin o. s. v. Mindre kända är de experiment med segel av trä, som man under kriget gjorde i det skogrika Balticum.

»I denna flickas bröst klappar ett hjärta av guld», hette det förr. I »träåldern» säger ynglingen till sin flicka: »Kom, jag skall låta dig segla med träsegel. Min båt har en flagga av trä. Jag skall köpa dig vackra skor av trä och jag skall älska dig evigt, ty jag vet, att i ditt bröst klappar ett hjärta av trä.» Detta är den inledande satsen till en UFA-film inspelad i Estland under kriget, en upplysningsfilm. Filmen kom aldrig att visas, ty inspelningen skedde år 1944, då kriget rullade fram över Balticum och förintade allt. Den skulle visa de experiment man gjort i den estniska staden Haapsalu med segling med träsegel. Om filmens öde vet man ingenting, men en del material,

foton och beskrivningar har räddats över till Sverige, och av detta material kan man få en bild av de första proven och de första landvinningarna på området.

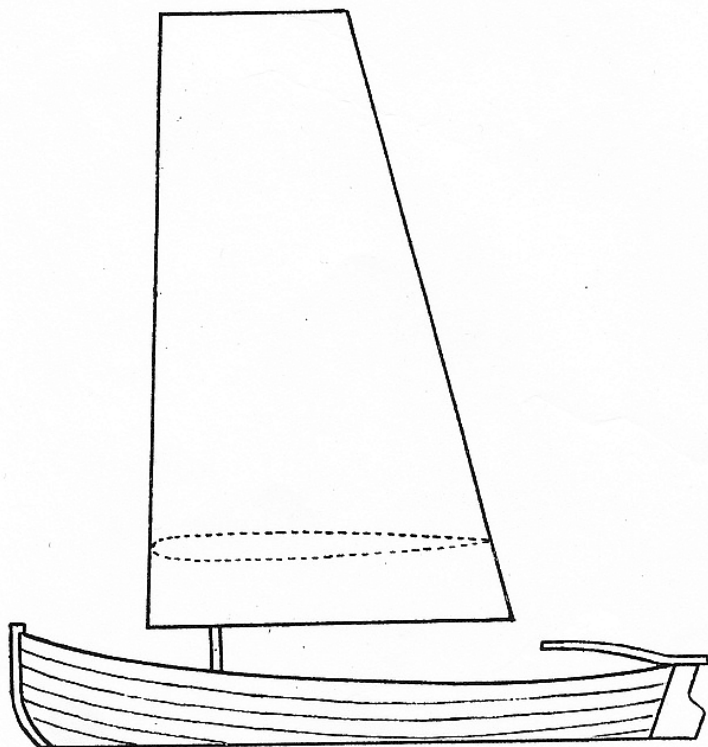
Redan för tio år sedan började man experimentera med träsegel, huvudsakligen för isjakter. Under mästerskapstävlingarna i isjaktsegling i Tallin 1937 uppnåddes mycket goda resultat med träsegel. Eldfågeln med fanersegel segrade mycket överlägset.

Eldfågeln var byggd i Haapsalu och gjorde sina första seglingar på Haapsalubukten. Den hastighet, som uppnåddes i Tallin 1937 var emellertid inte särdeles märklig och inte alls jämförlig med vad Eldfågeln senare presterade.

Medan man i Haapsalu höll på att experimentera med träsegel av annan typ än Eldfågeln, bröt kri-



Träseglet i profil, nerfällt



get ut. Man avbröt då dessa experiment men återupptog dem i annat sammanhang. Bristen på segelduk gjorde att man började pröva träseglet på segelbåtar. Första experimentbåten var en vanlig segelbåt. Man ville undersöka, om man inte kunde uppnå större hastighet med en fiskebåt med träsegel än med en med duksegel, och man ville också pröva träseglets företräde framför dukseglets ur rent praktiska synpunkter. Det var detta som gjorde att filmmännen från UFA liksom andra intresserade kunde se båtar med brunröda, styva segel på Haapsalubukten. Vid första anblicken tedde de sig som kinesiska djonkar, men vid närmare betraktande befanns, att de inte hade det minsta gemensamt med de kinesiska farkosterna. För åskådaren var det intressant att fastställa, att dessa båtar med sina klumpiga och stela segel snabbt lämnade alla båtar med vita segel bakom sig,

Träseglet i profil

och att rorsmannen seglade dem lika lätt mot som med vinden. De manövrerades faktiskt som en motorbåt, som blott är beroende av förarens vilja.

Men vi skola återge en intervju, som en rorsman gav en reporter under experimenten.

— Är inte träseglen för klumpiga och för tunga för en båt?

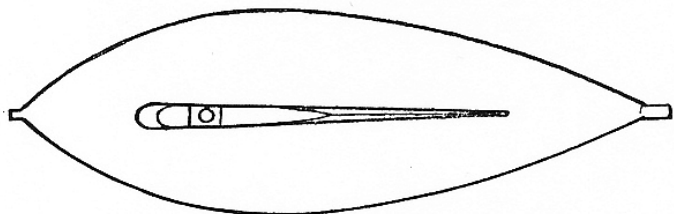
— Inte alls. Fanérseglet kan mycket lätt anpassas för sjöfart, bara man skaffar en lämplig typ. Isjaksseglet passar inte för en vanlig båt. Det är i ett enda stycke och därigenom svårt att manövrera till sjöss. En segelbåt skall ha ett lätthanterligt segel, som man kan lägga ihop. Våra experiment ha visat, att det lämpligaste seglet för vanliga båtar är det s. k. kombinerade seglet, som består av ett slags torn, vid vilket ett hopfällbart segel är fäst.

— Vad menas i detta fall med torn?

— Tornet ersätter masten. Egentligen är det en säregen sorts mast, tunn och strömlinjeformad.

Under vårt samtal har vi kommit till bryggan. Här ligger en båt med seglet »beslaget» kring tornet.

— Här ser ni ett segel av två fanérskivor, som



Träsegel i plan

sammanfogats på längden. Det finns också segel, där det tillkommer en tredje del av duk. Båda typerna lämpar sig bra för trafik och för transport, ty de tillåter mycket höga hastigheter. Men för fiskebåtar passar detta segel inte. Det är för stort, tar för stor plats. Och även om man tar ned det, så är tornet i vägen vid arbetet ombord.

— Fiskebåtarnas segel skola alltså vara utan torn?

— Ja, absolut. Vi ha också löst uppgiften att skaffa fiskebåtarna ett praktiskt segel. Resultatet kan ni se här.

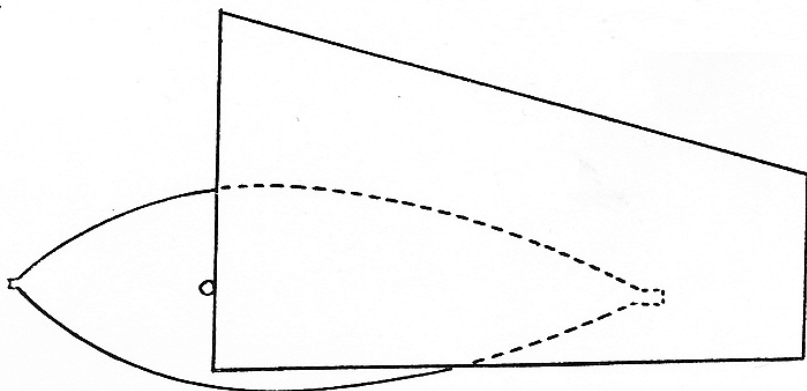
Intill den första båten ligger en annan, också den med träsegel. Man ser emellertid genast skillnaden mellan de två typerna.

Tornet är inte lämpligt. Alltså blir masten kvar. På masten hissas sedan seglet, som består av fanérskivor, sammanbundna med segelduk. Hela seglet kan vecklas ihop, så att det inte tar större utrymme än en halv kvadratmeter.

För att bestyrka påståendet lägger man ihop seglet.

— Experimenten med träsegel för fiskebåtar är avslutade nu. Inom den närmaste tiden släpper vi denna typ fri.

— Och vad tänker fiskarna om detta nya och praktiska segel.



Träseglet i plan, nerfällt

— De är skeptiska, som folk alltid är, när det gäller nya uppfinningar, och som väl folk alltid kommer att vara. Men det råder intet tvivel om att det nya seglet kommer att slå igenom. Ty träseglet har sina stora, obestridliga fördelar.

— Kan också stora fartyg använda träsegel?

— Mycket väl. Tornet skall bara ha en annan konstruktion. Det skall vara byggt enligt samma system som en tubkikare — så att man kan skjuta in de olika delarna i varandra.

— Har ni också byggt segel för sådana fartyg?

— Inte än. Men planerna och modellerna är färdiga. Vi ville först komma så långt med de små seglen, att man börjar att använda dem i praktiken.

Vi titta närmare på fanérseglet. Materialet är vanlig fanér, 2 millimeter tjock, som bestrukits med lack för att stå emot fukt och luft.

— Hur lång livslängd har ett träsegel?

— Svårt att säga. Säkert är dock, att det stoppar lika länge som ett duksegel, om det sköts riktigt.

— Är inte i alla fall fanérseglet mycket för tungt?

— Nej, inte alls. På en båt med duksegel väger riggen en hel del. Använder man träsegel, blir riggen betydligt enklare och dessutom är träseglet mycket mindre än dukseglet. I stort sett kan man säga, att träseglets yta inte behöver vara mer än hälften av dukseglets.

— Men hur är det med hastigheten?

— En båt med träsegel är snabbare än en båt med duksegel.

— Det har vi verkligen svårt att tro.

— Ja, men det är så. När man seglar undan vinden är snabbheten ungefär densamma. Kanske är båten med duksegel t. o. m. en aning snabbare. Men vid segling mot vinden är förhållandet annorlunda. En båt med träsegel går både mycket högre i vind och seglar snabbare än duksegelbåten.

— Hur skall man förklara detta?

— Det är inte alls någon hemlighet. En båt med duksegel utnyttjar för sin framfart huvudsakligen vindtrycket på segelytan. En del av vindkraften går emellertid förlorad härvid. Båten tryckes blott åt si-

dan, vilket naturligtvis inte är något plus för snabbheten. Men på en båt med träsegel uppstår — tack vare tornets säregna byggnad — ett lufttomt rum vid tornet, ett s. k. vacuum. Detta vacuum har en sugande kraft, som bidrar till båtens framfart. Ett vacuum uppstår också vid svag vind, då trycket knappast märks på segelytan. Därför går en båt med träsegel mycket snabbare än en båt med duksegel i mycket lätt vind.

— Alltså är skillnaden mellan de två segeltyperna inte bara en skillnad i fråga om materialet utan också i fråga om den teoretiska grunden.

— Ja, naturligtvis. Framförallt på kryss utnyttjar man »sugprincipens» fördelar. På kryss är vår båt 12 procent snabbare än båten med duksegel. Om man betänker, att en ökning av snabbheten med bara 2 procent räknas som en stor vinst, så är det lätt att föreställa sig träseglets överlägsenhet över dukseglet. Skall vi göra en provfärd?

Vi går ombord, seglet sättes och rorsmannen tar »pinnen».

— Tornet skall alltid stå i vindriktningen. Nu skall jag visa er, hur högt i vind man kan gå med träsegel.

Och verkligen. Vi går med märkbart hög hastighet nästan rakt mot vinden. När vi seglar med vinden, visar man, hur man kan nedbringa hastigheten. Man behöver bara manövrera tornet en smula från vindriktningen. Segelmanövreringen är lätt och löjligt enkel.

— Handen skall vara känslig. När man seglar med duksegel måste ögonen hjälpa till. En annan fördel med träseglet är att det inte tänjer ut sig.

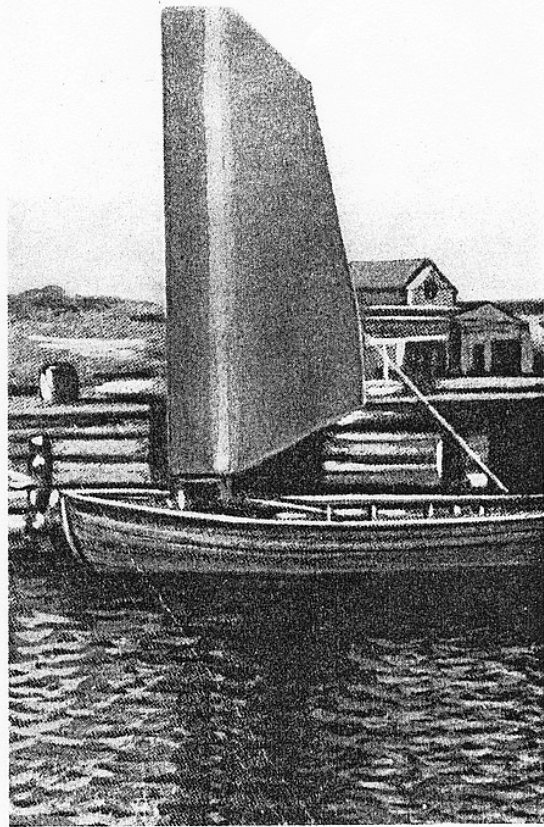
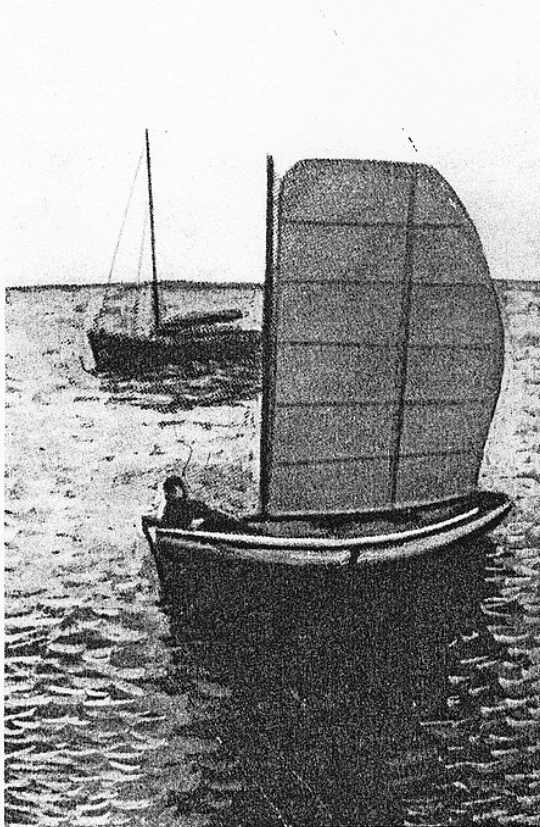
Träseglet är resultatet av konstruktören Hans Schulmanns experiment i Haapsalu. Han började experimentera med isjaktsegel. Med åren har ur dessa experiment framkommit en segelbåt, som han oupphörligt förbättrat under sina experiment.

— Träseglet är inget surrogat. Det är en revolutionerande uppfinning inom sjösporten. Den romantiska seglingens tid är förbi. På världshaven har de stora segelfartygen för länge sedan försvunnit. På samma sätt skall de vita seglen försvinna från segelbåtarna för att lämna plats för de mer praktiska seglen av trä. Ty träseglets fördelar är påtagbara.

Man kommer nog inte att alltför länge sörja över romantikens försvinnande. Livet skall gå vidare. Stilstående betyder tillbakagång.

RUPRO
© Foto LARS WERNHOFF

Den estniska kusten vimlade en gång av båtar med träsegel. Författaren hade på sin tid en rik bildkollektion, som belyste de varierande typerna, men kriget har förintat den. Allt vad han har kvar är detta urblekta tidningsurklipp



segel a Mo tae N° 5 7946