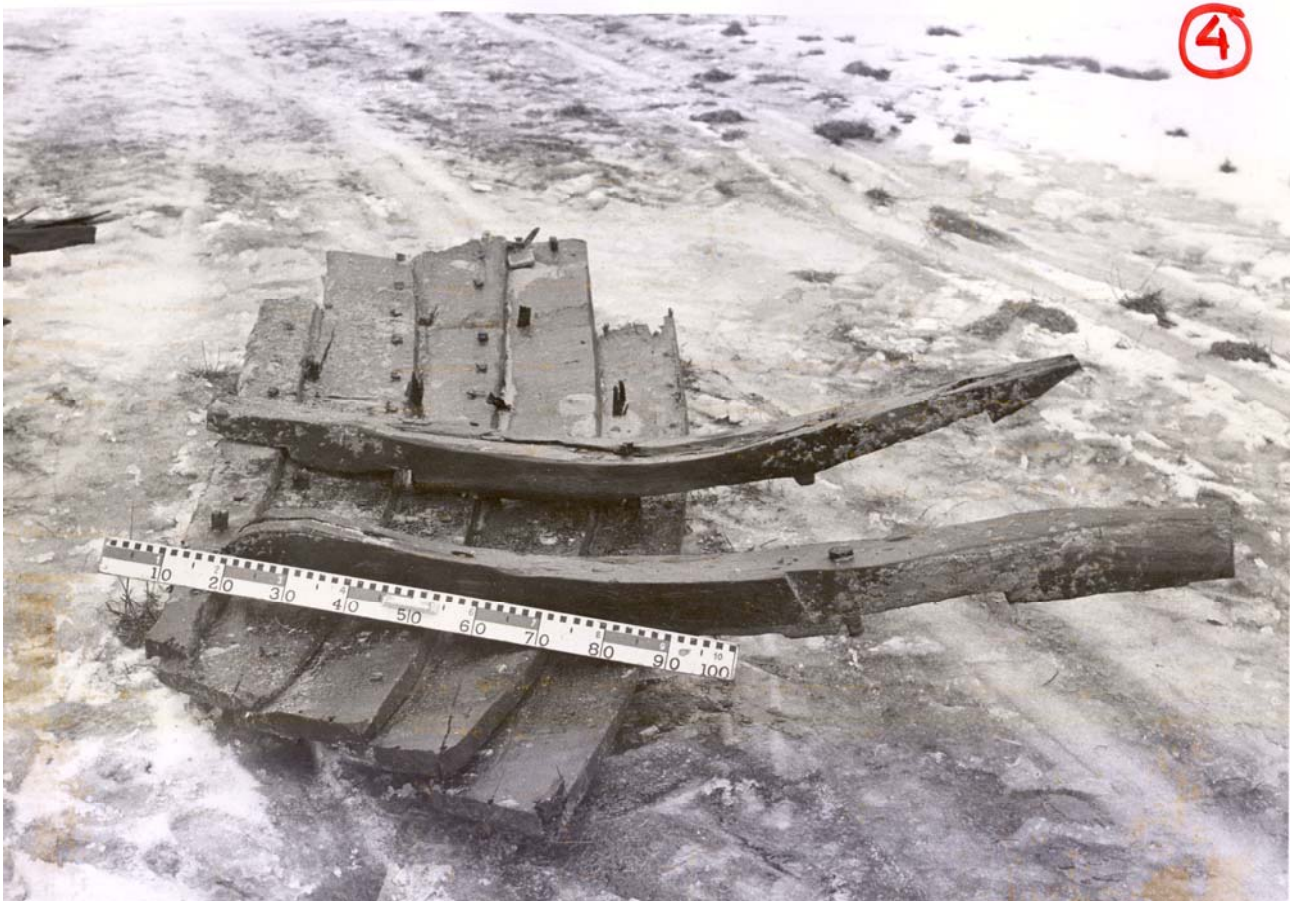




Bagbord skibsside

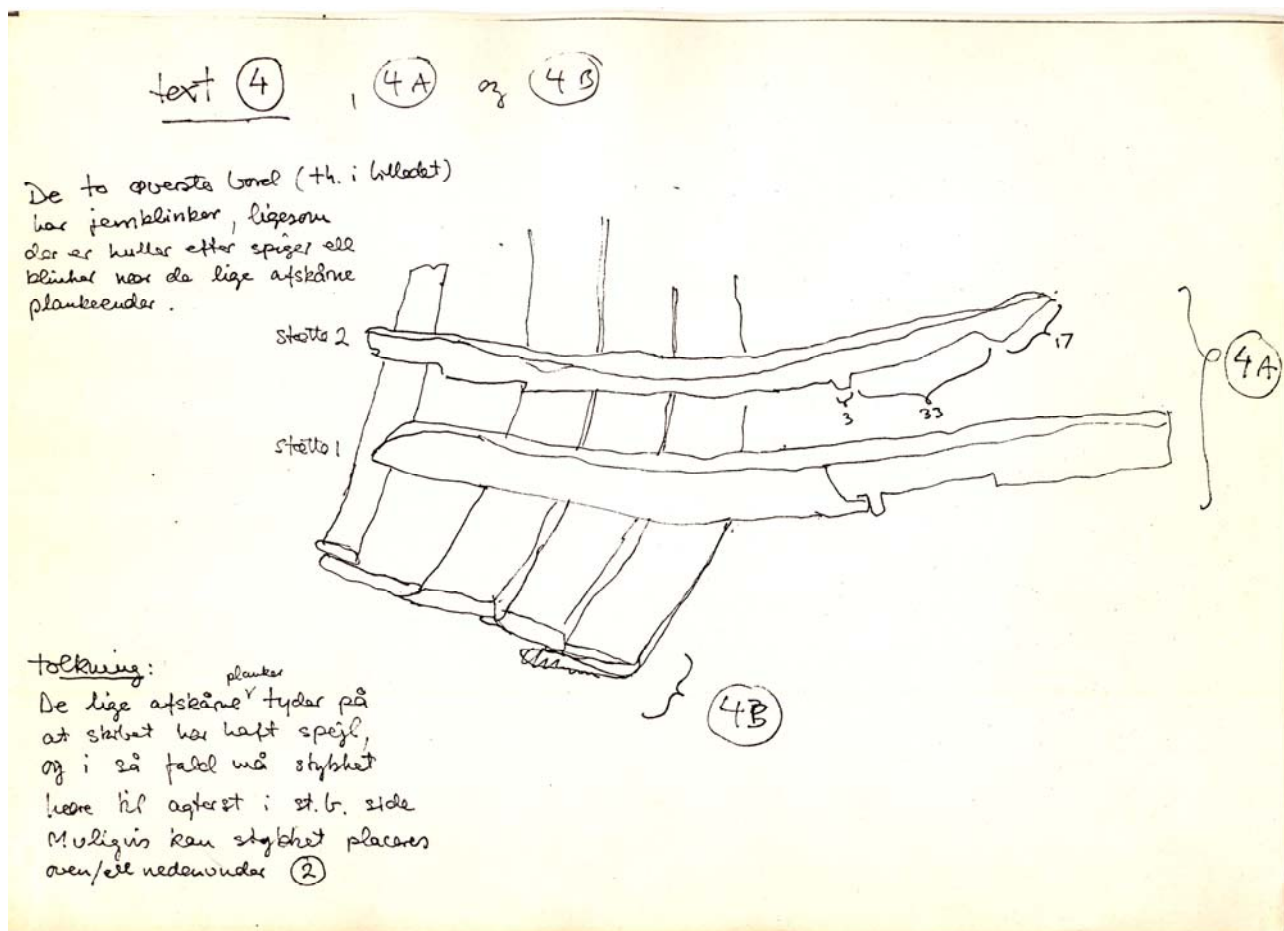
Allerede ved den første besigtigelse viste det sig, at der var drevet et syv bord bredt og 8 meter langt stykke af fribordet i land. Indvendigt sad bjælkevægeren intakt og 13 spanter. Man kunne fornemme et betydeligt midtskibs spring i skrogformen, og de 4 øverste bord udmærkede sig ved at være naglet skiftevis uden på og inden på hinanden med enebærnagler. Desuden tolkede Hans Jeppesen to vragsstykker som dele af agterskibet, med i alt 7 bord rækkende helt frem til det, han mente, muligvis kunne være et agterspejl. Så mange stykker af skudens sider var kommet i land, at man kunne gøre sig forhåbninger om, at der var dele nok til at danne et helhedsindtryk af skrogbygningen og gøre sig begreb om den øvre skrogform.



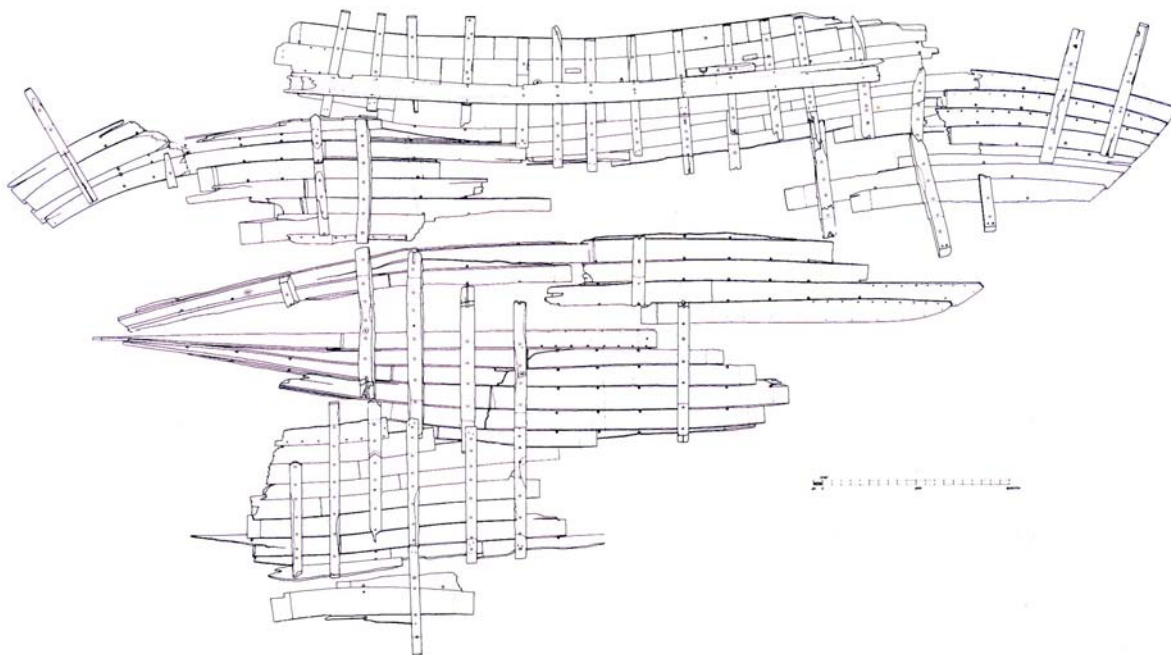
Vragdel 4 er det ene af de to vragsstykker, som ved første besigtigelse kunne tolkes som dele af styrbord agterskib, der løber ud i et agterspejl.

I juni 1976 arbejder Morten Gøthche videre med fribordets puslespil og finder ud af, at den 8 meter lange vragdel 1 må være bagbord side midtskibs fribord, mens vragdelene 2 og 4, der før var tolket som dele af styrbord agterskib, kan lægges i forlængelse af den lange midtskibs vragdel og danne en del af forskibet i bagbord, hvorved bordenderne aftegner stævnsplundingen i stedet for et agterspejl. Endnu mere interessant blev denne løsning, da vragdelene 13 og 14 kan forbindes med den agterste kant af vragdel 1 og herfra nå ud og angive et stykke af agterstævnens plundring i bagbord. Holder denne tolkning, vil der være to hele bordgange, som i bagbord side når fra forstævn til agterstævn, hvilket i princippet åbner mulighed for at trække hele linjen på langs, forbinde

skibssidens ender med begge stævne og bestemme dens forløb.



I Limfjordsmuseets besigtigelsesrapport fra januar 1976 skønner Hans Jeppesen, at der kan være tale om et spejlgattet fartøj.



På den samlede rentegning af opmålingen ses, hvordan Gøthche har lagt vragdelene sammen, så de danner sammenhæng i bagbord skibsside fra for til agter.

Idéen
om

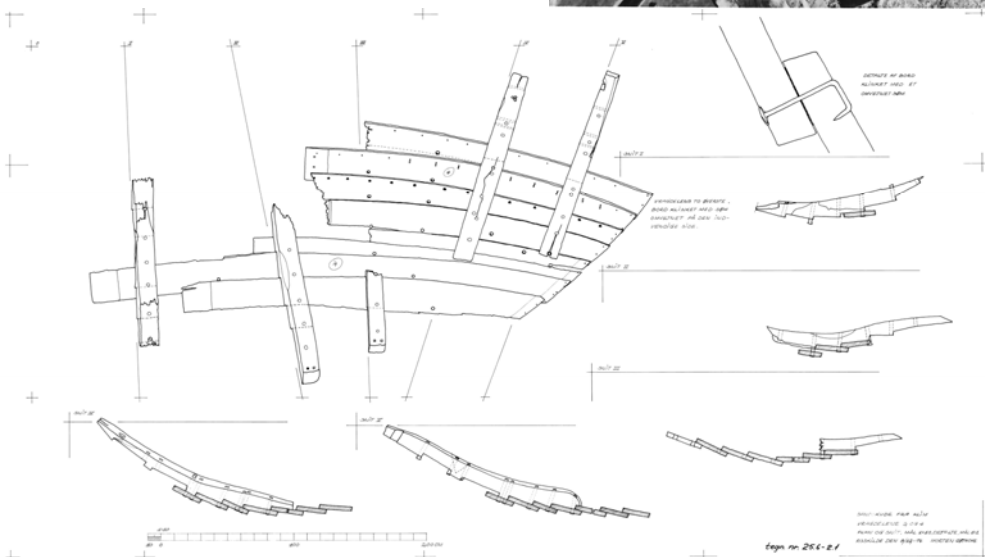
skibssidens sammenhæng bliver nu prøvet af ved at materialisere vragdelene enkeltvis for derefter at samle dem og se, om de kan danne en bestemt og nødvendig helhed. Ud over sin indre sammenhæng kræver idéen, at denne helhed derefter lader sig forbinde på en bestemt og nødvendig måde med skibsbunden. Det stiller krav om stor præcision ved rekonstruktionsmodellens materialisering.

Bagbord forskib

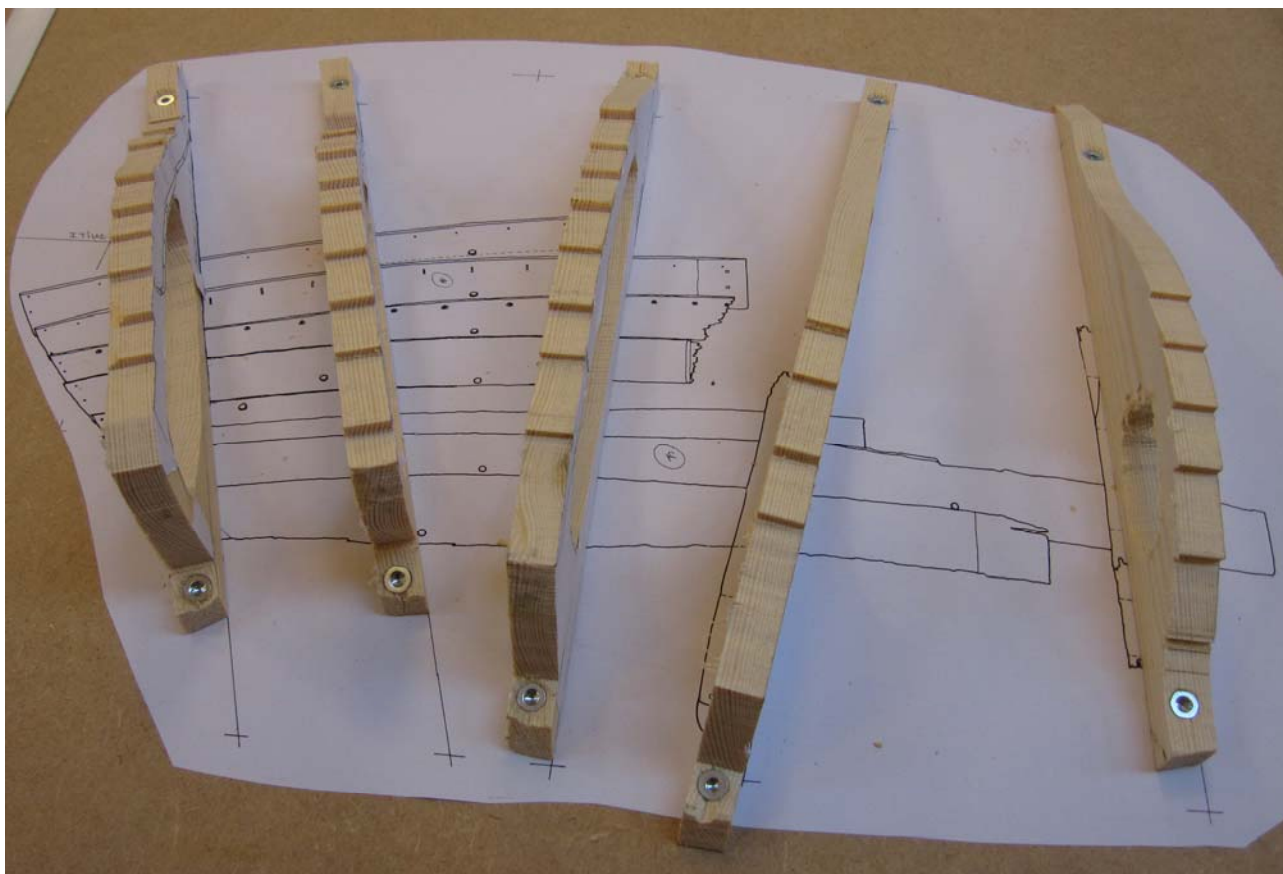
Den 10. marts påbegynder Morten Gøthche og Pipsen Monrad Hansen rekonstruktionen af bagbord skibsside ved at bygge forskibet efter opmålingstegningen af vragdelene 2 og 4.¹

Selvom udtørringen havde rettet vragde-

Morten Gøthche har på billedet samlet vragdel 2 og 4 samt bygget målerammen over dem, således, at de kan måles op som et samlet hele. Her er billedet rejst på højkant, så vragdelene ses, som de antages at have siddet i forskibet. Spanterne angiver, at der har siddet en håndfuld bordgange over denne del af forskibet.



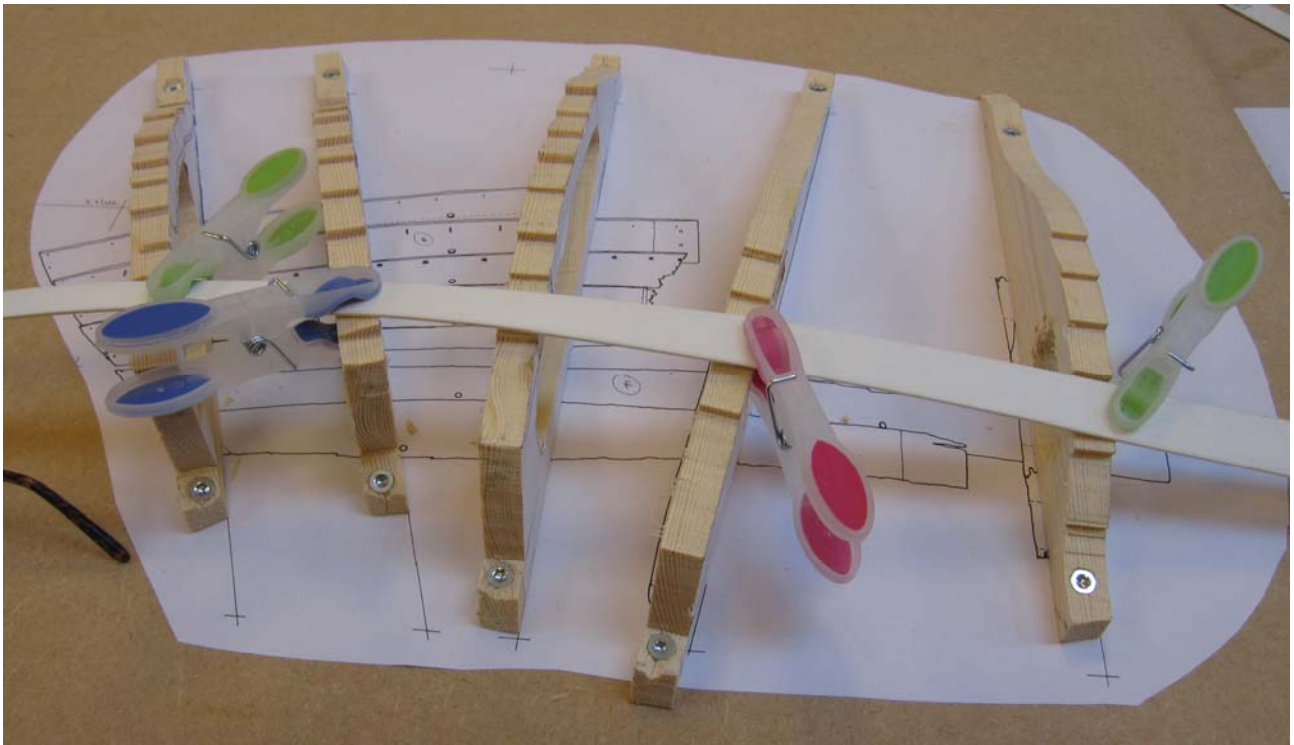
Vragdelene 2 og 4 som de blev renetegnet den 8.12.1976 og i 2011 danner grundlag for rekonstruktion af en tredimensionel model i 1:10.



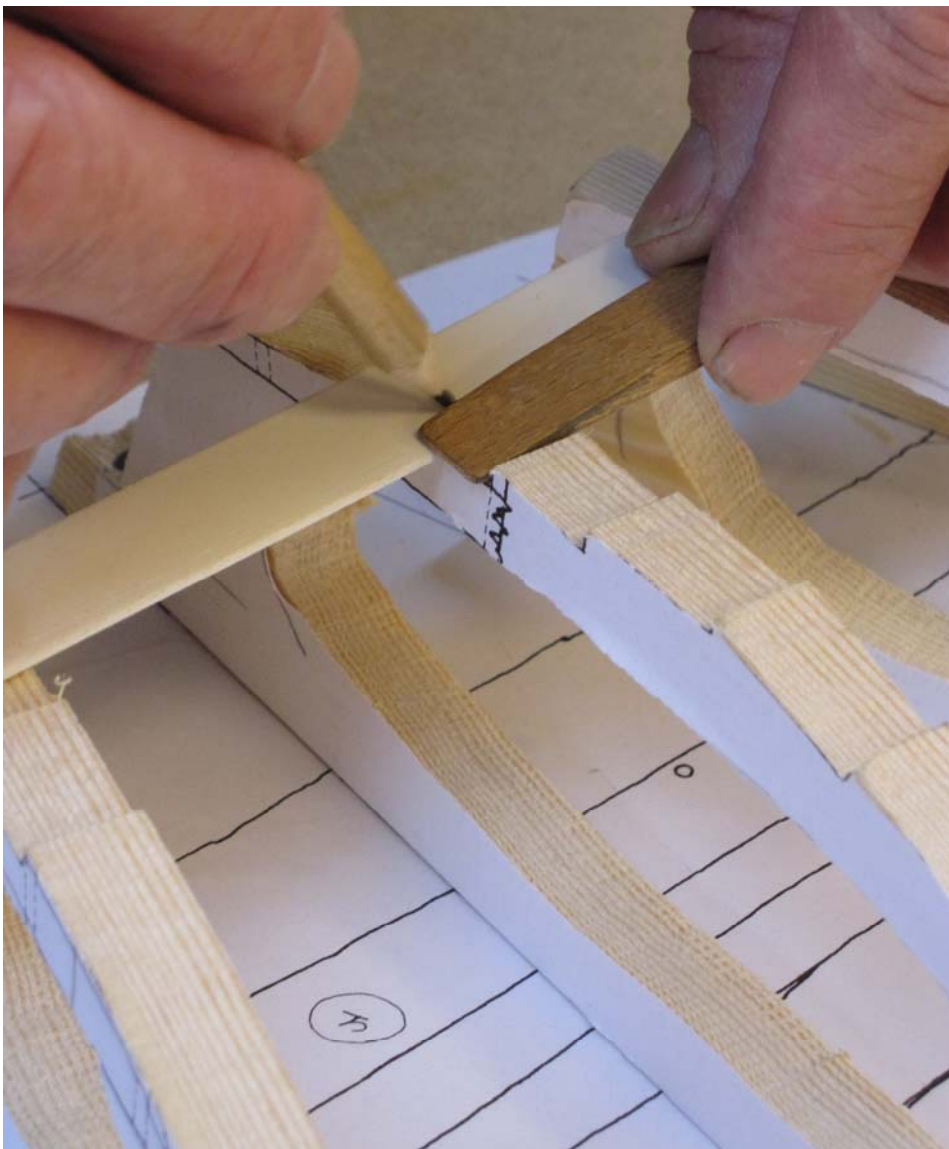
De fem spantestykker er skåret ud efter opmålingen og placeret således, at bordplankerne kan bygges oven på dem efter den underliggende tegning.



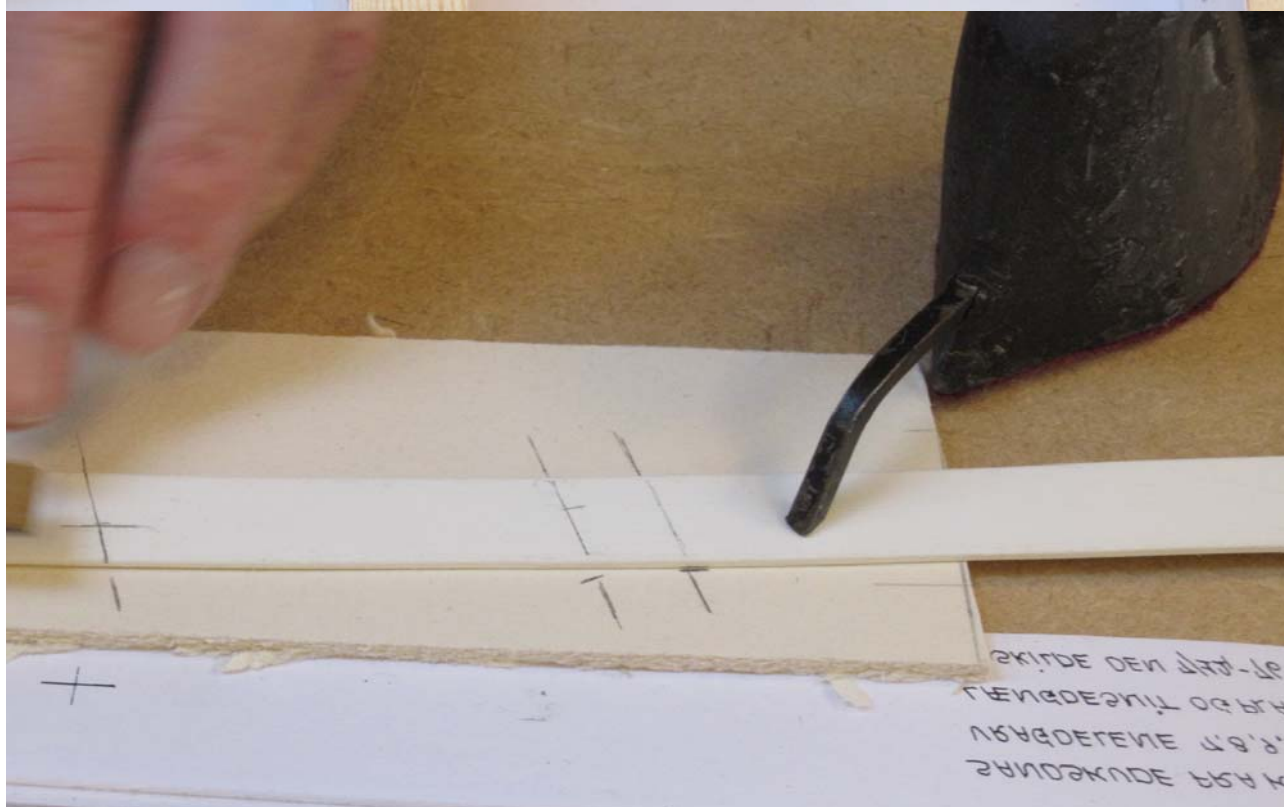
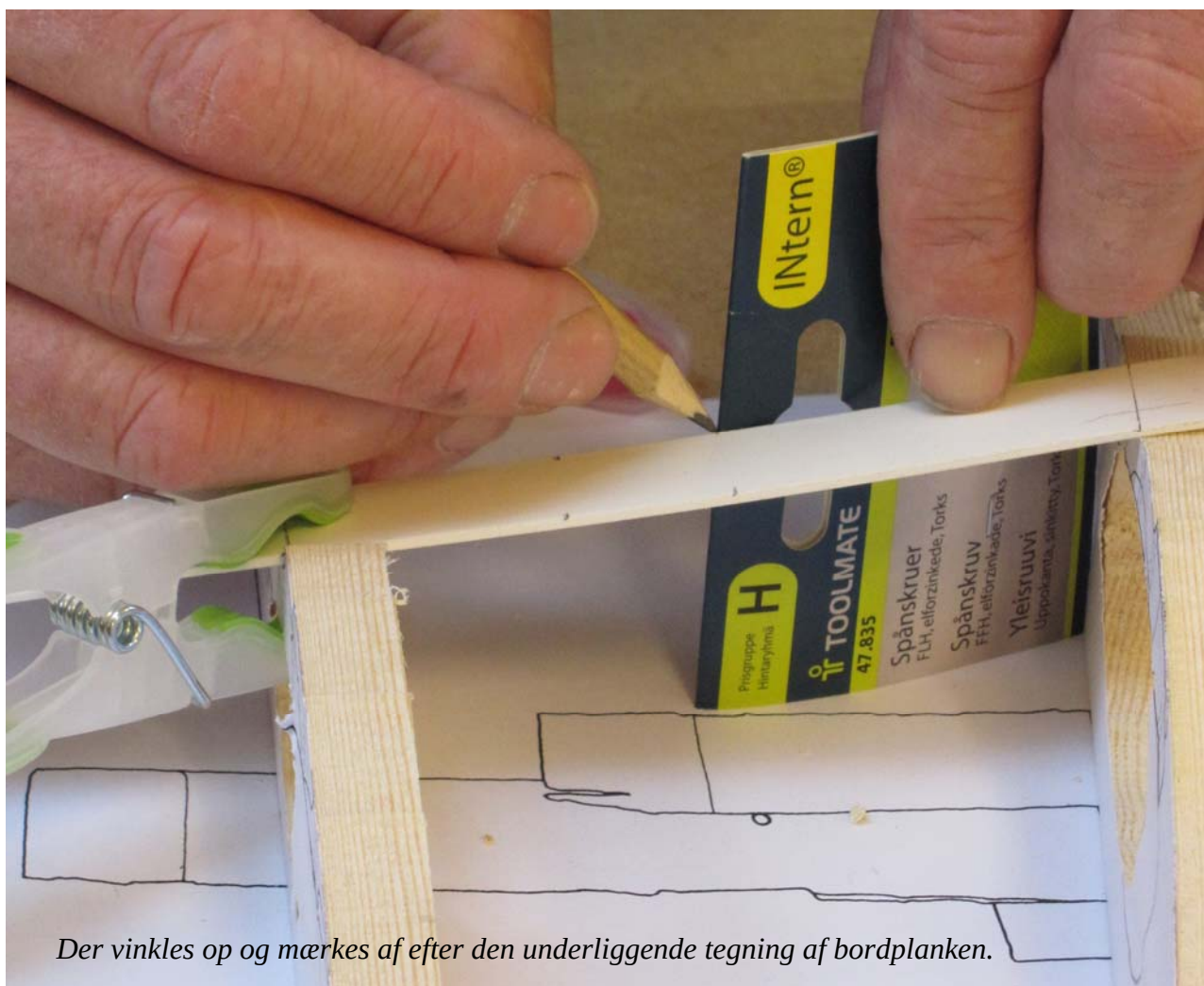
lene noget ud i juni 1976, ses det tydeligt, at opmålingen vidner om en krum facon i planketrækket op til stævnen.



Rien hæftes på, så første bord kan mærkes af efter tegningen.



Der mærkes af efter det opmålte spant.





Trækstokken skubbes på plads med en hval.



Bordets overkant streges -

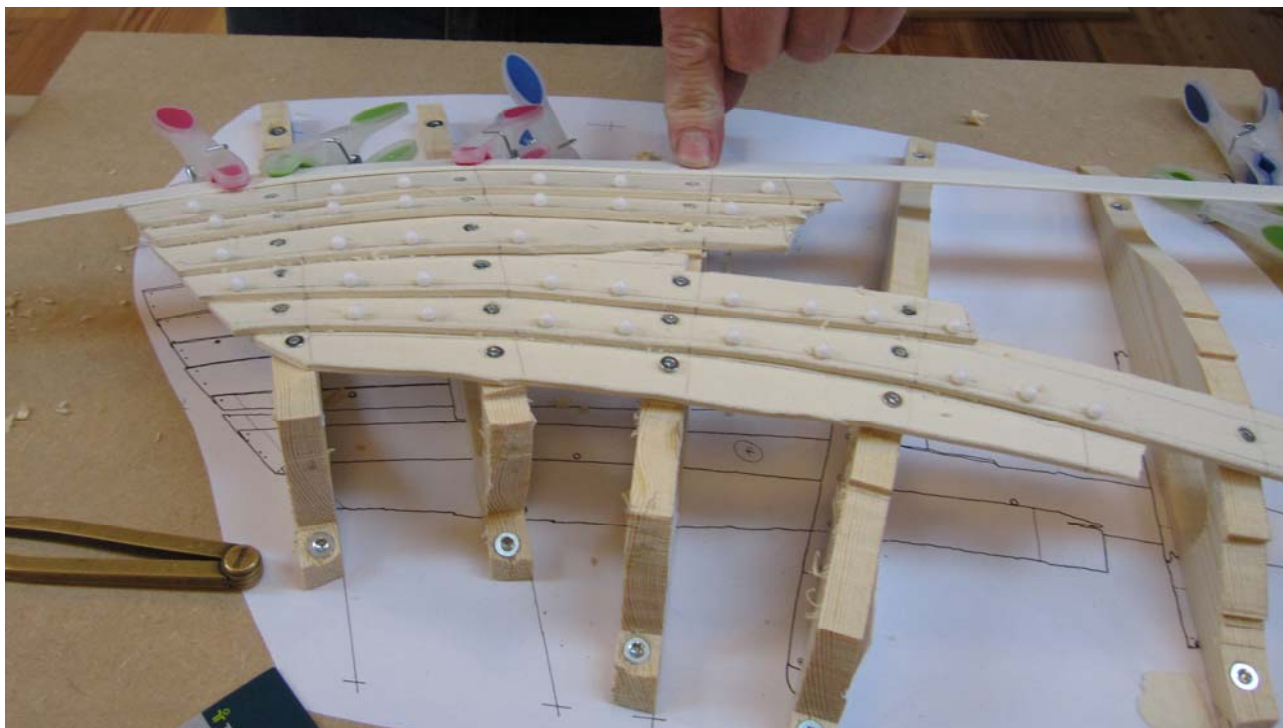


- og skæres.



*Det færdige bord
tegnes af på planen
over plankeudfold-
ningen.*

Et af de karakteristiske træk ved vragedel 2 og 4 er, at bordene, hvor de lander over hinanden, fortsætter i fuld tykkelse helt ud til stævnen, således at bordhalsene fortæller, at der har været hugget en trappeformet spunding i stævnen. Denne byggemåde kender vi fra rorsbåden, der står udstillet på museet i Skagen, og fra skibningsbåden i Klitmøller, der står udstillet på museet i Hanstholm. Det er et træk, som senere kan være med til at bestemme skudens alder.

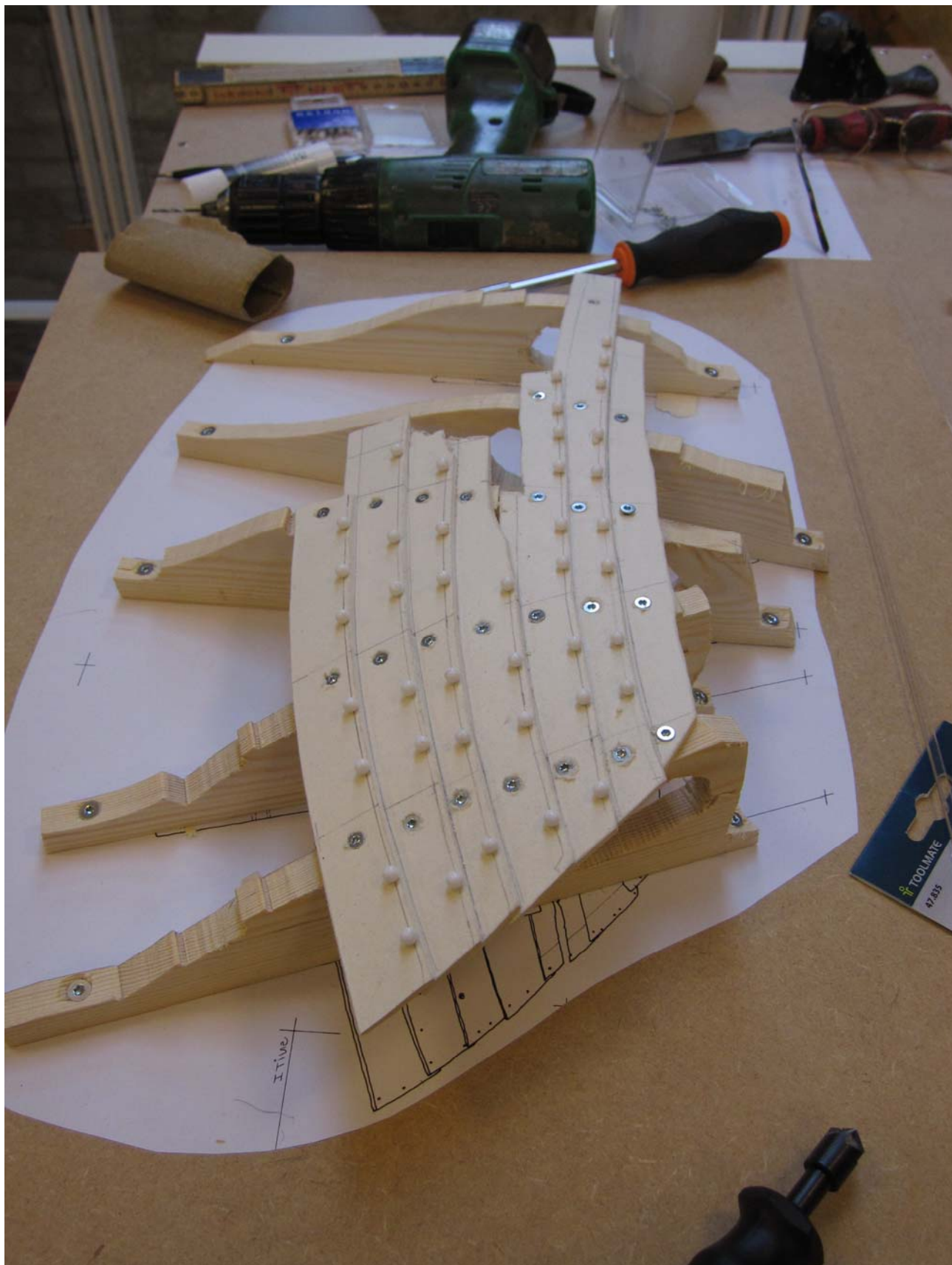


Bordene bliver ikke høvlet sammen i stævnen, så der dannes en glat spunding. Rekonstruktionsmodellens trappeformede bordhalse følger den byggemåde, vragedelene demonstrerer.



Billederne bekræfter, at bordhalsene danner en tydeligt trappeformet spunding i forstævnen.

Vragdelene 2 og 4 danner sammen den midterste del af forskibet, så at udarbejde deres form og placering kan forhåbentlig give os yderligere begreb om, hvorledes det skarpe undervandsskrog kan forenes med forskibets mere fyldige fribord.



Vragdelene 2 og 4 danner her det samlede vragstykke, der efterfølgende skal forbindes med vragdel 1.



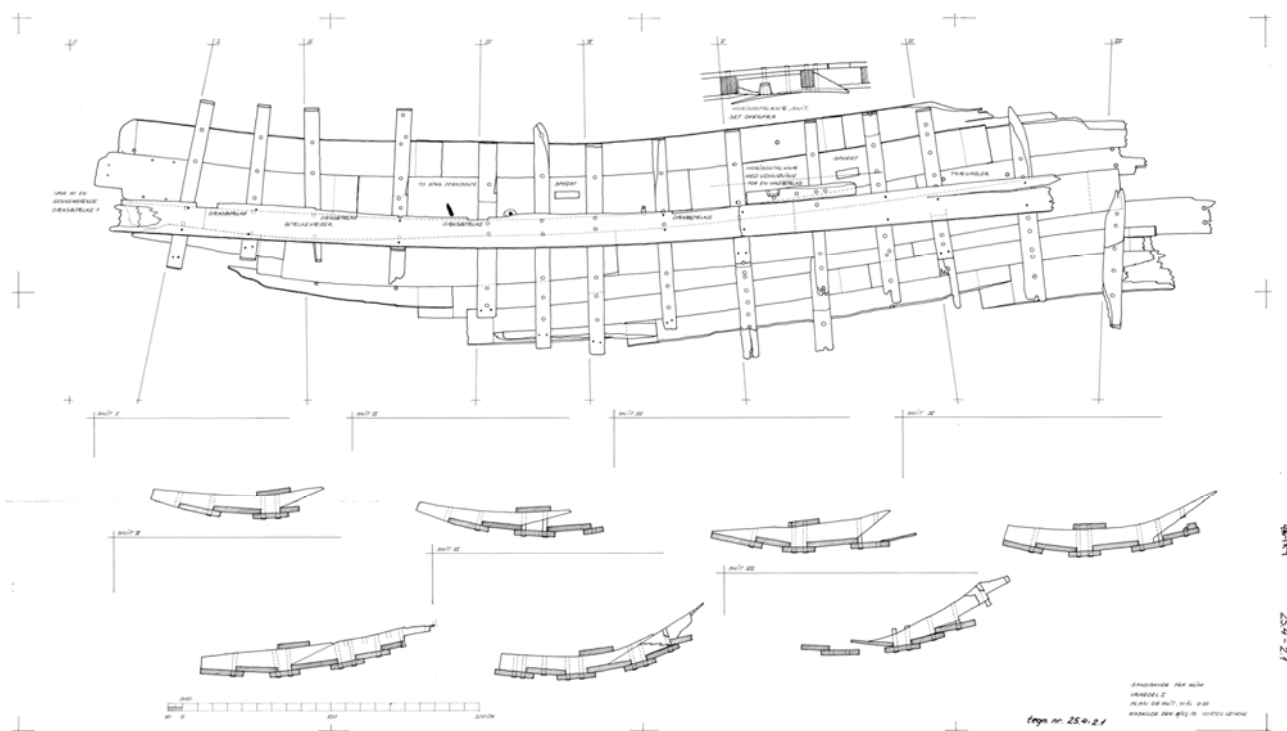
Vragdel 4 er rejst på højkant i juni 1976, så man ser skibssiden udefra, som den har taget sig ud med enebærnaglernes hoveder i konstruktiv orden.

Bagbord midterskib

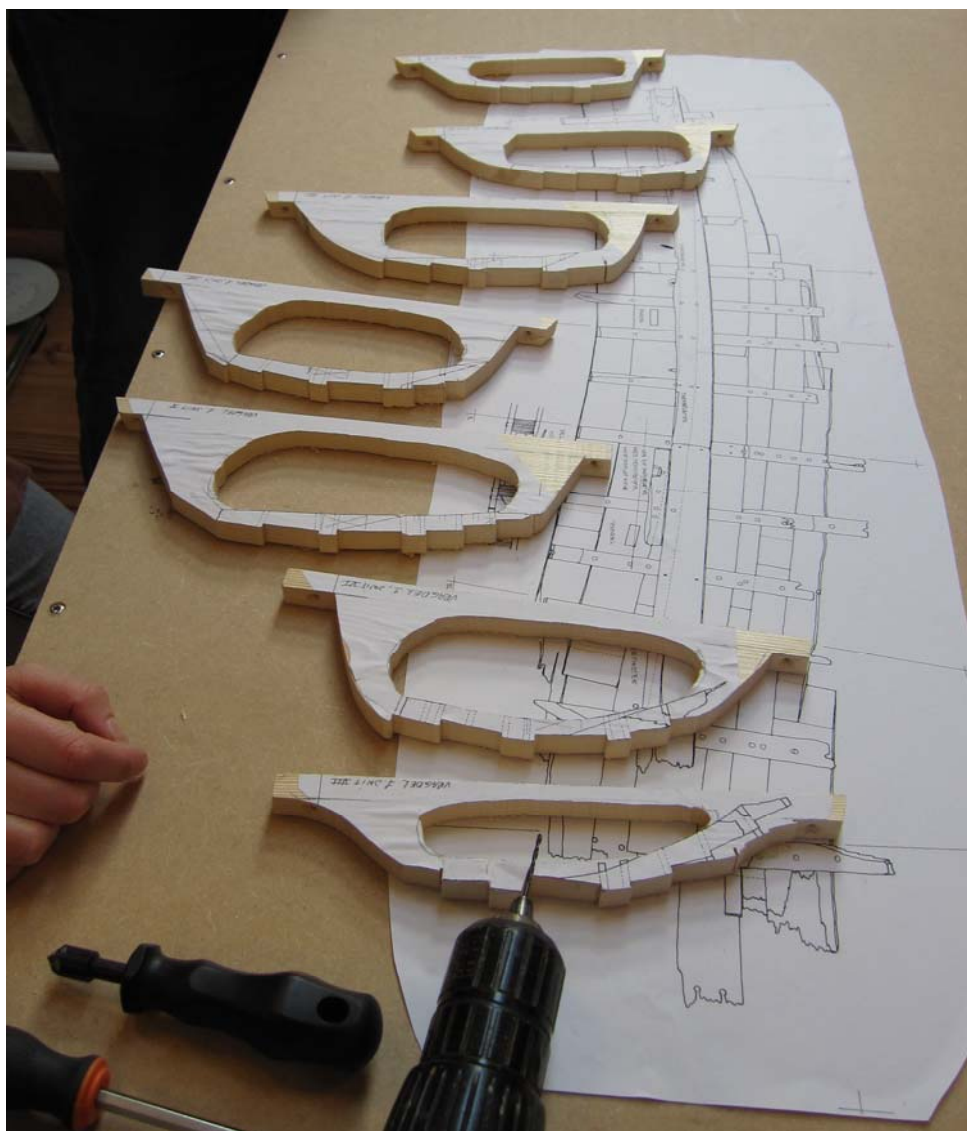
Vragdel 1 rummer flere interessante træk og oplysninger, der får afgørende betydning for den videre rekonstruktion og specifikation af skrogbygningen. To øvre bordgange er naglet inden på de forudgående bord og bryder dermed den velkendte klinkbygning. Bjælkevægeren på spanternes inderside har båret dæksbjælker i hele lastens længde, og bolthuller antyder, at masten har stået midtskibs og båret råsejl. Mest spændende er imidlertid foreløbig længden på bordene midtskibs, da de, når vi kommer til at kende kølens længde fra den kommende samling af skibsbundens vragdele, vil angive stævnenes faccon og skibets bredder. På grund af sin længde kan vragdel 1 have mistet meget af sin langskibskrumning under strandingen og på pladsen ved strandfogedgården. En del af dette tab er det imidlertid lykkedes Morten Gøthche at genoprette i forbindelse med opmålingen i juni 1976.

Vragdel 1 liggende på Klim strandingsplads juni 1976

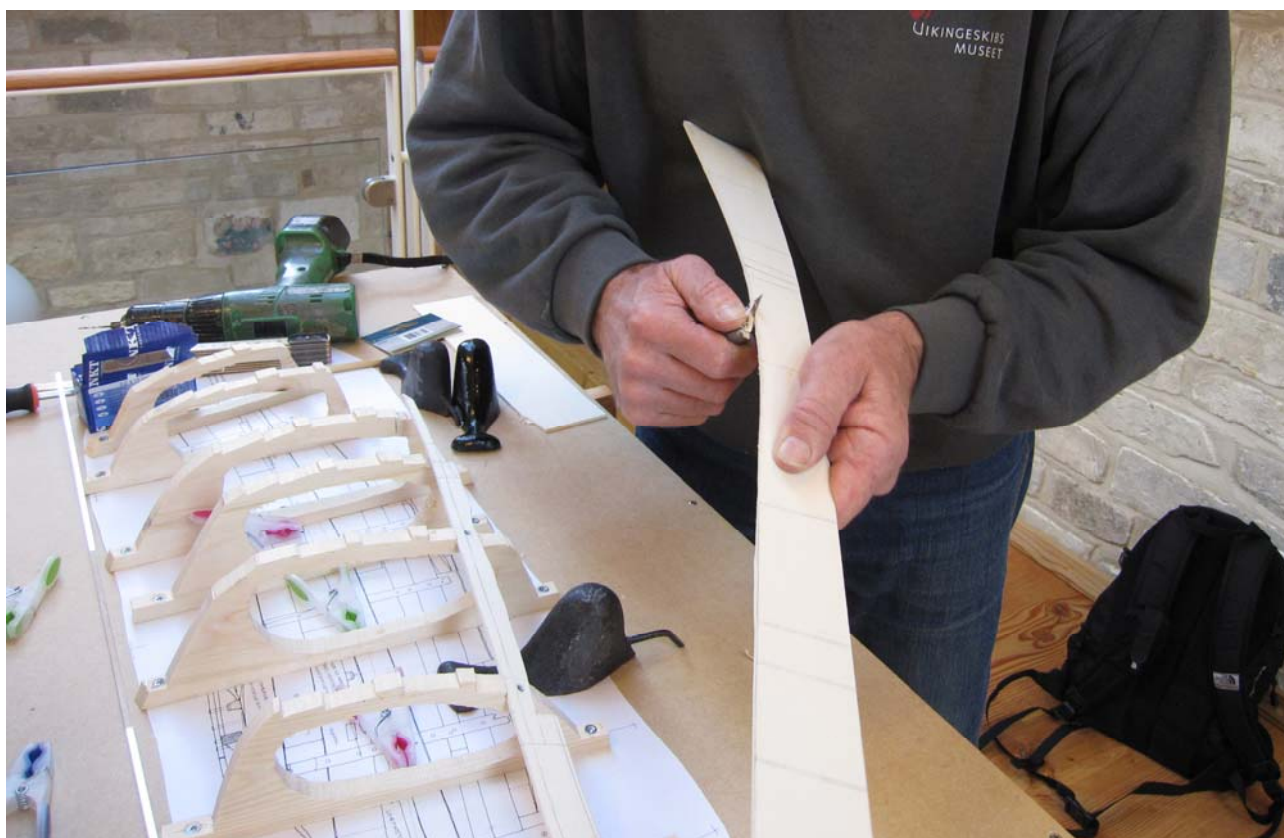




Vragdel 1 rentegnet 8.12.1976. Over bjælkevægeren ses en række spygatter, der har ført vand fra et dæk, hvis bjælker lå på bjælkevægeren, ud gennem skibssiden.



Vragdelens tre dimensioner klar til at blive genforenet i den materialiserede rekonstruktionsmodel.



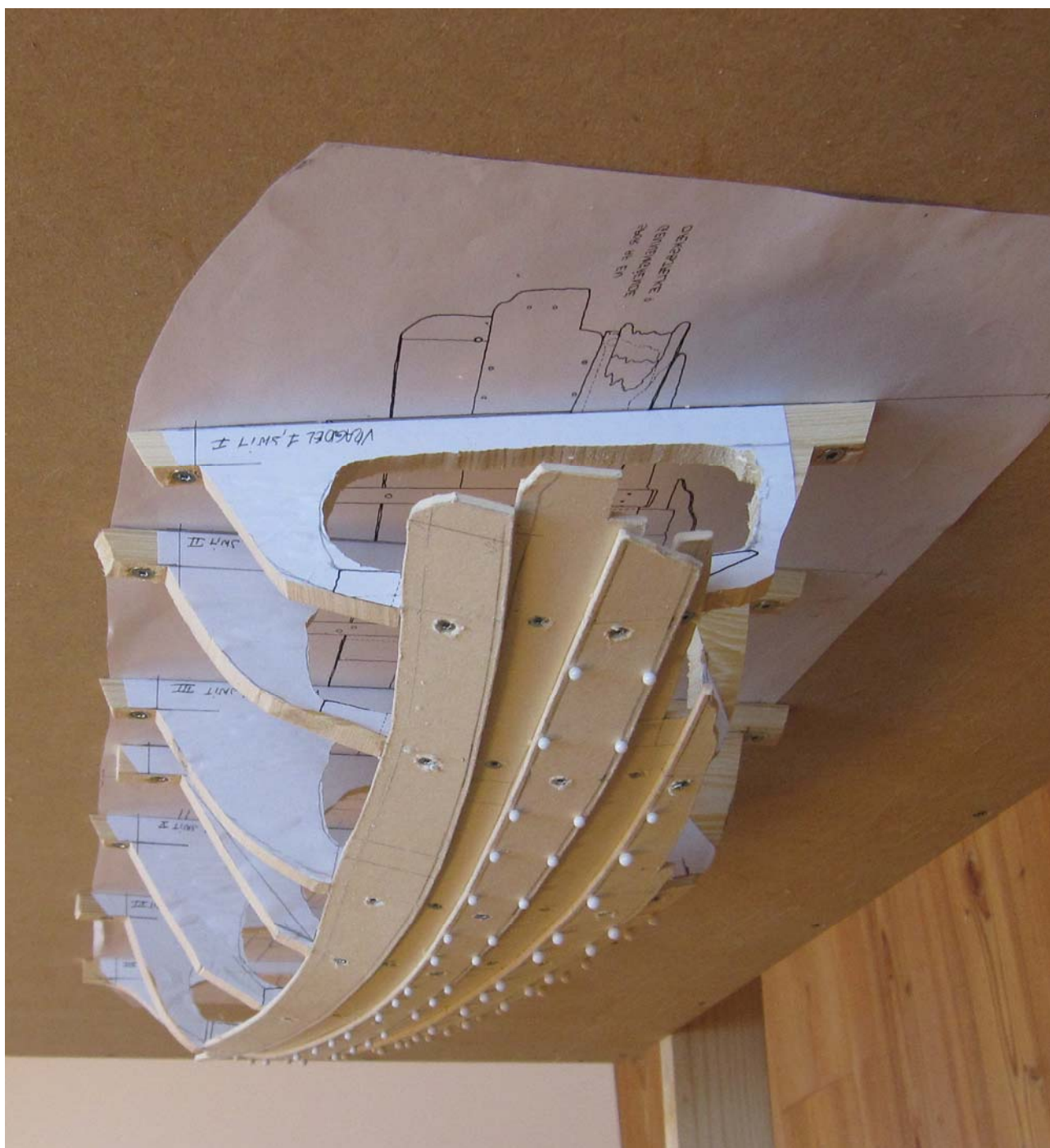


Havbåden Jammerbugts formand og skipper Niels Anton Jensen følger arbejdet på udslagsloftets modelværksted.

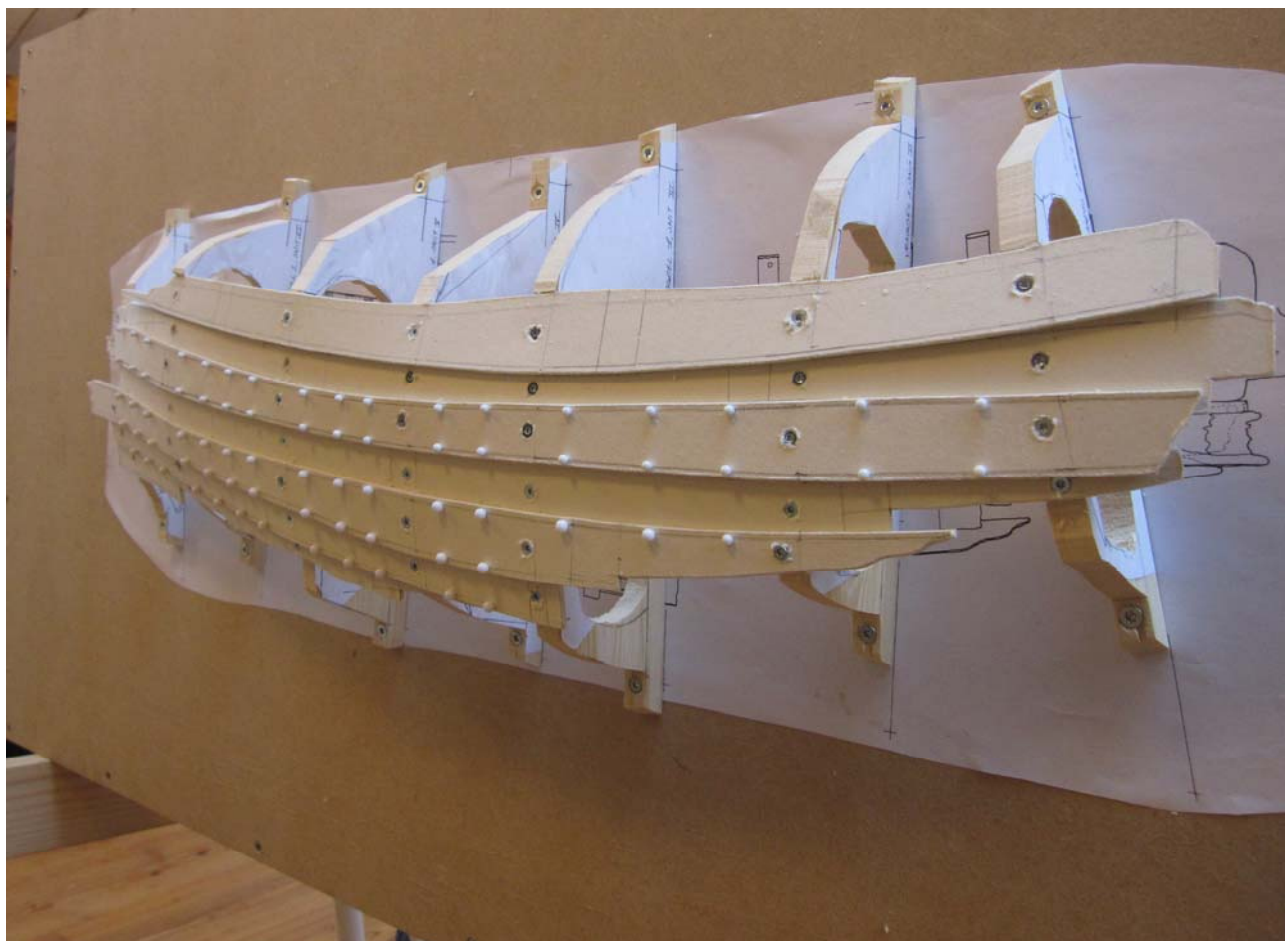
Da bjælkevægeren på spanternes inderside er medvirkende til at give denne del af skroget sin relative langskibs stivhed, bliver den først sat i modellen efter, at vragdelene er sat sammen og har dannet en mulig skrogform. Indtil da er det vigtigt, at de enkelte vragdele er så elastiske, at de kan føje sig efter hinanden og sammen danne en troværdig helhed.



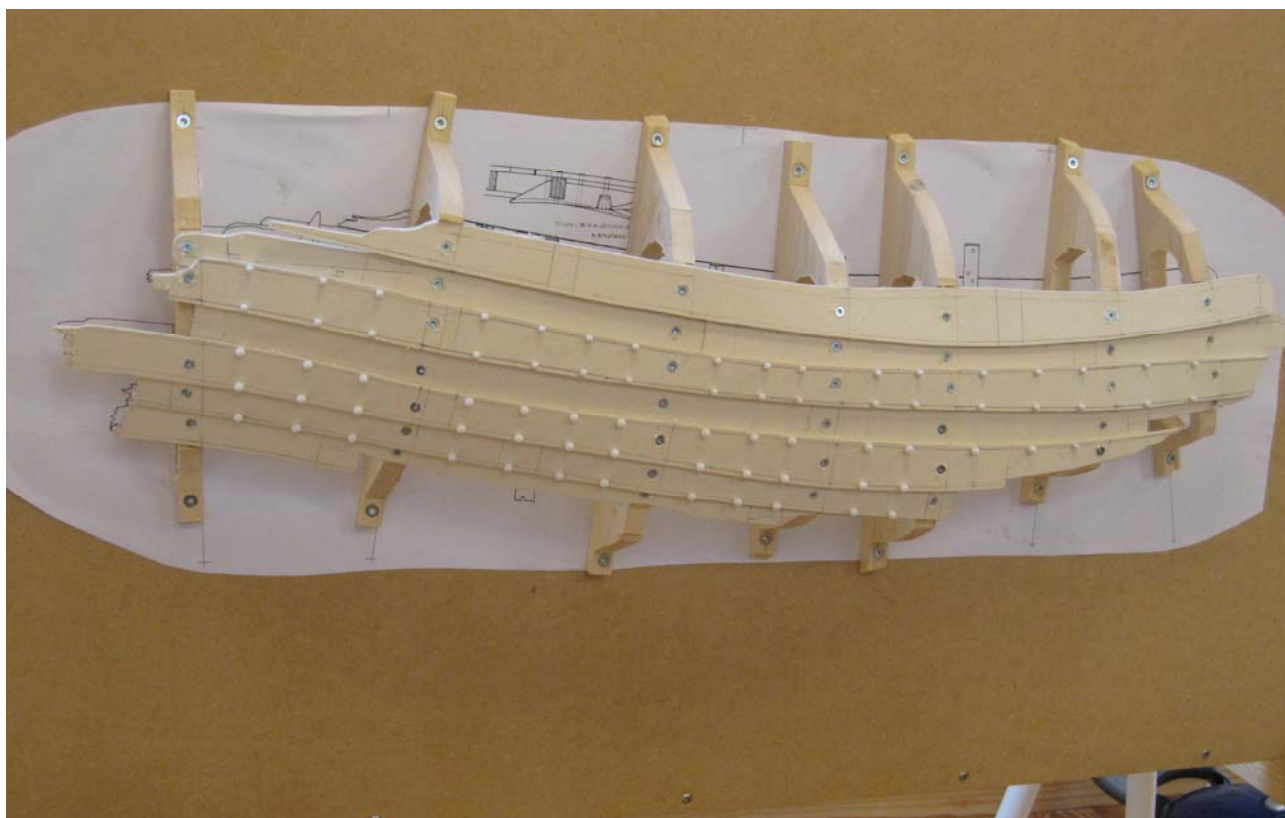
Et karakteristisk træk ved fribordet er, at det 4. øverste og 2. øverste bord er naglet på indersiden af de forudgående bordgange. Derved fremhæves øverste og næst øverste bordforløb tydeligt. Vi ved endnu ikke om det et tidstypisk, funktionelt eller æstetisk træk, men det tegner sig allerede her tydeligt på modellen.



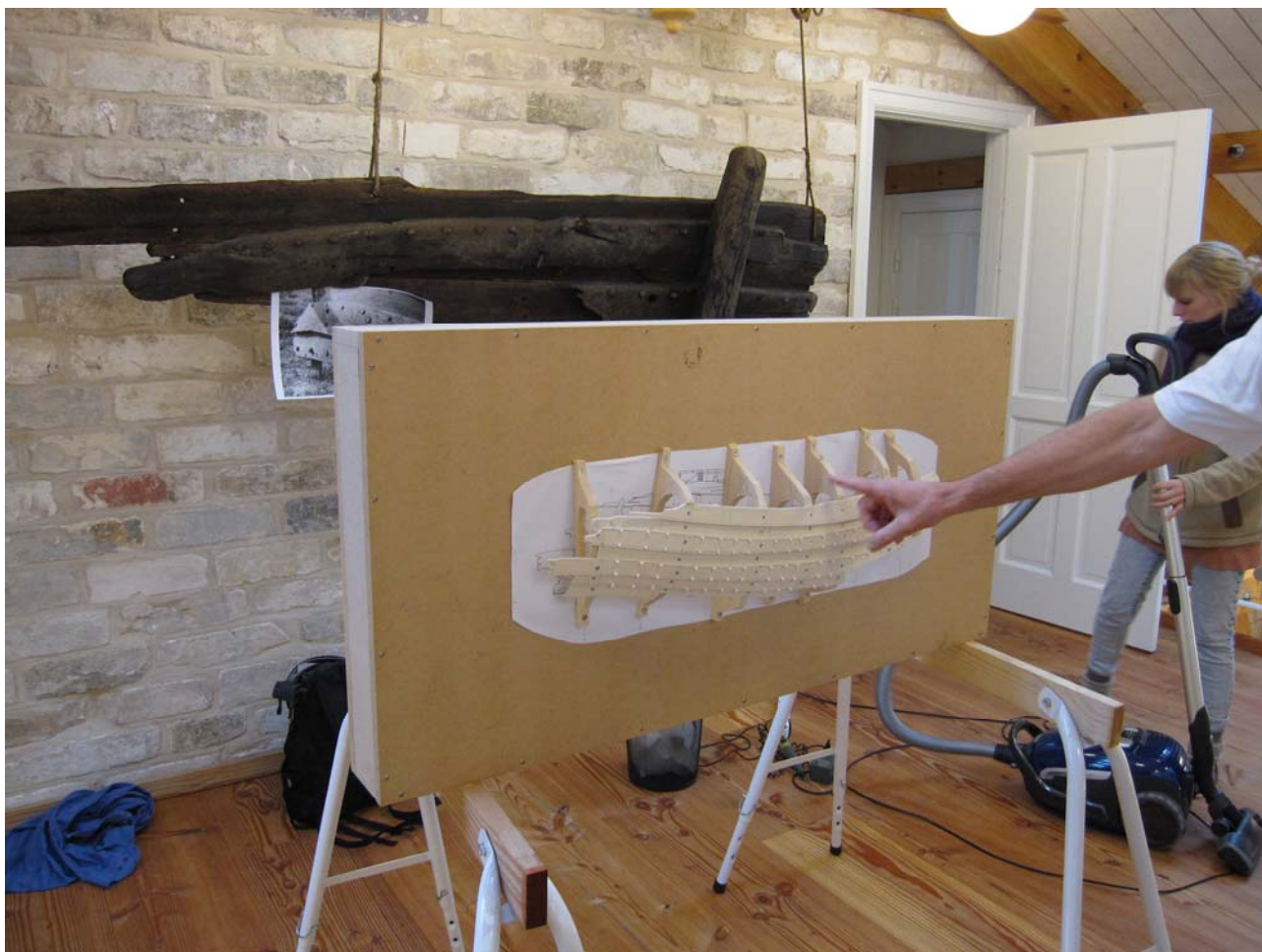
Vragdel 1 er her set, som den lå og blev målt op på Pedersbæks strandingsplads.



Pedersbækvragets skibsside er her genskabt og vendt, som den har taget sig ud set fra agten for tværs.



Man begynder at kunne forestille sig skudens linjer og spring midtskibs. For og agter har der været endnu en bordgang i højden.



Springet midtskibs ser ud til at aftage let ud mod stævnene, hvor bordene får et forløb, vi kender fra både ældre tids skuder og nyere tids klinkbyggede havbåde. Vragdelen i baggrunden er både enebærnaglet og "puttet i konvolut", dvs. skibet har fået forlænget sin levetid med en nyere kravetklædning uden på det klinkbyggede skrog. Vragdelen er i 1970'erne samlet op på stranden mellem Roshage og Baun landingsplads på nordsiden af Hanstholmen.

Noter

1.

Vragdel 4

Vragdelen har siddet i bagbords side helt op til forstævnen. Den har fire hele bordplanker og en halv planke ved underkanten. På vragdelen sidder to oplængere. Den agterste af disse har jævnfør vragdel 1 gået helt op til rælingsborde, den forreste oplænger et lille stykke over. Oplængerne gået ned til den flækkede bordplanke og har været afsluttet der. De fire bordhalse har været hugget ind i forstævnen i fuld tykkelse der giver spundingslinien en trinformat forløb.

Vragdel 2

Denne vragdel består af to og en halv planke og to fastsiddende spanter og har kunnet passes til op mod vragdel 4. Også denne vragdel har bordplanker der har gået frem til forstævnen. Vragdelene 2 og 4 kan igen passes ind på vragdel 1. med tre bordplanker. Vragdel 4's øverste bordgang er knækket midt i to trænagler der har fastholdt et spant, anden øverste bordgang ender i en skaring og tredieøverste bordgang er brudt. Vragdel 2's næstagterste og agterste spant passer således i bruddet til vrag 1's forreste og tredieforreste spant. Dermed får man placeret vragdel 1 i bagbords side af fartøjet.