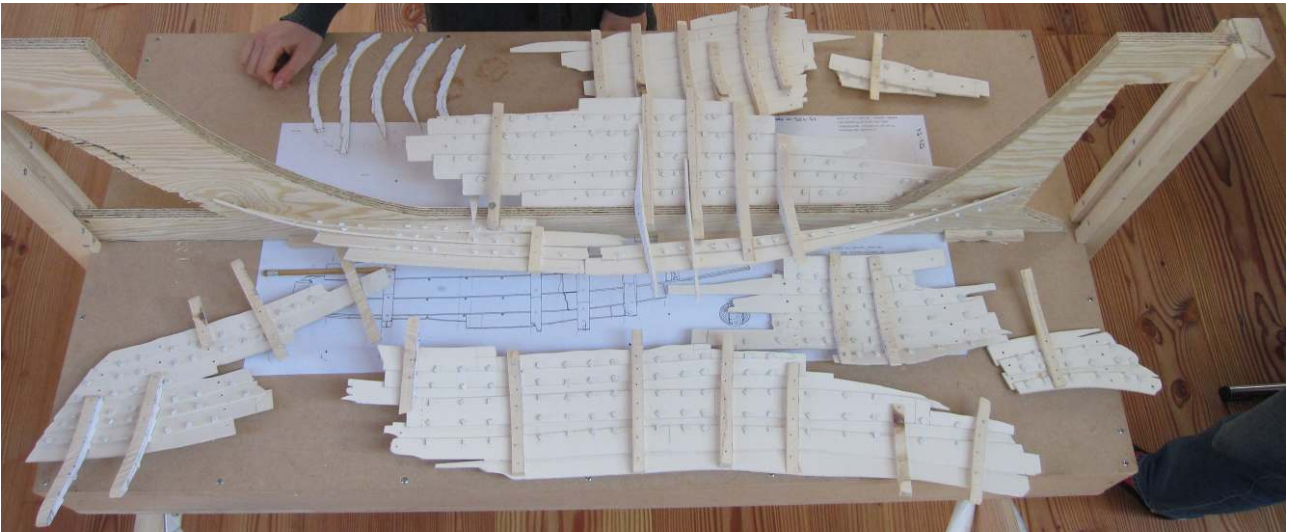




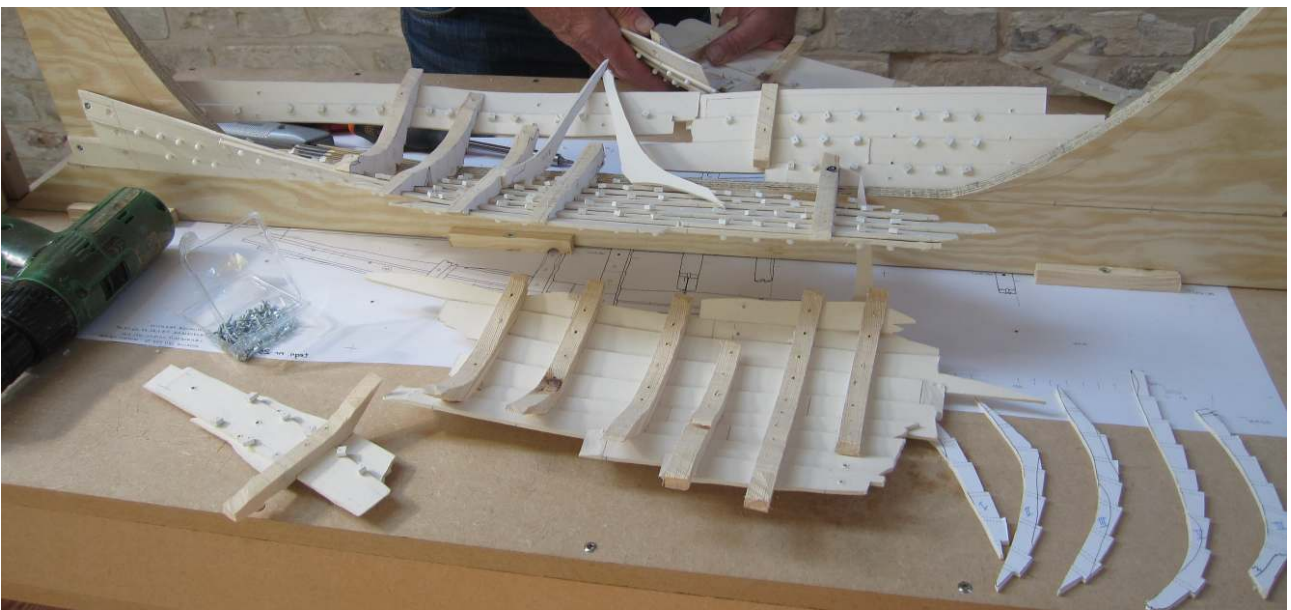
III 5

Skrogformen genopstår

Efter at skibsbunden er klemmt til og spændt op består næste arbejdsopgave i med bunden som udgangspunkt at samle de rekonstruerede dele af hver skibsside og bygge så meget af de to fribord sammen, at skrogformen så hensigtsmæssigt som muligt kan tegne sig som en brugbar helhed. Jo mere denne helhed specificeres, desto flere modsigelser i bordforløbene og spantesystemet vil dukke op og kræve udgangspunktet og de hidtidige sammenbindinger revideret.



Her er samtlige elementer af den helhed, hvis enhed og idé i det følgende skal gøre det muligt at samle dem til et bestemt struktureret hele. Dette udarbejdes med udgangspunkt i den første tilnærmelse til skibsbundens formgivning, som allerede er spændt op på beddingen.



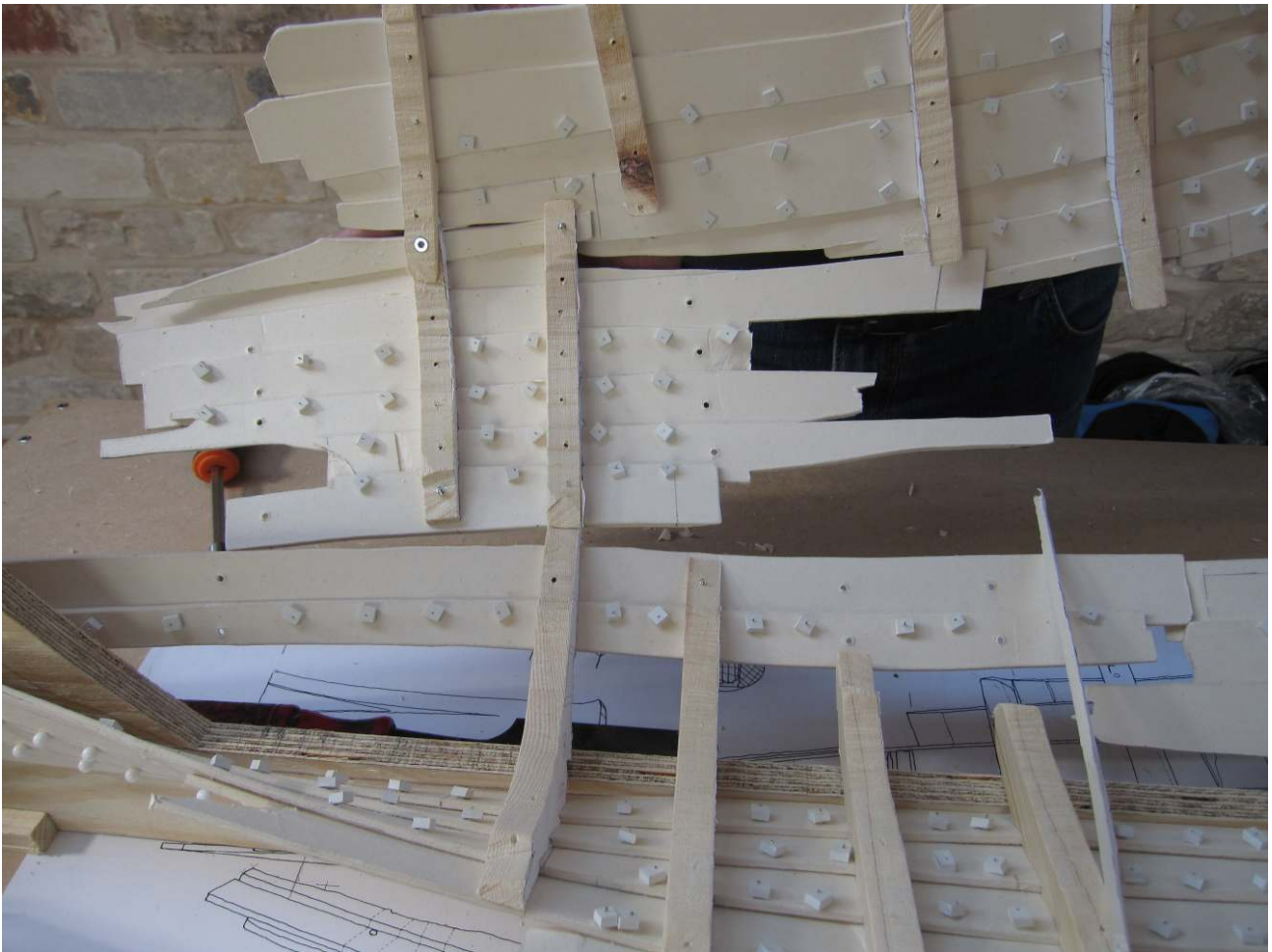
Mens styrbord side giver nogle gode sammenhængende spanteforløb fra køl over kimming til fribord på et kort stykke af skibssiden, så er det bagbord skibsside, der giver de store sammensatte skrogskaller, hvori flere bordgange når fra forstævn til agterstævn, mens sammenhængen i kimmingen, der forbinder bunden og fribordets lodrette side, mangler. Derved er det muligt at få de to sider til at supplere hinanden i den videre udforskning af skrogformen.



Spanterne giver et første fingerpeg om, hvordan den største langskibs skrogskal skal hænge sammen med agterskibets nedre skrogskal.



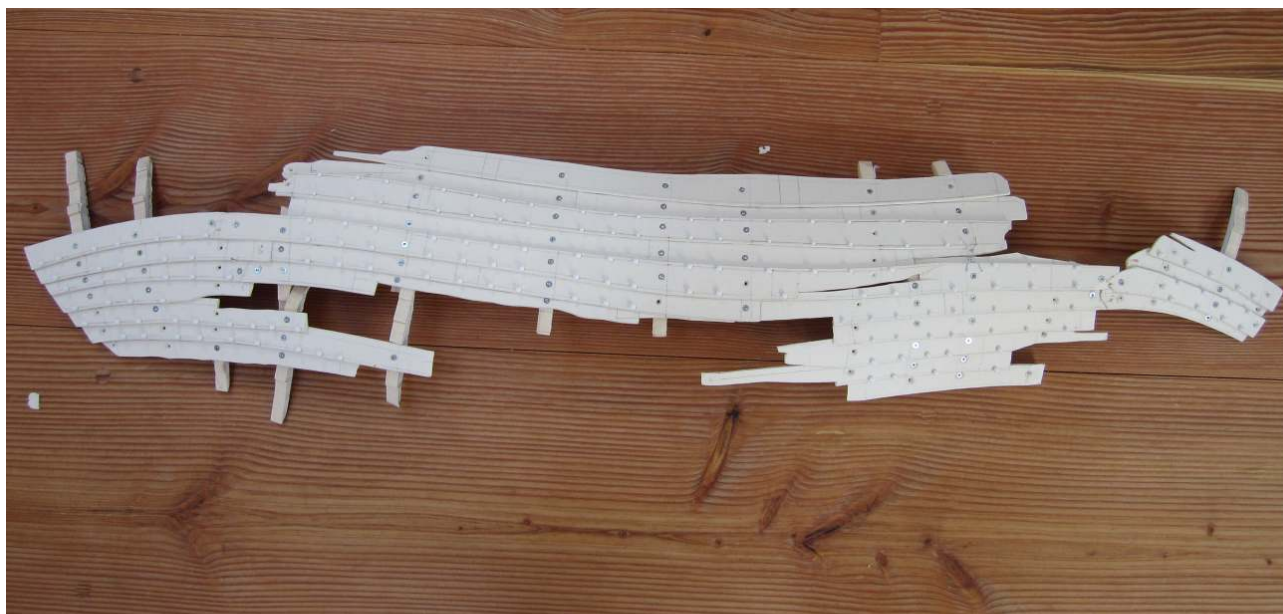
Sammenhængen tjekkes ved at undersøge, om de to skrogskallers spanteender kommer til at passe med bundens spanteender, når det samlede stykke holdes på dets tænkte plads.



De to dele af det agterst bevarede spant er skruet sammen, så forbindelsen kan drejes under det videre arbejde med bordforløbet og alligevel fikserer den sammenhæng i den langskibs rækkefølge, spanterne bestemmer.



Den agterst bevarede bundstok bestemmer, hvor det næst-agterst bevarede spant skal fastgøres og styrer derved hele den øvre skrogskals langskibs placering.



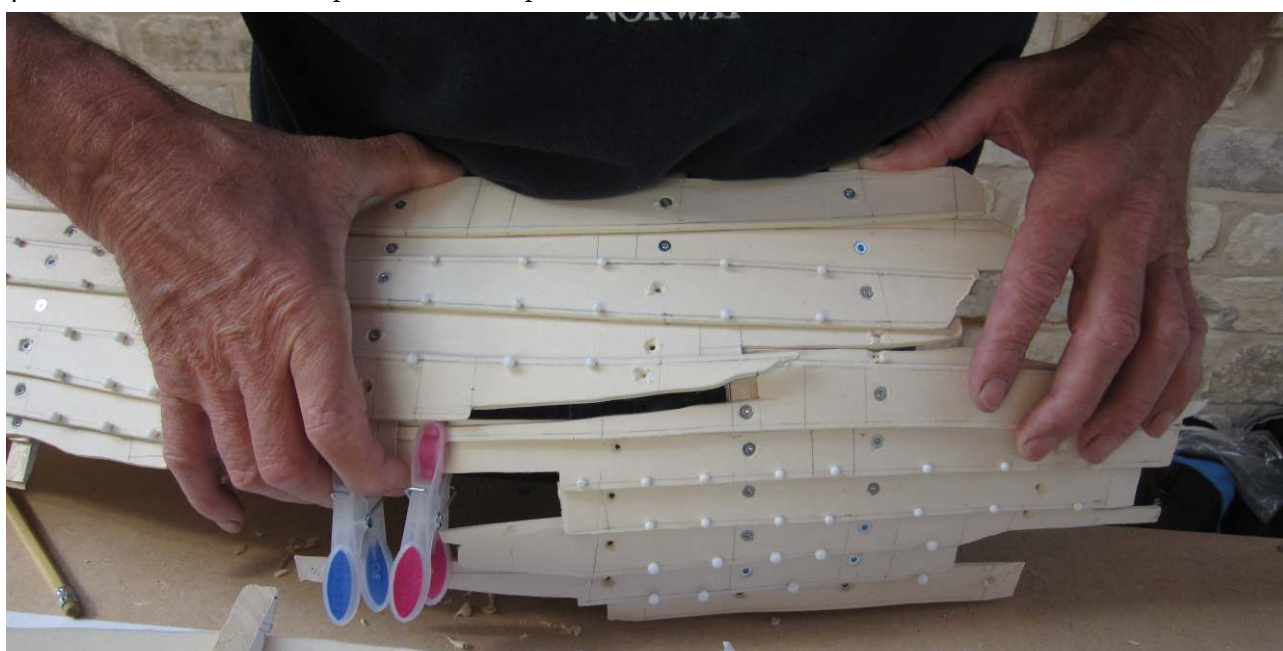
Således ser hovedparten af bagbord skrogskal ud, når den er bundet og skruet sammen til et bestemt, fleksibelt hele.



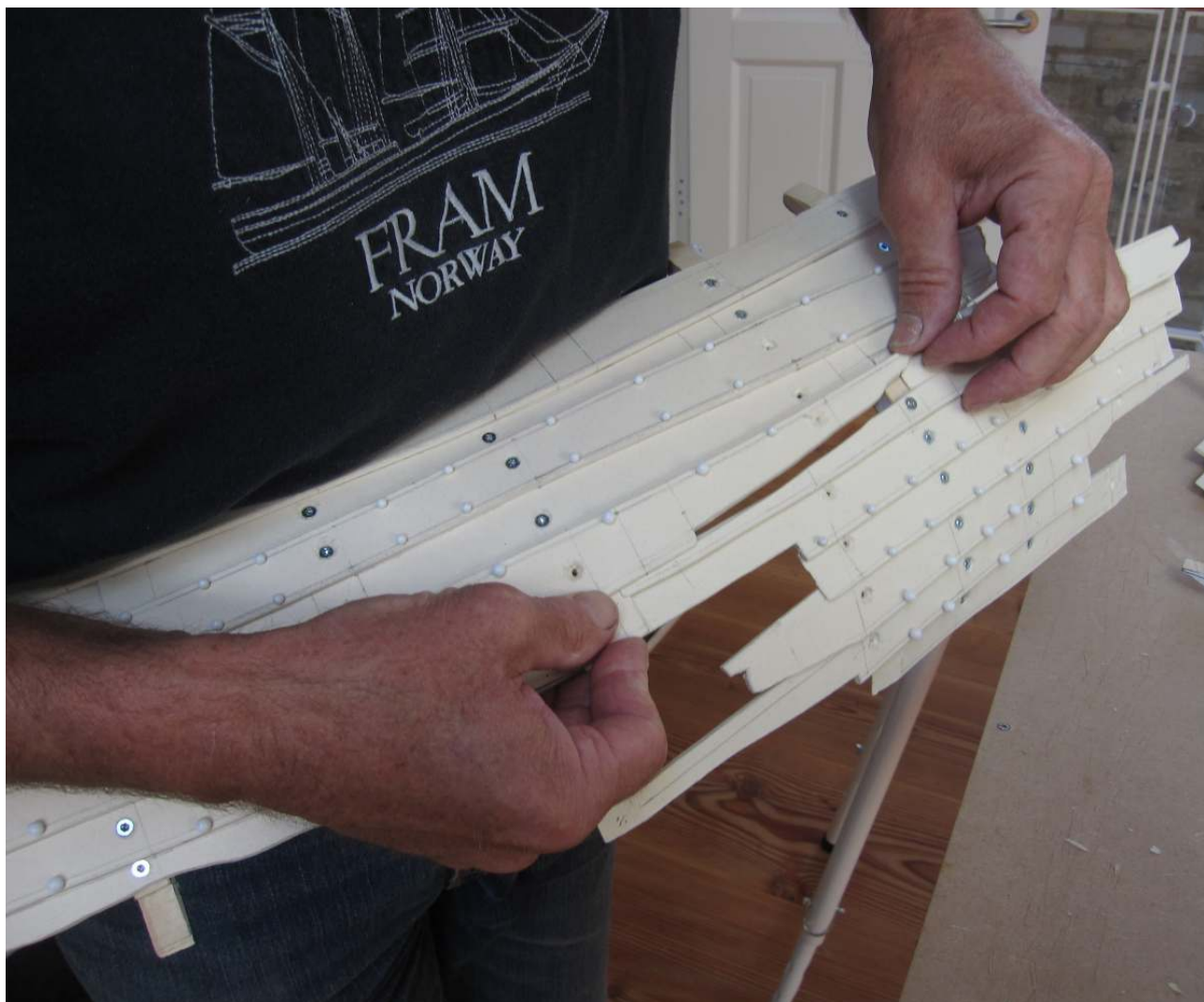
Skrogskallen holdes på plads agter, mens forenden for første gang klemmes ind mod forstævnens centerlinje.



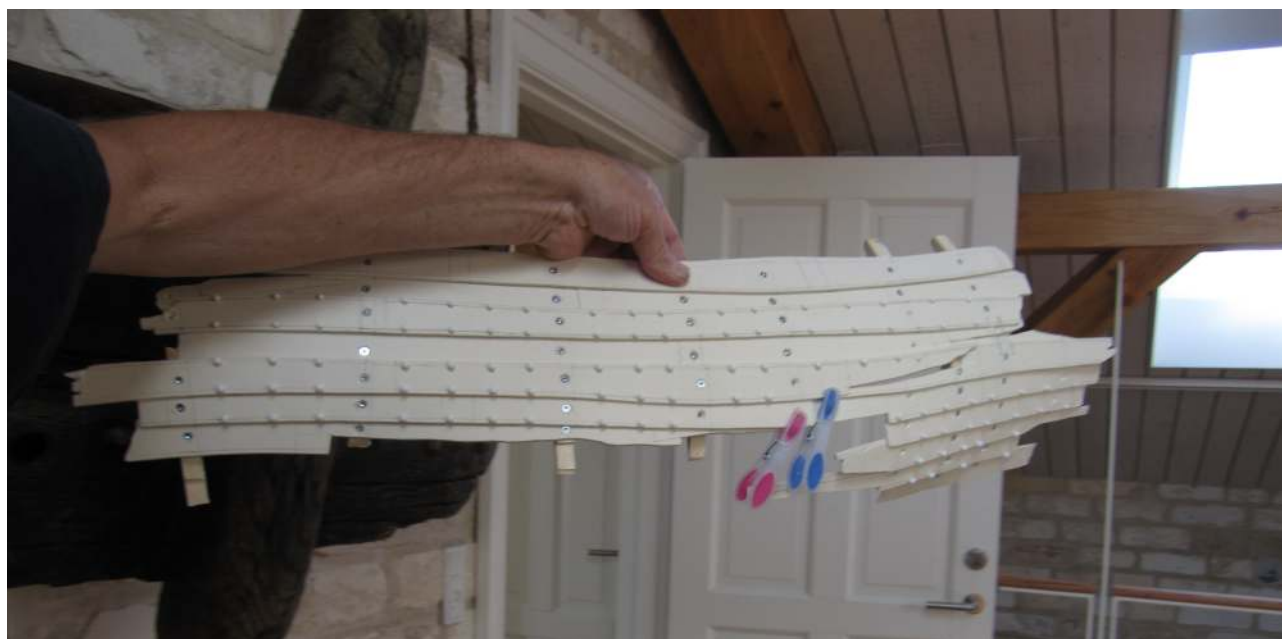
De fire bord, der når helt ud til agterstævnen holdes op, så man får en første fornemmelse af agterskibets facon. De skal gøres både korrekt og stærkt fast til de to synlige stykker af skrogskallen for at kunne holde til at spænde denne op mellem stævnene.



Det forreste stykke af agterskibet klemmes på plads i skrogskallen.



Der mangler åbenbart det midterste af det bord, gennem hvilket vraget er brækket fra hinanden. Ellers ser de to brudstykker ud til at passe sammen og forsøges nu bundet sammen, så de kan holde til at blive spændt op.



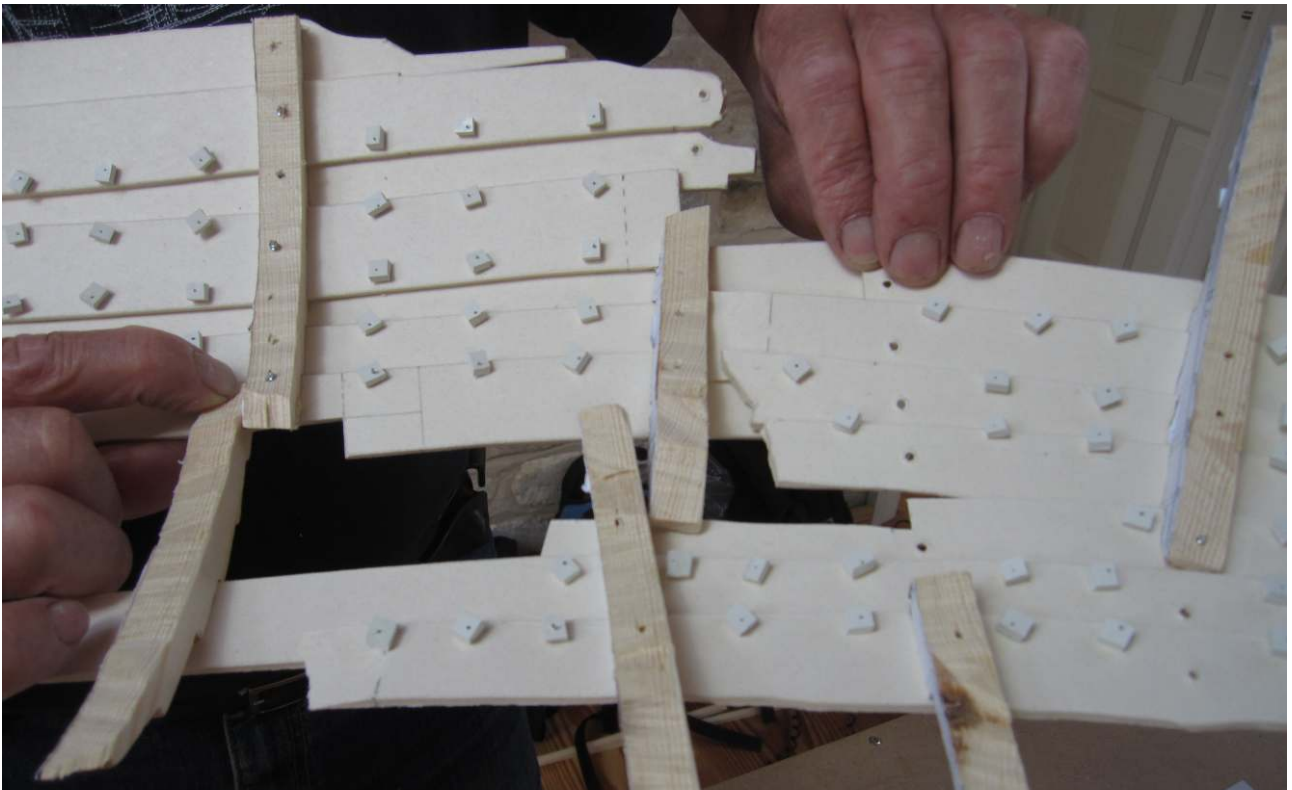
De to vragdele er bundet solidt sammen agter og foran sat midlertidigt med klemmer, så bordforløbet kan vurderes i udstrakt arm, før der gøres fast.



Bindingen af ståltråd strammes til, så bruddet ikke kan skride under de kommende belastninger



Forenden holdes på for at vurdere, hvordan den kan passe ind i såvel spantesystemet som bordforløbet.



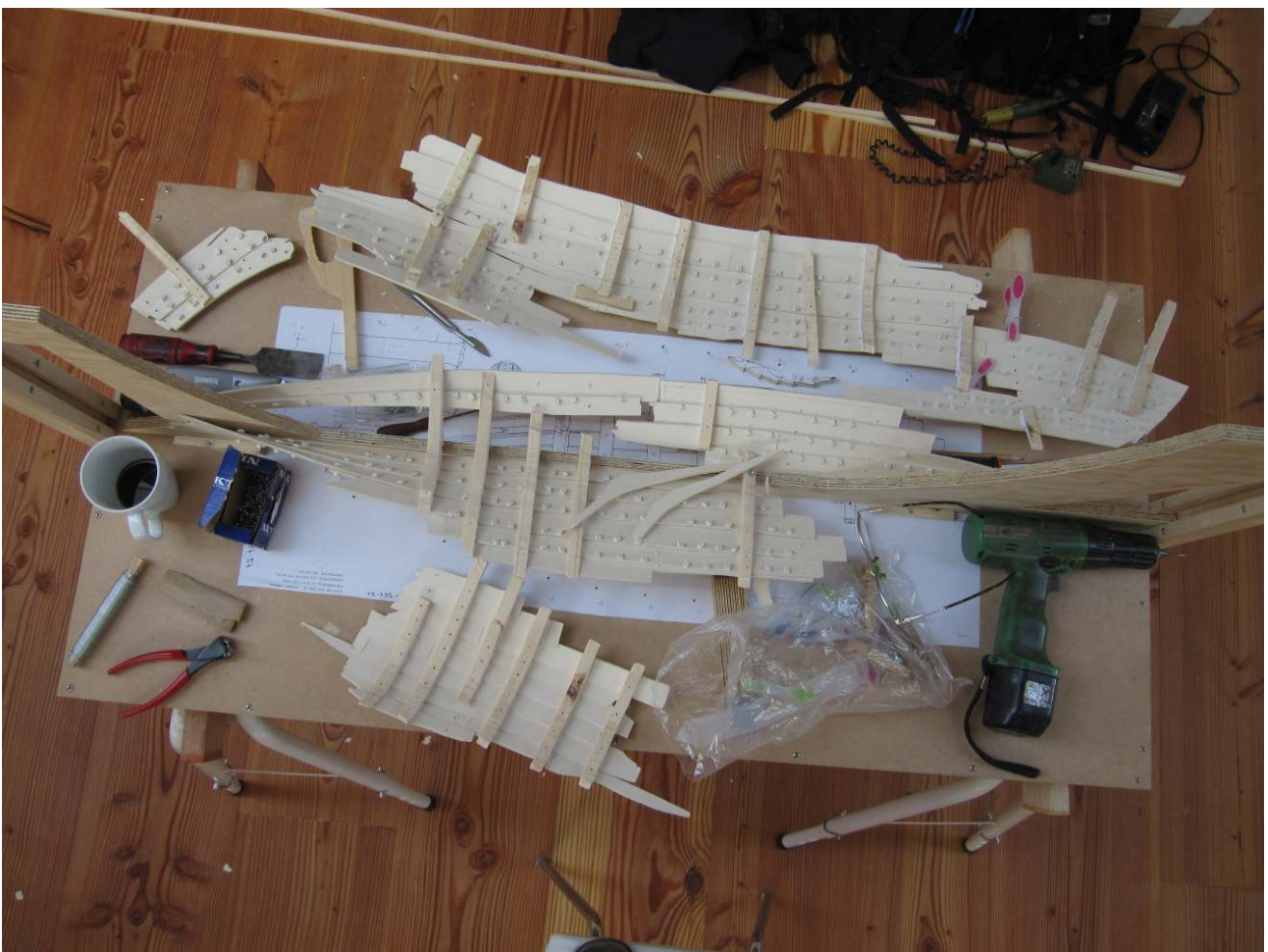
Det er ikke umiddelbart indlysende, hvordan modsigelsen imellem spanternes sammenhæng og bordforløbets sammenhæng lader sig ophæve!



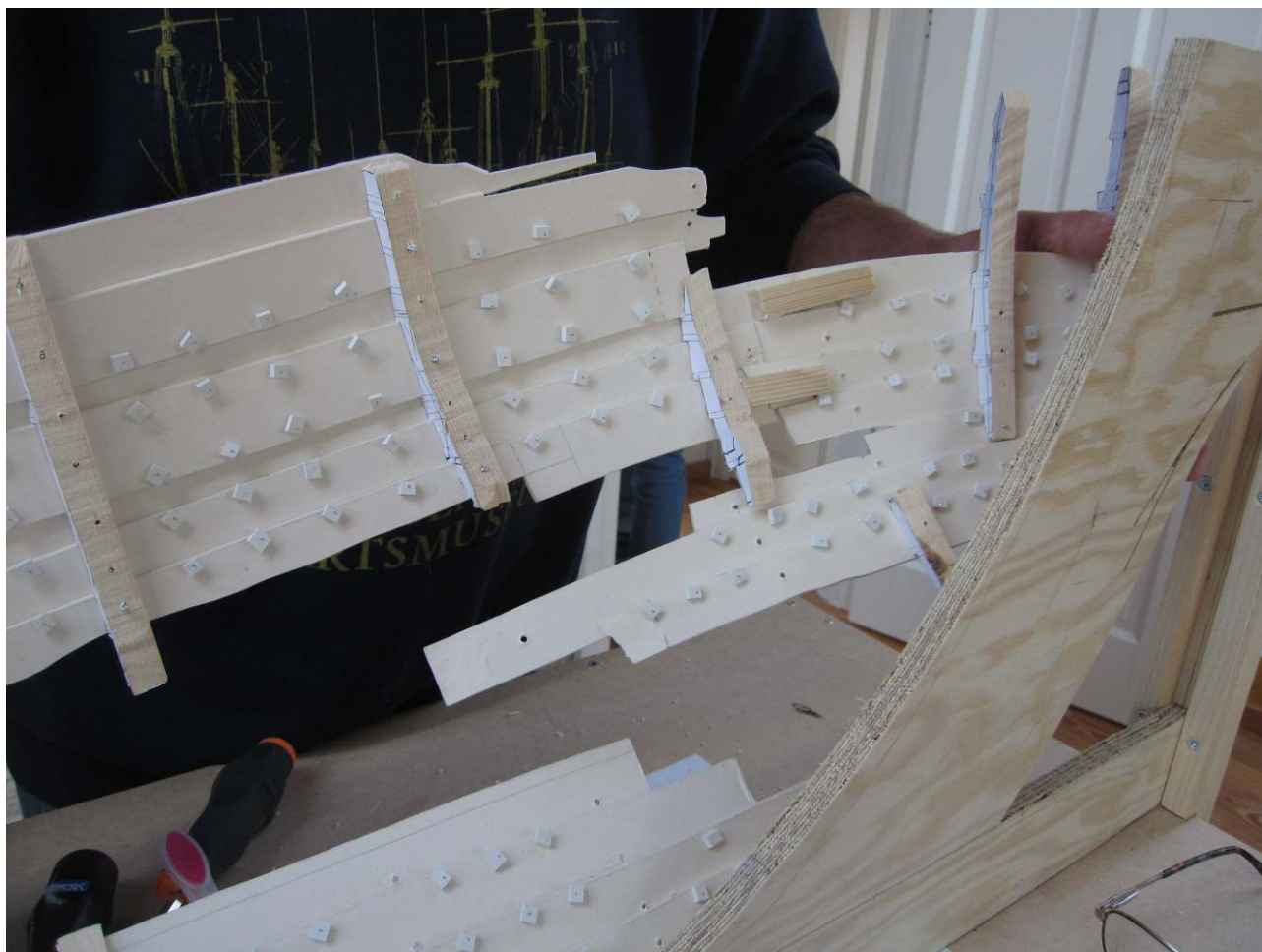
Der søges efter billeder fra strandingspladsen, der kan bidrage til udforskningen af de mulige sammenhænge.



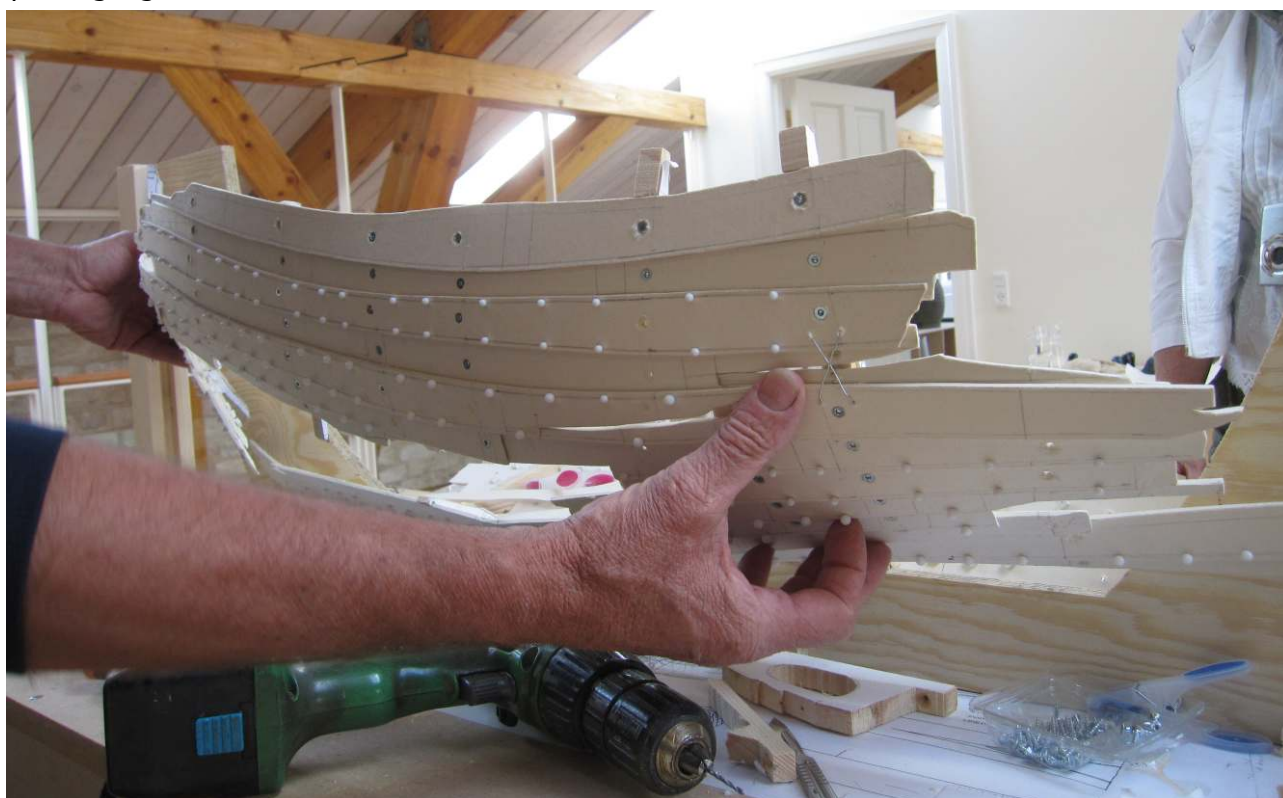
Her ser det ud til, at bordforløbet passer og modsigelsen er ophævet.



Det ser ud til, at bordforløbets hele længde bekræfter samlingen. Denne samling gøres fast ved at skrue to klamper på indersiden af de to forreste vragdele, der binder dem sammen.



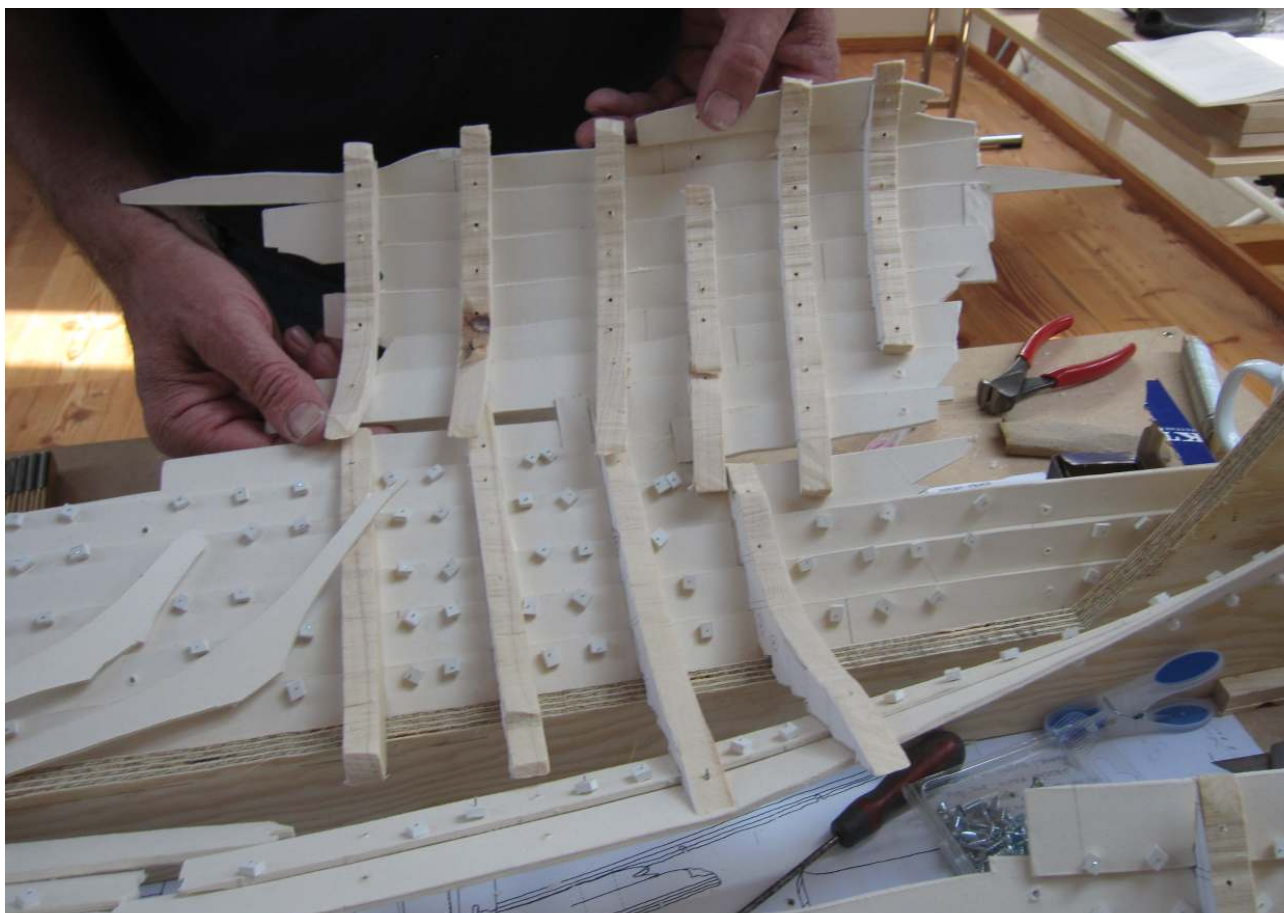
Spændt sammen med klamper er forenden klar til at blive holdt op til den virtuelle forstævn for første gang.



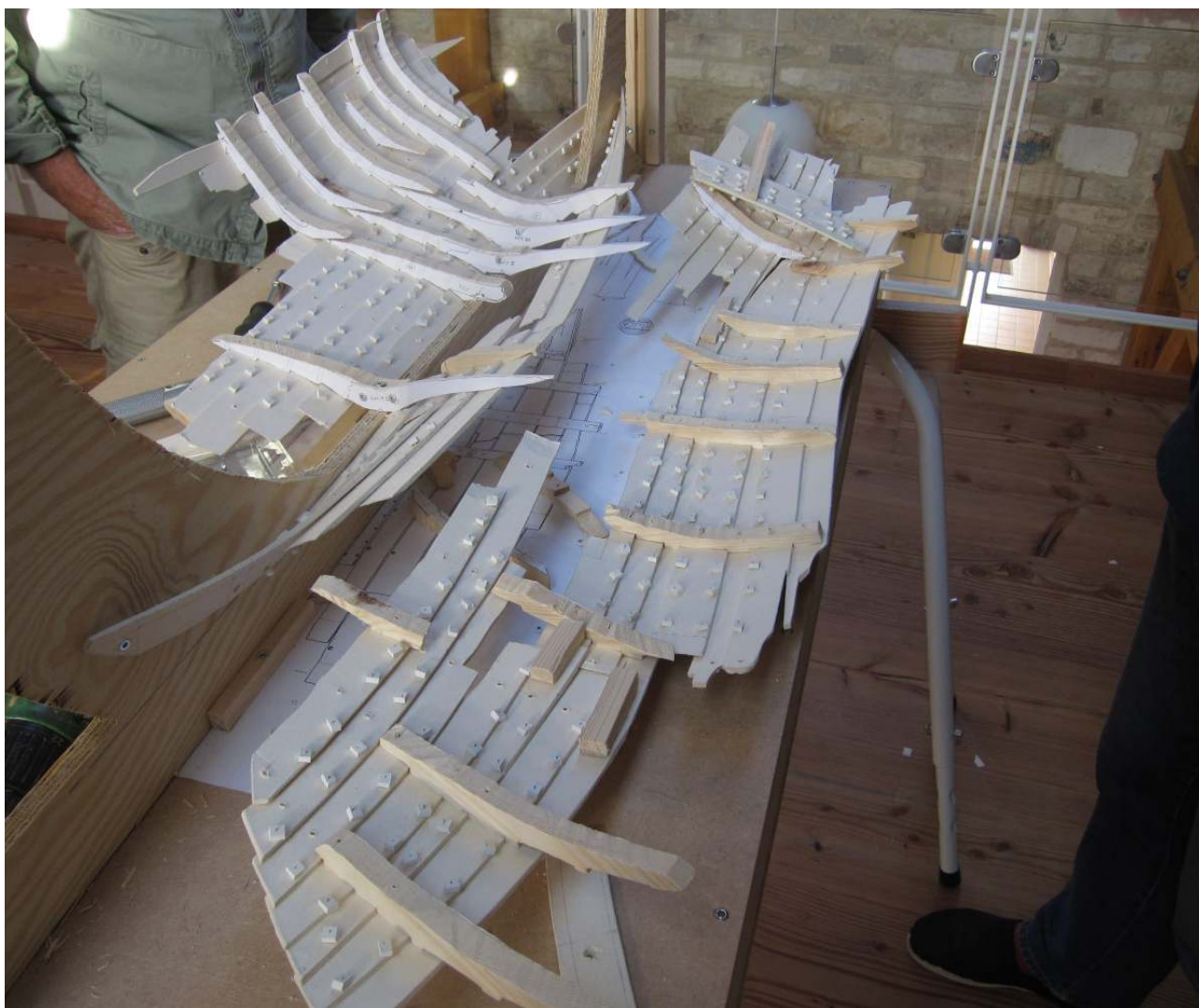
Sådan tegner skrogformen sig for første gang fra agten for tværs. Nu mangler de fire agterste bord at blive spændt på.



Et par af havbåde foreningens medlemmer følger med i sandskudens genopståen på udslagsloftet.



Nu skal styrbord side passes sammen, så dens mål kan overføres til bagbord, hvor disse mål mangler, fordi kimningen var ødelagt på Pedersbæksvrag's bagbord side.



Spantesystemet og bordforløbet passer, men spanterne gaber i det rekonstruerede brud, hvilket de ikke burde.



Billederne fra strandingspladsen afslører, at spanterne var brækket over under strandingen og gabte, da de lå på pladsen. Der er derfor ikke andet at gøre end at klemme bruddets åbning sammen og se, om det giver et hensigtsmæssigt bordforløb.



Med ståltråd vrides spanternes brud sammen, så åbningen lukkes og samlingen forsegles med en trænagle, der pindes igennem indefra. Bordforløbet viser sig derpå at forløbe så hensigtsmæssigt, at samlingen virker troværdig.



Endelig skrues de agterste bord til den bagbord skrogskal med indvendige klamper. Herefter er det samlede skrog klar til at blive spændt op, så der kan eksperimenteres med, hvordan helheden kan danne en integreret skrogform.

Skrogets dele er nu samlet på grundlag af brudfladernes struktur, spanternes indbyrdes relationer og bordforløbenes indbyrdes relationer i de forskellige vragdele, der udgør de overleverede brudstykker, vi har at bygge på. Næste arbejdsproces består i at vride skrogskallens for- og agterender ind til centerlinjen og de nedre spanteender ind, hvor de i kimmingens overgang fra fribord til skibsbund må have været forbundet med bundstokkene. Her kommer den fysiske styrke, fleksibilitet og spændstighed på prøve i skrogskallen som helhed, da de bliver afgørende for, hvordan skroget tager form, når enderne klemmes ind mod centerlinjen for og agter.

På grund af papbordenes relative stivhed – der indtil nu har været afgørende for rekonstruktionen af vragdelenes krumninger – vil skrogskallen som helhed være tilbøjelig til at bukke i samlingerne mellem vragdelene frem for i vragdelene selv. For at undgå, at der opstår u hensigtsmæssige knæk i samlingerne forsynes skrogskallen udvendigt fra for til agter med langsgående lister, der bindes til de forbundne vragdele og tvinger disse til at bøje i jævne kurver uden knæk. På samme måde kan der indvendigt bindes lister fra ræling til bund, dvs. vinkelret på de langsgående lister udvendigt, som tvinger skrogskallen til at finde en jævn kurve ned mod skibsbundens spanter. Både de langsgående og de tværgående lister bindes med ståltråd, så de er tilstrækkeligt fleksible i forhold til skibssiden, til at denne kan bevæge sig under bukningen, samtidig med at man undgår, at der opstår u hensigtsmæssige knæk i den samlede skrogskal af de kræfter, der kommer i arbejde.



En langsgående liste bindes til skrogskallen udvendigt, så den følger et bordforløb. For at ophæve de kræfter, der kommer på spil, når enderne presses ind mod centerlinjen, skal listen bindes så tæt til bordene, at bordforløbet ikke skaber knæk i samlingerne mellem vragstykkerne og samtidig så løst til bordene, at disse kan bukke sig, når enderne klemmes ind til stævnene. Kun ved at ophæve denne modsætning bliver det muligt at bruge det fysiske pres til eksperimentelt at genskabe den samlede skrogform.



Skrogskallens samlede krumning i sig opretholdes så vidt muligt, mens den langsgående liste bindes til, så dennes friktion til bordet ikke hæmmer skrogskallens yderligere bukning unødigt, når dens ender hver for sig skal klemmes ind i stævnenderne. I og for sig skal de to krumninger sammen danne skrogformens hele.



For- og agterende bukes ind mod de virtuelle stævne i centerlinjen. Her tjekkes forskibets måde at tegne sig på den lodretstående byggeplade.



Her tjekkes agterskibets måde at tegne sig på den lodretstående byggeplade. Det er tydeligt, at der mangler indvendige lister langs spanterne, der kan bringe skrogskallens tværskibs krumning i forbindelse med skibsbunden nede i den manglende kimning.



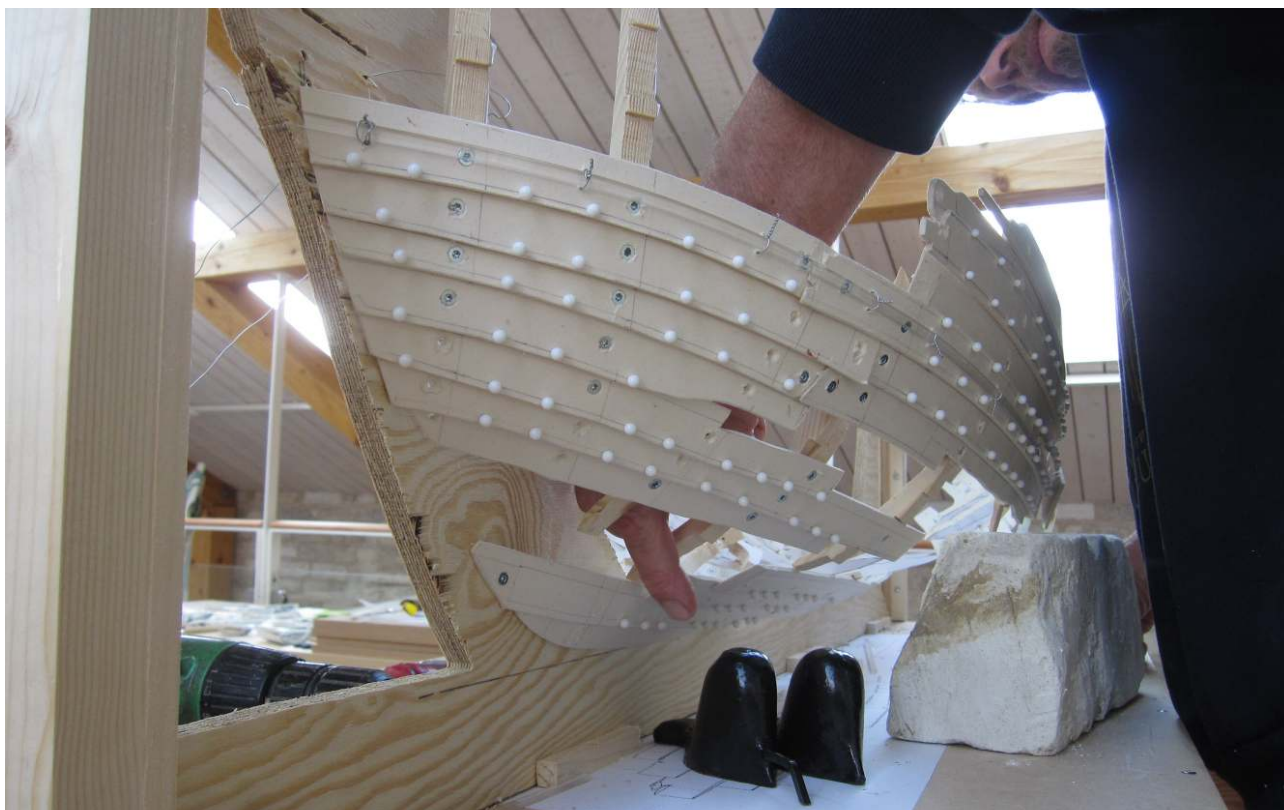
Forsøgsvis er der boret huller, gennem hvilke forskibet kan trækkes ind mod centerlinjen og gøres midlertidigt fast med ståltråd. Spanteenderne støttes nedefra af en limsten, der også midlertidigt angiver, hvor de skal vises ind mod skibsbundens spantesystem.



På grund af den spinkle samling mellem de fire agterste bord og den øvrige skrogskal er det nødvendigt at forstærke agterskibets fleksible stivhed med et papbord, der klemmes fast udvendigt. Det er tydeligt, at det agterste vagstykke er mere stift og rettet ud, end det har været, da det sad på sin plads i den oprindelige skude. Kunsten er her at forene agterskibets skarphed under vandlinjen med dens bærende fylde over vandlinjen – når bordskallen, der har forenet skarpet under og bredden over vandlinjen, er gået tabt.



I forskibet opstår denne tydelige modsigelse mellem angivelsen af, hvor den forreste bundstok skal møde de tre første bordgange i skibsbunden og selve bordforløbet i tredje, fjerde og femte bordgang. Måske skal forskibet nå centerlinjen højere oppe på stabens lodretstående byggeplade?



Bundstokken kan klemmes ind og set fra denne vinkel løser det måske modsigelsen i bordforløbet?



Der kan også bores nye huller i byggepladen, ståltrådene kan snøres op, flyttes og spændes til igen, hvorved der kan gøres eksperimentelle erfaringer med de forskellige, mulige måder, hvorpå forskibet kan klemmes ind til den virtuelle stævn. Disse erfaringer styres af de konsekvenser, forskibets forskellige positioner får for den eksperimentelt observerbare variation af skrogskallens øvrige bordforløb og spantesystem som helhed. Målet er at finde en hensigtsmæssig måde, hvorpå de alle tre går op i en højere enhed, der nærmer sig den syntese, som gør det muligt at danne en mulig skrogform.



Konsekvenserne af at variere for- og agterskibets forskellige positioner på de virtuelle stævne kan også tjekkes ved at måle, om variationernes konsekvenser for skrogskallens bredder andre steder i skibet svarer til breddemålene i styrbord side. Iagttagelserne af spantesystem, bordforløb og komparative breddemål i skrogskallen som helhed er alle med til at styre, hvorledes for- og agterskib kan aftegne hver deres hensigtsmæssige stævnfacon. På den måde bestemmer helhedens enhed i den eksperimentelle praksis delenes plads, funktion og formgivning – styret af idéen om deres mulige og nødvendige syntese.

Set fra denne vinkel er det især skibsbundens sammenhæng med fribordet, der ikke går op endnu. Det ser ud til, at der skal radikale korrektioner af formgivningen til, før det bliver muligt at danne en integreret helhed. Spørgsmålet er, hvor det er, der skal sættes ind. Ved at foretage serier af ændringer lærer vi mere



om skrogskallens måde at arbejde og vride sig på, når den varieres på forskellige måder. Dette arbejde er sammenligneligt med at skulle løse en ligning med flere ubekendte, hvorom vi ved, at den kan gå op på mindst én mulig måde, vi kender blot ikke facitlisten – vi er nødt til at finde løsninger selv.



Her eksperimenterer vi med at klemme skrogskallens nedre spanteender ind mod centerlinjen ved hjælp af limstenens tyngde. Det tillader den nuværende variant af skrogskallens opspænding dog ikke i nødvendig udstrækning til, at det kan løse den sammenhæng der glimrer ved sit fravær, synliggjort af kimmingens problematik.



Igen kan der hentes informationer fra styrbord side, bl.a. ved at kopiere spantestykker, der angiver afgørende krumninger og breddemål, og placere dem komplementært i bagbord, hvor vore optegnelser mangler disse oplysninger.



Med passereren tjekkes afstande og breddemål fra de eksisterende data i styrbord til de manglende i bagbord. Forudsat at de to modsatte sider af skroget nødvendigvis skal være forholdsvis identiske kan de forskellige oplysninger i de to sider supplere hinanden tilstrækkeligt til, at de kan anvendes kreativt formgivende, dér hvor afgørende mål glimrer ved deres empiriske fravær. Modsætningernes identitet er i dette moment nøglen til helhedens genopståen.



I forskibet er der ingen modsat side at hente optegnelser fra, der kan være identiske med styrbord og løse styrbord sides problematik. I stedet bindes en fleksibel træklister fra ræling til køl fast, således at der skabes forbindelse mellem skibsbunden og fribordet. Men som det ses, mangler der midtskibs stadig en hensigtsmæssig relation mellem bundbord og fribord, der kan tegne en mulig kimmingskrumning.



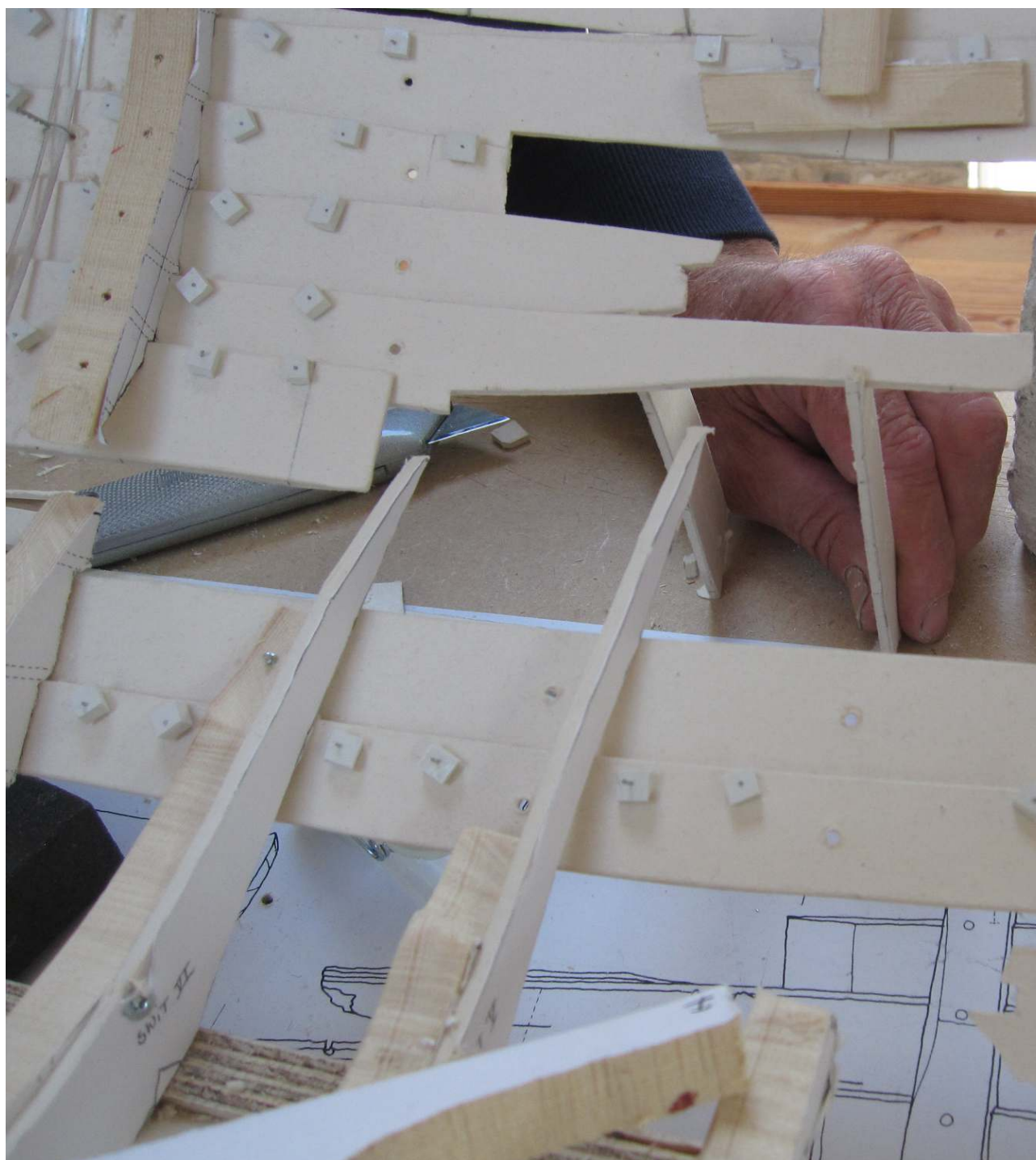
Måden hvorpå agterskibets position vrides og flyttes har i den eksperimentelle opsætning fysisk indvirkning på relationerne i forskibet, så de rigtige linjer skal findes i og med hinanden fra for til agter. En liste står klar til at blive bundet til i agterskibet fra ræling til køl, når det, der kan betragtes som det overalt mest hensigtsmæssige vred af skrogskallen og dette vreds positionering af kompositionens komponenter er fundet og klar til at blive spændt op og prøvet af.

Den agterste liste spændes til i forsøget på at klemme agterskibet så meget på plads, at der tegner sig en mulig løsning på midterskibets manglende sammenhæng. Hvis ikke vi vidste, at denne sammenhæng er en nødvendighed for helhedens dannelse, kunne man have været fristet til at antage, at "virkeligheden" ikke opfører sig "logisk", og vi derfor heller ikke skulle lede efter en mulig "kohærens" – en fristelse der i praksis lokker megen aktuel kulturanalyse ud i lovprisning af "multibel" inkohærens som idealtypisk billede af den studerede genstand. En sådan begrebsfjenthed er imidlertid ikke til gavn, når man vil danne sig begreb om en due- lig skrogforms idé, for uden at kunne ophæve modsigelserne er der i praksis ingen mulig genstand.





Selvom både forskib og agterskib nu er forsynet med træklister, der binder bund og fribord sammen, glimrer den nødvendige sammenhæng i midterskibet fortsat ved sit provokerende fravær. Ja den bliver desto tydeligere, jo mere integreret relationerne i for- og agterende tegner sig. Limstens tyngde understreger, hvor megen kraft der skal til, bare for at holde antydningen af en retning i fribordets spanteender mod skibsbunden.



Her er komplementære spanteskabeloner fra den modsatte side, der bør være identiske med bundstokkenes facon i bagbord, skruet på for at angive, hvordan skibsbunden udgør det nødvendige afsæt for kurverne op mod fribordet. Samtidig forsøges dettes bord støttet under, så man kan afprøve, hvor langt ind de lader sig presse i bestræbelsen på at få enderne til at mødes i kimmingen. Men spanteenderne, som skulle danne relationen, stritter fortsat hårdnakket imod.



Fra denne vinkel ser det ud til, at det ikke er yderligere fysisk pres, der hvor problemet er synligt, der skal til for at løse gåden.

Løsningen synes at ligge i en tilbagevenden til selve udgangspunktet i form af hele forskibets positionering på den virtuelle forstævn. Hvis den korrigeres, så også bordforløbets modsigelse i fjerde og femte bordgang lader sig ophæve, vil det måske have konsekvenser for midtersektionens kimning? Om denne idé er hensigtsmæssig kan prøves af, hvis vi realiserer tanken ved at løsne og flytte forskibet og studere virkningen heraf nede midtskibs. Implikationerne af selv en lille rokering er så komplicerede, at deres kompleksitet lettest lader sig studere ved at materialisere forsøget og iagttage dets konsekvenser ud fra det begreb, vi gør os om de bestemmende relationer. Med det blik, denne synsvinkel giver, kunne man godt tænke sig, at spanteenderne midtskibs ville pege mere ind mod skibsbunden, hvis forskibet bliver flyttet lidt op i stævnen. Måske skal skibsbundens øverste bord (dvs. nr. 4 nedefra) pindes til et manglende bord, der selv pindes til underkanten af forskibets nederste bord, så de udgør tre sammenhængende og måske tilnærmelsesvis lige brede bordgange?



Selvom fire par skarpe øjne iagttager problemstillingen, befinder vi os endnu i en praksis, hvis problematik indebærer, at vi stadig forsøger at øge det fysiske pres på fribordets underkant indenfor den allerede etablerede forsøgsopstilling. Hvad, øjnene ser, er det, vi i praksis kan se ved hjælp af problematikens begrebsstruktur. Så den hidtidige problematik blokerer for at se det, der ligger i systematisk skygge af det, som den gør synligt for øjet: nemlig at der mangler lidt pres det sted, problemet viser sig. At helhedens struktur i stedet kunne omdannes som et alternativt forsøg på at lade en ny variant af denne overdeterminere – og dermed løse – det synlige problem på en principielt anden måde, er en vanskelig erkendelse, som kræver et epistemologisk brud med det, vi synes, at vi ser som årsagen til vore eksisterende vanskeligheder med at løse opgaven.



Set agtenfra er linjerne ved at tegne et hensigtsmæssigt forløb, som får lov at blive den sidste udgave af skudens skrogform, der når at danne sig i denne omgang.

I arbejdsprocessens dialektik mellem de to skibssider er der ved at danne sig en skrogform, hvor- med vi begynder at få begreb om Pedersbækvrages bygning. Der er flere uløste problemer i skrog- bygningen endnu, men den helhed, der er skabt, skulle gerne kunne danne udgangspunkt for at overvinde rekonstruktionens modsigelser. Det gør den først og fremmest som et hensigtsmæssigt erfaringsgrundlag for at udforske, om helheden skal betragtes, begribes og bevæges på en ny måde, der overskrider de hidtidige begreber om skrogets bordforløb. I så fald står vi overfor den op- gave at gennemføre et epistemologisk brud med den nuværende eksperimentelle opsætning. Et brud som vil blive bedømt på, om det åbner for en mere enkel, mindre modsigelsesfuld og mere udtømmende specifikation af skrogbygningen. Det vil næste byggefase vise.



I denne første tilnærmelse til Pedersbækvrages gamle skrogform fremtræder en bredbuget, rund- gattet og positivt styrlastig skude, der har et relativt skarpt undervandsskrog agter, et relativt højt fribord og som endda er bygget med ekstra bordgange for og agter.



Forskibet har muligvis været mere fyldigt og rundt end modellen foreløbig viser, idet det øverste bevarede stykke af skudens bov allerede på billederne fra strandingspladsen så ud til at have rettet sig mere ud, end det har været på sin oprindelige plads i skibet. Hvis forskibet skal flyttes og drejes anderledes i næste arbejdsproces for at ophæve de udestående modsigelser, kan det også forandre bovets formsprog.



Der er ikke megen tvivl om, at fribordets hovedlinjer virker hensigtsmæssige, og at stævnen fra den stærkt skydende facon fra kølen og op ender med at blive krum og mere lodret opadstræbende for at kunne afslutte de øverste bordgange.



Der er ikke megen tvivl om, at fribordets hovedlinjer virker hensigtsmæssige, og at stævnen fra den stærkt skydende facon fra kølen og op ender med at blive krum og mere lodret opadstræbende for at kunne afslutte de øverste bordgange.