



III 7

Fribordet rettes ind

Den første tilnærmelse til en ekspliciteret skrogform rettes foreløbig til, så den øvre skrogbygnings problematik bliver mulig at bearbejde

Ligesom skibsbundens justering kunne gøre brug af såvel bundstokkenes nivellering som måling fra centerplanets målesnor, så kan den øvre skrogbygnings justering gøre brug af såvel måling af eksisterende bord fra køl og fra målesnor som eksperimentel udformning og påbygning af en tilnærmet erstatning for de manglende, øverste bordgange, hvis facon angives af de øverste spanter.



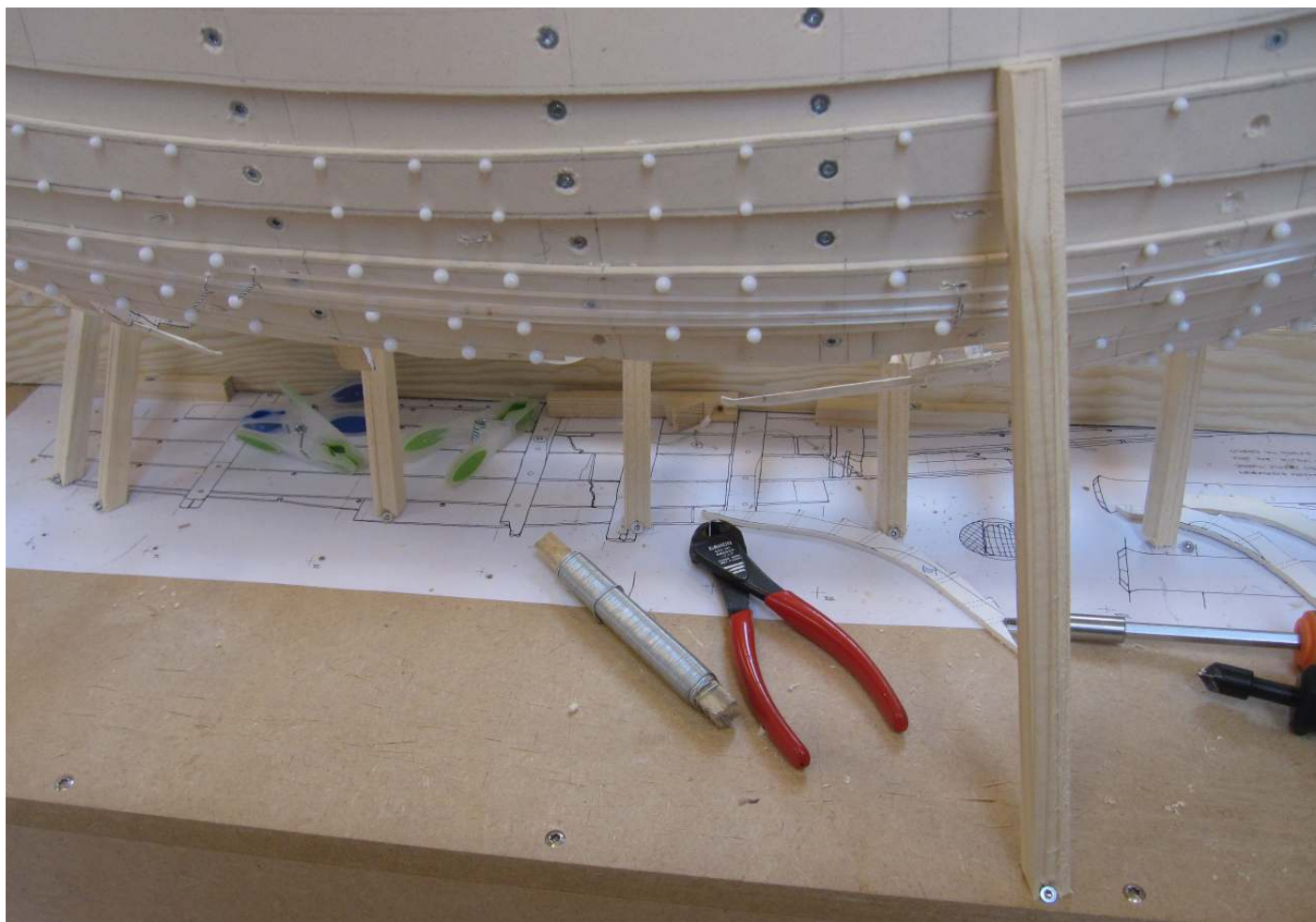
Den første ubekendte er det øvre fribords højde, der har afgørende betydning for kimmingens mulighed for at forene bund og skibsside. Også den kan vejledes af styrbord side ligesom bunden, men jo højere op der måles, desto mere usikker er målingen, for i styrbord er der ingen bordgange, som når ud til stævnene og bestemmer skibssidens hældning.



Det undersøges med et fysisk pres, hvor langt ud skibssiden vil føje sig, samtidig med at der tages mål heraf for at finde en mulig bestemmelse af et mål, der kan ophæve forskellene på de to modsatte sider i en troværdig, identisk afstand til målesnoren.



Det ser ud til, at bagbord øvre fribord skal trykkes lidt agten for midten for at stemme med styrbord side. Eller også skal modsætningen ophæves ved, at styrbord trækkes lidt ned, mens bagbord støttes mere op og dermed ind agten for midten. Det er denne løsningsmulighed, hvis potentiale prøves af i den fysiske justering.



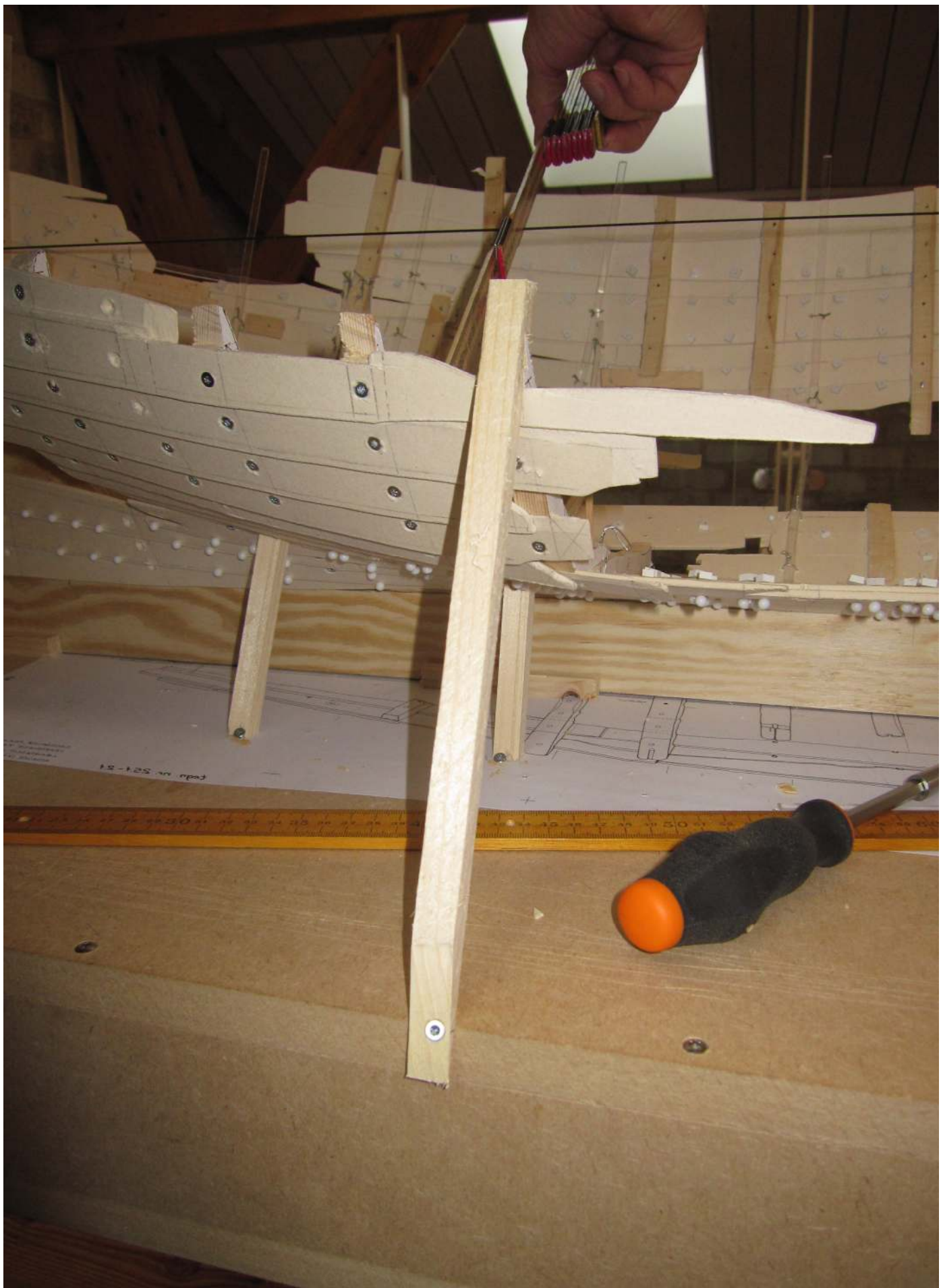
Bagbord får en understøtning til de øverste bordgange.



For at opretholde linjerne i skibssiden som helhed sættes også en understøtning længere forude.



Styrbord side trækkes derimod ned og ud, så der opnås en identisk højde og bredde på de to sider.



Måling afslører at et træk giver nye forskelle, som kræves imødegået med yderligere understøtning længere agterude.



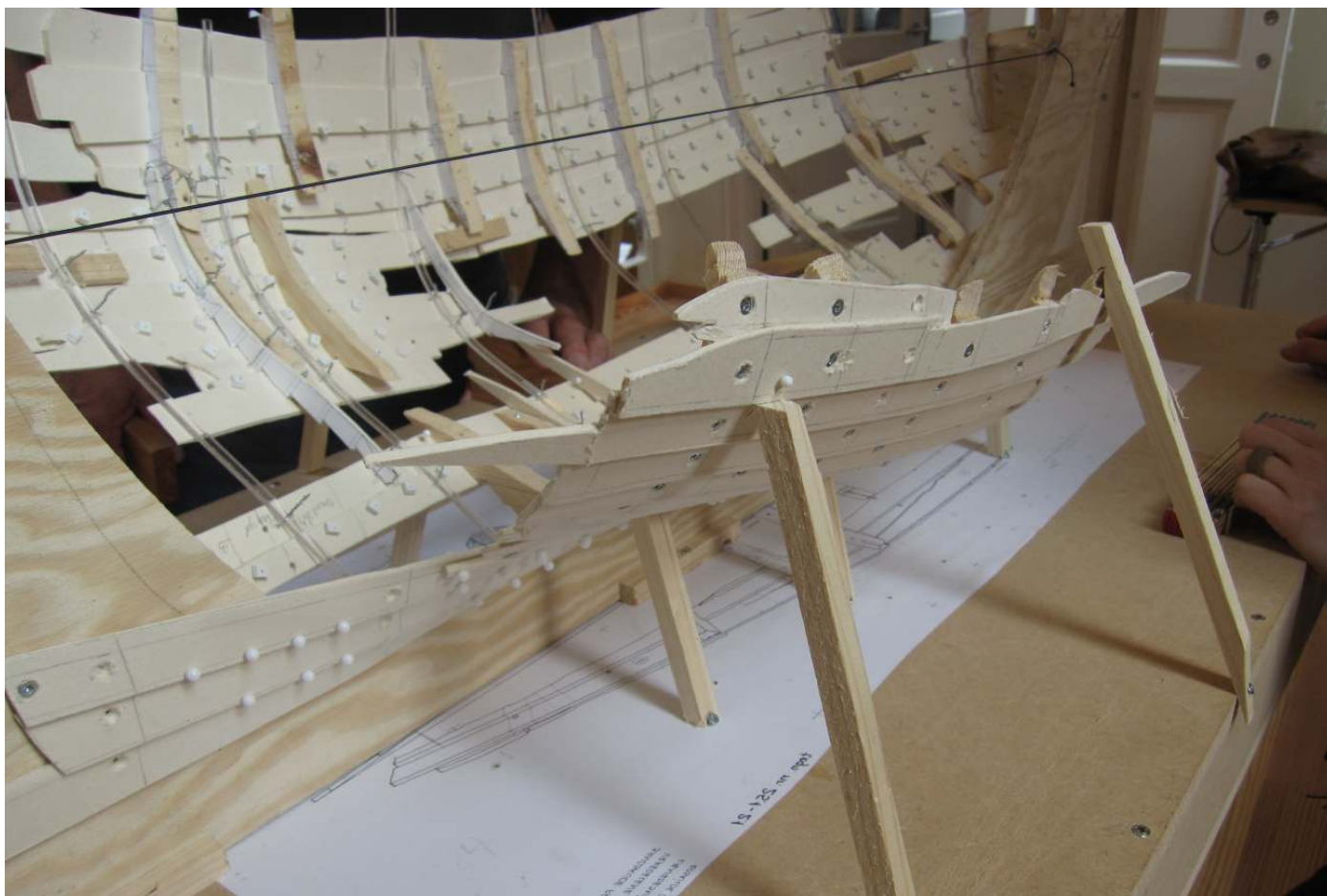
En ny stiver tildannes i afmålt længde.



Stiveren skubbes ind og kiler bordet opad.



Landet kan imidlertid ikke holde til modsætningen imellem presset opad her og trækket nedad lige foran for, så det må forstærkes med en ekstra nål.



Den færdigt justerede korrektion ser imidlertid rimeligt hensigtsmæssig ud.



Indefra ses, at samlingerne mellem bundstok og oplænger er blevet forholdsvis tætte, hvilket tyder på, at der er opnået en i og for sig troværdig justering.

Næste skridt er at udnytte det formgivende potentiale i de øvre spanteender, der angiver de øverste, manglende bord for og agter. Der er ikke bestemmelser nok til at determinere de enkelte bords individuelle facon med nogen nøjagtighed, men deres højde og linjer angives tilnærmelsesvis af spanterne og stævnene, når disse forbindes. Ved at forbinde dem bliver det derpå muligt at ændre på forløbet ligesom med de øvrige bordgange, og undersøge konsekvenserne af forskellige udformninger for såvel det øvre skibs linjer som for skrogformen i sin helhed inklusive kimmingens problematik samt de forskellige skarp i halsen forude og slippet agterude i skibsbunden.



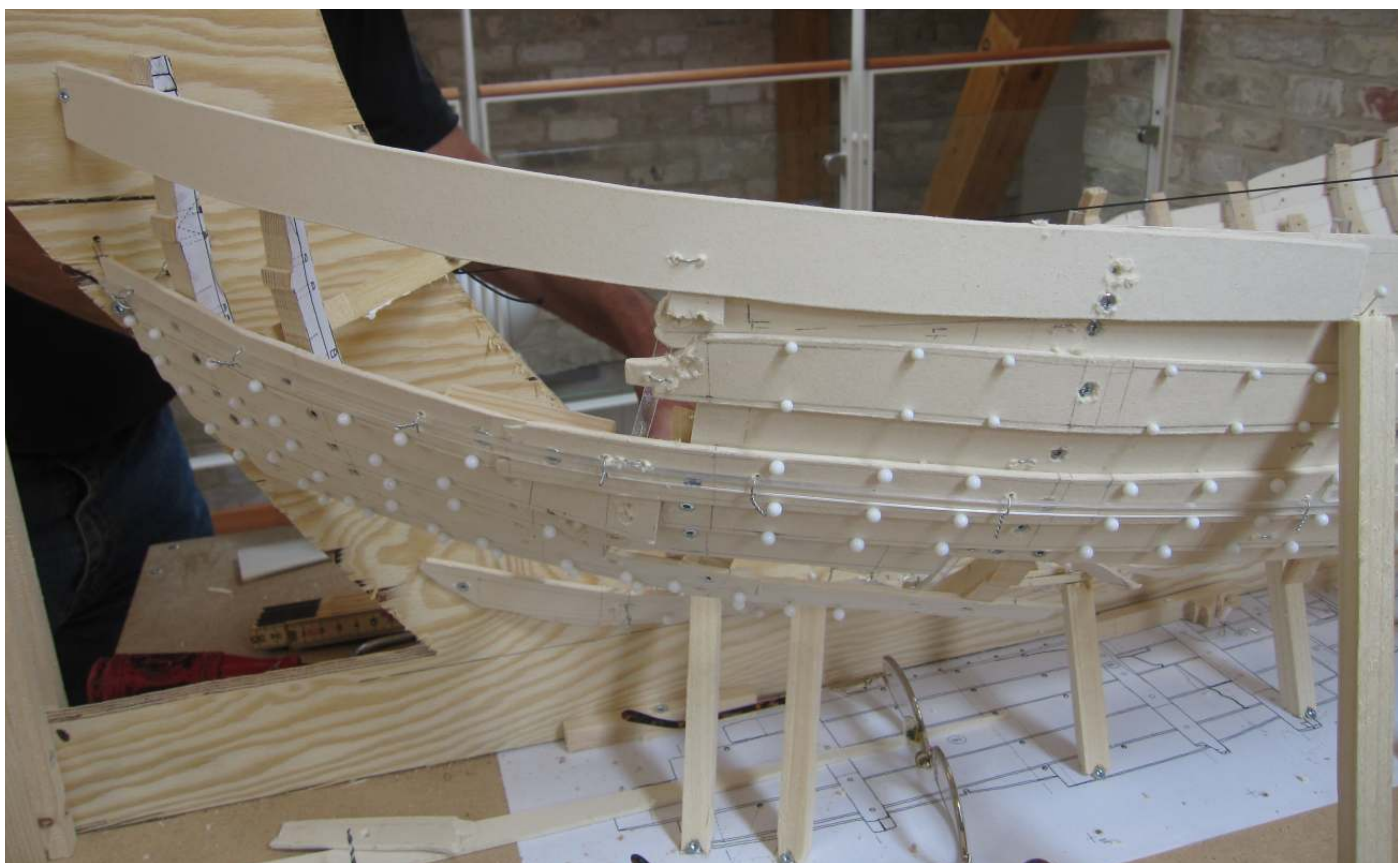
Et groft tilskåret ri af pap hæftes til spanteenderne med klemmer.



Spanterne mærkes af på rien.



Den tilskårne model skrues fast til stævnen.



Det lykkes at danne et første forløb, hvis antydning også formår at afslutte stævnen på en rimelig troværdig måde. Det hele har fået et lille løft og understøttes af en høj stiver.



Agter hæftes en tilsvarende ri til spanteenderne.



Der afsløres megen potentiel facon i det øverste agterskib allerede ved at bukke rien på plads.



Den groft tilskårne model hæftes med klemmer. Agter angiver spanteenderne endnu en bordgang over det gennemgående øverste bord.



Små vred af agterste spant og bord kan give store variationer i det afsluttende bordforløb, hvis forskelle har rumlige konsekvenser ned i skrogformen.



Morten forestiller sig en agterende, hvis to øverste bord runder ind fra det tredje øverste bord.



En række hollandske fartøjstyper har helt frem til moderne tid dyrket denne måde at afrunde et agterskrog på en i øvrigt lodretstående stævn.



Med den eksperimentelle model af næstøverste bord fastgjort tager skudens agterende sig foreløbig sådan ud. Der er mange løse ender i agterskibet endnu, men ingen tvivl om, at det er bredt afrundet over vandet og skarpt under vandlinjen. Det tyder på en hensigtsmæssig bæring over og skæring under vandet i agterskibet.



På grund af den hidtil ret spinkle forbindelse mellem det øvre fribord og agterstævnen får rekonstruktionen af de manglende øverste bordgange stor betydning for agterskibets rum og formgivning. Der kan eksperimenteres med at gøre de øverste bord kortere eller længere og studere differancens spor (Derrida 1968) og forskellige konsekvenser i de nedre bordforløb. Forskellene måles og genererer nye idéer til, hvordan sammenhængene betinger hinanden.



Ansku et herfra skaber justeringerne i de øvre bordgange bedre sammenhæng imellem de bord- og spanteender, der peger ind mod den kimning, som glimrer ved sit fysiske fravær. Der er dog endnu spanteender, som tyder på, at kimningen skal være væsentlig mere fyldig, end trækstokkene angiver.



Den modsigelse giver anledning til igen at arbejde metodisk med kontrasterende sammenligning af styrbord og bagbord ved hjælp af fortsatte målinger af de modsatte sider.



Den kontrasterende sammenligning giver anledning til at justere på forskellene ved som her at give kim-ingen (der glimrer ved sit materielle fravær) i bagbord mere fylde. Det gøres fysisk ved at de øvre bord-gange skubbes en anelse længere op på den fastspændte trækstok, så mellemrummet til bordene i skibsbun-den bliver lidt større.



Derpå tjekkes igen om justeringen har nær-met sig modsætnin-gernes identitet på de to sider.



Fordi der er forbandt gennem bundstokkene hen over kølen kan bagbord side ikke justeres uden, at differancen trækker spor på styrbord side, som skal holdes nede for ikke at forandre form, så helheden igen fjerner sig fra den forventede komplementaritet og mindsker identiteten imellem de to siders modsatte kimming. Intet må betragtes som fast og urørligt i en substantiel forstand, når der skal arbejdes generativt med skrogbygningens plasticitet. Derfor er det vigtigt for arbejdet, at såvel stivere som træk let kan justeres i tid og rum. Det er spillet af disse forskelle, der gør skibsrummet til det, det bliver ved hver forandring.



Selvom forskibet har bedre forbindelse (end agterskibet) med den potentielle stævn gennem det store bevarede bovstykke, så har også det en særdeles plastisk struktur, hvis variabilitet forandres af selv små forskelle på de øvre bords nærværende længde, krumning og højde på stævntreæt. Også her er differancen i arbejde og det er langt fra givet, at denne på nuværende tidspunkt har skabt en rumlig udformning, der udtømmer forskibets potentiale.



Denne synsvinkel perspektiverer, hvordan den nærværende udformning af forskibet forener en skarp hals forneden og en fyldig bov oven for vandlinjen. Den håndholdte S-kurve giver blik for, hvordan modsætningen af skarp og fylde tager sig ud rumligt, samtidig med at det ser ud til, at der på dette tidspunkt knap er plads til et jævnt træk i femte bordgang (der er fysisk fraværende) frem mod stævnen.



Forskibets justering har for nærværende fundet en mulig udformning, der fastholdes ved at skrue et par af bordene midlertidigt fast til den virtuelle stævn.



Ikke alle bordgange har endnu fundet et jævnt træk og hensigtsmæssige linjer, men de utallige justeringer har skabt en væsentlig mere troværdig formgivning af forskibet end før korrektionsarbejdet gik i gang.



Også indefra er det tydeligt, at der er kommet mere harmoni og mere styr på modsætningernes identitet som helhed betragtet, der samtidig peger på væsentlige udestående problemer med at få kimmingens problematik til at gå op. Der er fortsat uoverensstemmelser imellem forløbene i de trækstokke, der forbinder bund og fribord. Og femte bordgang virker fortsat klemt mellem fjerde og sjette bord på grund af midterskibets relationer til forstævnen. Men dette er i øjeblikket det inden for den nærværende horisont bedste bud på skrogformens problematik.



Afslutningsvis vurderer Morten skuden som dens første tilnærmelse tager sig ud på en vandlinje. Næste skridt bliver at invitere bådebyggerne fra værkstedet op til kaffe og en grundig drøftelse af modellen og de problemstillinger, der udspringer af arbejdet med dens rekonstruktion af de bevarede oplysninger fra det ilanddrevne Pedersbækvrag.