



III 8

Dialog med bådebyggerne

Skrogformens rekonstruktion sættes på spil i dialog og samarbejde med havbådebyggerne

I samarbejde med bådebyggerne er opgaven i det følgende at udfordre og eksplicite en form, der kan omsætte de udestående modsigelser til komplementære modsætninger, der sammen danner en komplet helhed.

Inden arbejdet med modellen gik i gang, havde Morten, Peter og Thomas en lang drøftelse af det tegnings- og billedmateriale, der kunne lægges til grund for en rekonstruktion af vraget i 1:10. Det store spørgsmål var: Kan det være en sandskude, egner den sig til at lande på stranden med, kan den bruges på kysten – eller er det et fartøj af en helt anden slags? Så meget tydede på, at det godt kunne tænkes at være en sandskude, og at der var tilstrækkelige oplysninger i materialet til, at det var værd at gøre det forsøg at rekonstruere den i modelform for at gå på opdagelse i det overleverede fartøjs skrogbygning.

Planen blev, at Morten påbegyndte arbejdet på baggrund af sine mange års erfaring med fartøjsrekonstruktion for så at inddrage Peter igen, når første udkast til en model var klar til at blive sat på spil i havbådebyggeriets erfaringsverden.

Fredag den 23. juni var Morten og Mathilde klar, Pipsen havde hjemmebagt kage med til formiddagskaffe på udslagsloftet og Peter tog Freddy og Cecilie med fra værkstedet. Det blev til en tre timers præsentation og eksamination, dialog og intenst samarbejde om at bringe vores forståelse og rekonstruktion af Pedersbækvraket et væsentligt skridt videre.

Indledningsvis fortalte Morten om de overvejelser, der var gjort under arbejdet med modellen, og som er beskrevet i de forudgående afsnit. Derpå spurgte Peter ind til mange af de tanker og idéer, der kommer til udtryk i den materialiserede model for at problematisere, hvordan forskellige detaljer i skuden kan have været lavet, hvorfor den har været bygget sådan, hvordan den har været brugt og sejlet, hvilke egenskaber den kan have haft, og hvordan vi kan bygge en prototype af dens skrog i fuld størrelse i dag, hvad den kan bruges til, hvordan den kan landes, udsættes og håndteres på stranden samt hvilke sejlegenskaber, styrker og svagheder en nybygget udgave af den vil kunne få. Modellens forskellige træk blev sammenlignet og kontrasteret med vor tids aktive havbåde og en mangfoldighed af andre relevante og ældre fartøjstypers strukturtræk og egenskaber. Dette gjorde det muligt med skarpere blik at rette opmærksomheden ind mod modellens udkast i sig selv og problematisere de træk, der på den relationelle baggrund ikke syntes at have fundet en hensigtsmæssig form.

De drøftelser blev udgangspunkt for Peters forslag til en omtænkning af forskibets positionering i bagbord side, der blev spændt op, løsnet og flyttet i forhold til stævnen, så en helt ny løsning fik de fleste udestående problemer i bagbord side til uventet at falde på plads.



Morten sætter sit panel ind i de overvejelser, der er materialiseret i det justerede udkast til en fysisk rekonstruktion af Pedersbækvraget.



Peter viser hvor, de spændende linjer i forskibet er sammenlignet med de moderne havbåde og de bohuslenske bankeskuder. Han spørger ind til, hvordan Mortens udkast fortolker halsen og dens forløb ind under skibsbunden. Det er især interessant, når der er tale om et sejlførende fartøj, som både skal kunne krydse og kunne løbe ind på søerne uden at skære på tværs.



Morten uddyber sin idé om, at forskibet vil bære tilstrækkeligt til at afbalancere agterskibet, hvilket efter hans vurdering ikke er ramt helt ved siden af i dette udkast til bordforløb og spanteplacering.



Peter har taget bundens vinkel med sin tommestok og konstaterer, at modellen har en noget højere bundrejsning end de mere fladbundede havbåde i nyere tid. Det gør den mere udsat for krængning, når den trækkes over en lav revle og på land, end vi er vant til med motorbådene. Han ville forvente en fladere bund på en sandskude. På den anden side bliver skroget mere stift og lasten mere rummelig end de meget lave skrogformer, der bruges i dag, og sådan en bund skader ikke dens sejlegenskab. Endelig kan den lettes for last og ballast, så den kommer højere på vandet ved landing og udsætning med håndkraft end motorhavbåden.



Det er et umiddelbart betænkeligt højt skrog der tegner sig, hvilket må have at gøre med kravene til dets lasteevne, men er så høj en skude egnet til landing på kysten? Vi ved fra Ågaards beskrivelser, at sandskuderne har haft "sandpuder" at glide på og er blevet trukket på fedtlapper, dvs. planker smurt i fedtstof, med taljer, gangspil og stort mandskab. Modellen bliver også sammenlignet og kontrasteret med andre sejlførende skibe, der trækkes på land.



Et eksempel er bådene på stranden i Brighton før år 1900, der var på samme størrelse og større end Pedersbækvrag. De blev også trukket på fedtlapper med gangspil, havde en bundrejsning, der kunne minde om modellens og et højt skrog, der kunne rumme både silde- og fragtlast. Men i modsætning til sandskuderne havde de den typisk lodrette engelske stævn, som stadig ses på de klinkbyggede kystbåde i Hastings.



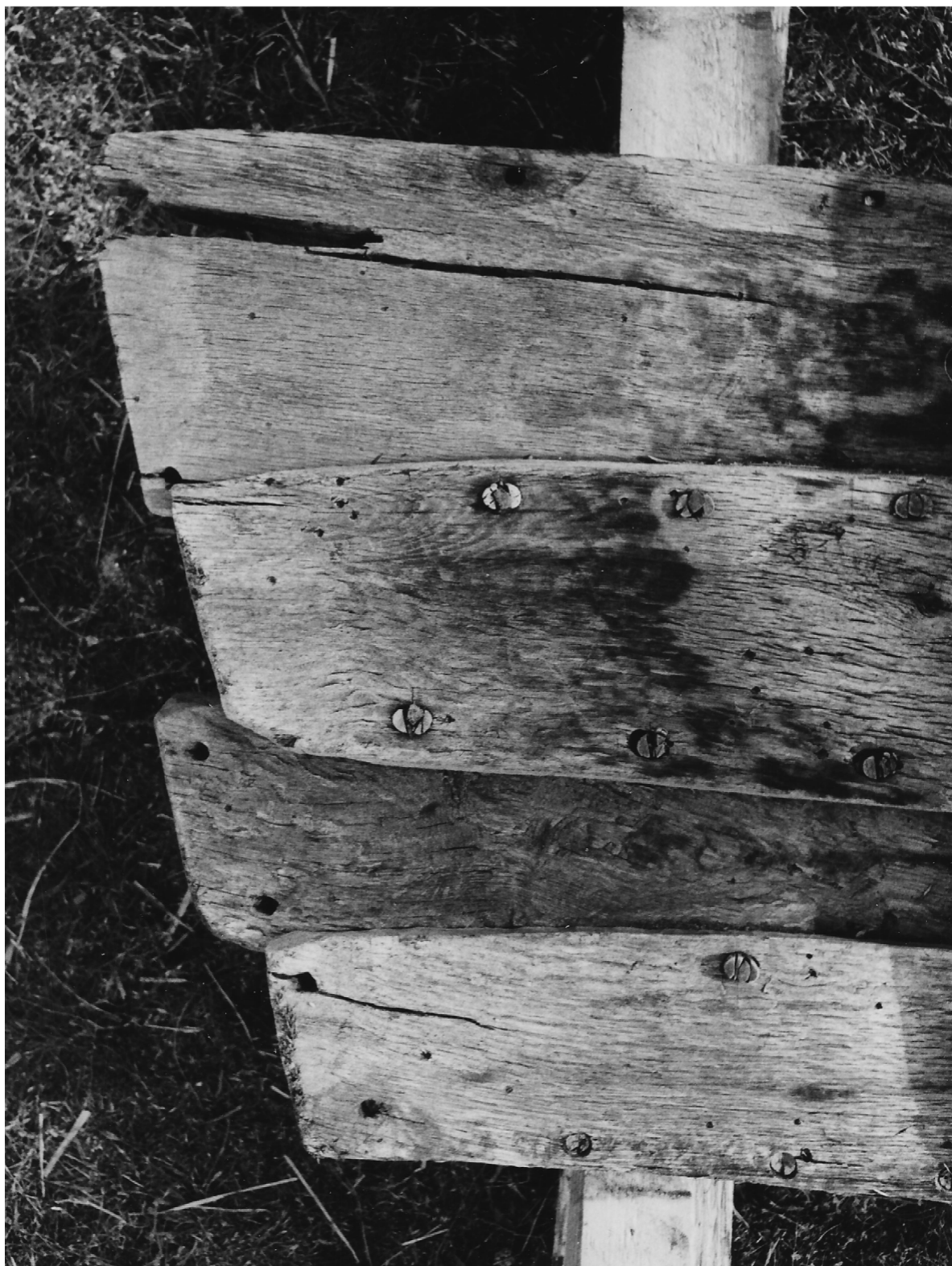
Forsynet med sandpuder er det måske ikke bundrejsningen, der er det største problem, men hvad med agterskibet, er det bygget så det kan holde til at tage grunden, er dets spantekonstruktion beregnet til at støde på revlen, kan det både skære og bære tilstrækkeligt til at løbe med Skagerraks søer?



Der er ikke meget overlevet af agterendens konstruktion, men Peter konstaterer, at havde den været lidt fladere og fået trukket bordene mere med rundt, end det endnu er lykkedes med de stive papbord, så havde det været en agterende der kan sammenlignes med Lynæs-bådene fra Nordsjælland. De har bredden over vandet trukket helt ud agter, samtidig med at agterskibet er knivskarpt i underskroget. De kan udmærket bygges til brug fra kysten og er blevet bygget på flere af de nordsjællandske kystlandingspladser.



Billederne af de ilanddrevne stykker af skuden, som blev taget i juni 1976, bekræfter de agterste fribords lighed med Kattegatsbådenes øvre agterskib.



Men spundingens udhugning er en udfordring på grund af de skiftevis ind- og udvendige øverste bord, og da den ikke har været glat som i vore dages bådbygning.



Morten mener, at lastrummet er trukket så langt agterud som muligt for at give plads til trælasterne. Agten for lasten er der ikke meget skibsrum pga. underskrogets skarp, til gengæld er der bygget endnu en bordgang ovenpå, så der alligevel er blevet plads til en agterkahyt med et let dæk over. Rorgængereren har i så fald kunne stå i læ foran det hævede agterruf, som rorpinden er gået hen over.



På en tidligere, mere teoretisk skitse af, hvordan vraget fra Klim kunne have set ud, har Morten tegnet et sådant agterruf ind. Skitsen er publiceret i "Skuder og Skipperne fra Klitmøller". Det øverste bord agter er endnu ikke sat ind på rekonstruktionsmodellen.



Det ser ud som bunden er mere vandret i styrbord side end i bagbord.



Mortens måling viser imidlertid, at det er den ikke, og Peter forklarer, at når der som i bagbord side mangler nogle planker, så snyder det øjet og siden ser højere ud, end bundrejsningen fysisk set er.



I forskibet kunne Peter godt forestille sig, at der har været mere bid i vandet med en skarpere hals og mere udpræget S-kurve op til vandlinjen.



Peter illustrerer, hvad han mener med sin tommestok. Forskibet kan blive mere skarpt for neden og få sin fylde over skarpet, så halsene kan sluge vandet med bunden. Peter: for så får du det skarpe til at sejle, og du får det flade til at bære – og samtidig laver du jo bunden til at trække vand ind med.



Blyanten peger på de bordgange, Peter mener, kan have været skarpere. Morten holder et papstykke til at prøve S-kurven af med.



Morten prøver S-kurven af på bovns inderside.



Peter tænker i bordforløb og viser med sin tommestok, at kurverne i stævnen er relateret til kimmingens bordforløb og fylden midtskibs, hvilket ses ved, at det nuværende forløb i forskibet ikke giver plads til det femte bords forløb frem til stævnen. Forskibets og kimmingens problemer er mao. gensidigt afhængige.



Det vil sige at der skal kigges på forskibets bordforløb på en helt ny måde. Det må begribes med relationen til den bund, der skal kunne komme løbende hensigtsmæssigt agtenfra, som det afgørende.



Peter viser ved at bevæge sin arm fremad med en strakt hånd, som gradvist drejes fra vandret til lodret stilling, hvordan bordets bevægelse skal tænkes for at kunne se forskibets problematik på en radikalt anden måde end før.



Fokus rettes direkte mod det sted, der i sidste instans ser ud til at være styrende for de vanskeligheder, bordforløbet stikker i.



Morten bekræfter, at nu kan han se, at det er her, den er gal. Den sammenhængende plankeskal, der når stævnen i forskibets fribord giver simpelthen ikke plads til de fem første bords hensigtsmæssige forløb op til stævnen.



Morten forsøger i første omgang at trykke de spanteender, det drejer sig om, og som han hidtil har været opmærksom på at få forbundet rigtigt med de underliggende bord. Men det giver ingen bedre løsning.



Peter foreslår derpå at løsne hele forskibet fra den virtuelle stævn for at se, om det kan flyttes helt i forhold til stævnen. Skruerne tages ud for at sætte bevægelsens potentiale i forskibet fri.



Peter løfter med følsom og bestemt hånd forskibet en anelse opad – og her skal man huske på, at hver millimeter svarer til en hel centimeter på skuden i fuld størrelse. Bordene ændrer sig lidt i takt hermed helt ud i agterskibet.



Holder det, går det, hvad vil der ske?



Peter holder inde et øjeblik og alle konstaterer lettede, at det har hjulpet en lille bitte smule på lige præcist de vanskeligheder, som ikke før syntes at hænge sammen med hinanden.



Peter konstaterer, at idéen er rigtig, og at den skal have lidt mere.



Endnu et lille løft, og differancen giver igen forskellige bevægelser hele vejen ned igennem skrogformen - uden at den skilles ad.



Det gyser i gruppen, men går godt igen og kan ikke undgå at kalde smilet frem.



Peter bliver ved. Det er en radikal forskydning af hele bogen, han er i færd med.



Morten og Freddy er bekymrede for, hvor langt det går – øges eller slækkes spændingerne i skrogbygningen. Peters vurdering – ud fra den modstand hans hænder mærker – er, at spændingerne aftager, selvom det ser modsat ud.



Her er forskibet efter flere forskydninger nået en hel centimeter op ad stævnen, svarende til at boven er løftet en meter på skuden i fuld størrelse.



Et epistemologisk brud med det hidtidige koncept forudsætter, at konsekvenserne af udgangspunktets radikale korrektion er mere hensigtsmæssige hele vejen ned i skroget, end de hidtidige udkast til forskibets positionering kunne præstere.



Det ser faktisk ud til, at bordforløbet er faldet helt anderledes rigtigt på plads. Der er et jævnt træk, en bedre S-kurve og en større mulighed for at danne den nødvendige kimning. Måske skal der bare et lille tag til, før det er nok?



Peter og Morten giver i fællesskab forskibet det sidste nøk opad og så en anelse ned igen.



Mens der holdes, griber Morten boremaskinen for at bore nye huller til skruerne mere end en centimeter over de gamle huller.



Det spændes til og Morten konstaterer, at nu kan Mathilde og han give sig til at justere hele det øvrige skrog igen. Peter responderer: Nu er det hele faldet på plads!

Morten: Men efter kl. 2 Mathilde, der kan vi stort set gøre, hvad vi vil, der er de gået hjem! Freddy: Det bliver sgu så interessant, at vi bliver ...

I bådebyggerhænder er en klinkbygget skrogskal som modellens plastisk, dvs. bestemt og bevægelig nok til en selvkorrigerende vekselvirkning imellem korrektion og specifikation af helhed og detaljer. Derfor kan uforenelige modsigelser i den ufuldendte model opdages og transformeres til en mere hensigtsmæssig helhed af komplementære modsætninger dannende to spejlvendte skibssider. Den selvoverskridende proces rejser imidlertid fortsat nye spørgsmål på det mere detaljerede plan.