



III 6

Skibsbunden rettes til

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

Som det fremgik af den forudgående arbejdsproces står vi nu med en første tilnærmelse til en mulig skrogform. Dens bygning hviler på en enhed af modsætninger, som endnu ikke har fået en udtømmende komplementær karakter, hvilket viser sig ved, at der dukker modsigelser op på steder i skrogbygningen, hvor det er vanskeligt at etablere sammenhæng imellem delene. Uden komplementære komponenter ingen komplet komposition. For at *empirien* – dvs. erfaringerne fra det hidtidige arbejde med at begribe de indre sammenhænge i skudens mulige skrogbygning – kan komme det videre arbejde til gavn, er det nu nødvendigt at gøre holdt og rette den første tilnærmelse til skrogformen op, så der bliver større identitet mellem de modsatte sider. Samspillet imellem udforskningen af de to skibssider skal udnyttes optimalt, så banale fejl ikke forstyrrer det følgende arbejde. Derudover skal de stivheder, der skyldes vrage træets udtørring på strandingspladsen i 1976, modvirkes ved at (gen)give de pågældende vragestykker en krumning, der svarer bedre til den genskabte helhed. Endelig skal linjerne i samtlige bordforløb ses efter for at sikre et hensigtsmæssigt træk i alle 16 bordgange.



Stævnestykket over vandlinjen trænger tydeligvis til at få dannet en i forhold til hele bovformen hensigtsmæssig krumning.



Med passeren er det også muligt at finde steder i skroget, hvor mål og afstande langt fra er identiske på de modsatte skrogsider.



Alene det at krumme bovstykket ser ud til at kunne rette op på linjerne i bagbords side.



Samtidig fremhæver en mere hensigtsmæssig krumning af bovstykket, at der fortsat er uforenelige sammenhænge i såvel kimningen midtskibs som bordforløbet frem mod stævnen. At få blik for det er et væsentligt formål med at fintune forsøgsopstillingen.

De håndholdte eksperimenter omsættes til mere varige korrektioner ved at snøre de ender, som peger mod kimningen midtskibs, sammen om en trækstok, samtidig med at bovstykket krummes og understøttes med en pind. Trækstokken bindes med ståltråd, mens pinden tildannes, så den kan skrues fast. Begge dele kan efterfølgende justeres og afmonteres, når det bliver aktuelt.



Mathilde binder trækstokken fast til bordene over og under kimningen, mens Morten på skibsbyggermanér sætter tryk på bovbordene indefra.



Trækstokken er spændt til bordene i skibsbunden og klemmes til forkanten af bordene fra agterskibet. Dernæst skal den – om muligt - snøres til fribordet over kimmingen.



Der bores for til en trykstok, der kan holde bordenes krumning i boven.



Trykstokke til bovbordenes krumning, som de kan ses anvendt under den aktuelle bygning af "'Zeven Provinciën' (De syv provinser) på Bataviaværftet uden for Amsterdam.

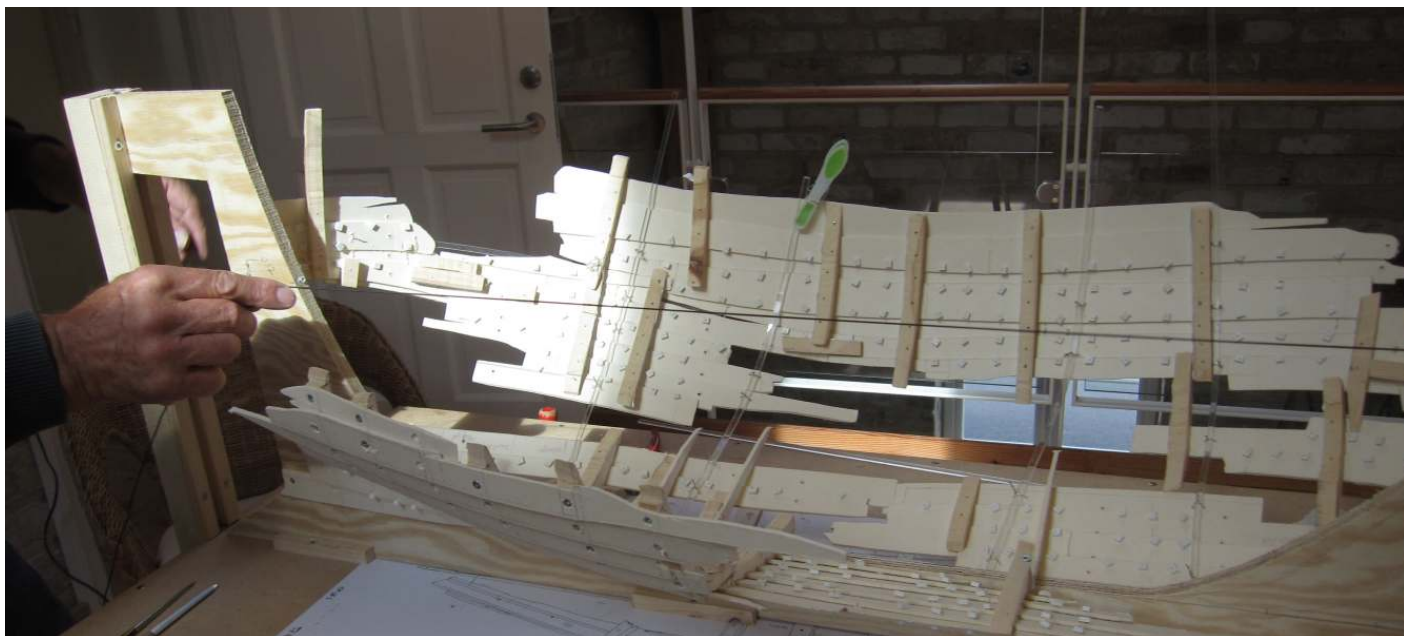


Der kan sættes yderligere tryk på ved at trække i bovbordene og kile stokken længere ned.

Næste skridt består i at benytte de mål og relationer, der på de to modsatte sider skal være tilnærmelsesvis identiske, til at justere de linjer, der ikke fremgår af hver side i sig selv. Til brug herfor spændes en snor fra forstævn til agterstævn i centerplanet, hvorfra der kan tages mål til hver side med passer eller tommestok. Nogle steder mangler disse mål på den ene side, andre steder er de bedre bestemt af sammenhængene på den ene side end på den anden. I begge tilfælde kan målene på den bedst bestemte side bruges til at udforske, hvordan målene bør være på den anden. Lykkes det at bestemme denne bedre som helhed, kan dens mål bruges til at korrigere bestemmelsen af målene på modsatte side, og vice versa, indenfor den bundne variant af modellen der søges justeret. Måling og justering af modellens linjer på de to modsatte sider må gå hånd i hånd i en produktiv dialektik, der udnytter og udvikler forskellene og modsigelserne til at danne et potentielt mere komplet kompleks af skrogformens linjer som helhed.



Snor til angivelse af centerplanets grænse mellem styrbord og bagbord side af skibet gøres fast i forstævnen.



Snoren strækkes parallelt med kølen til et punkt på agterstævnen, hvor den strammes op og gøres fast, så den kan bruges som målepunkt.

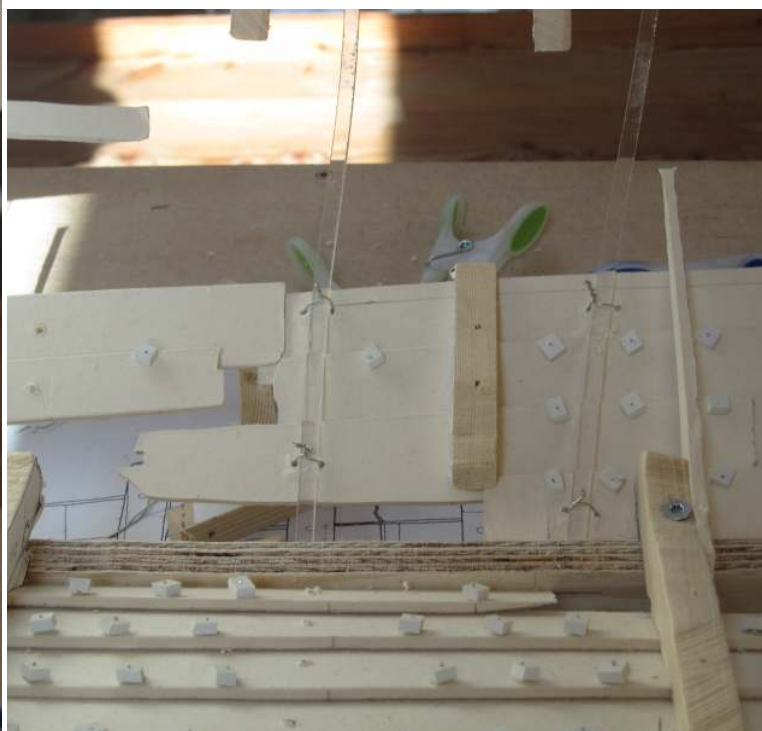


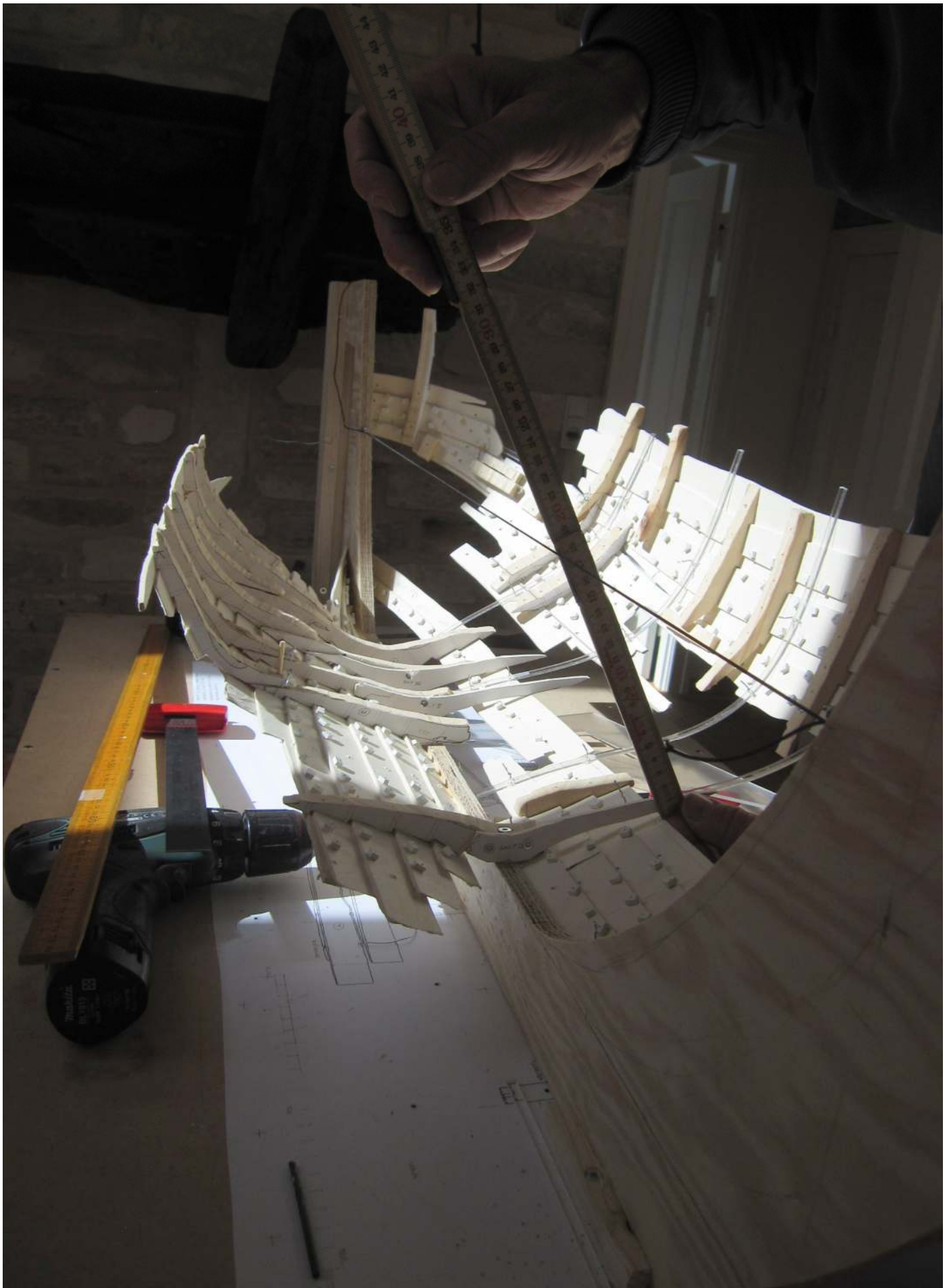


I bagbord side er den vigtige kimning et langt, ubestemt område, hvis linjer søges bestemt gennem måling og justering af de spanter og bord, der omkranser området og finder i det mindste nogle af deres modsvarende mål på den modsatte skibsside.

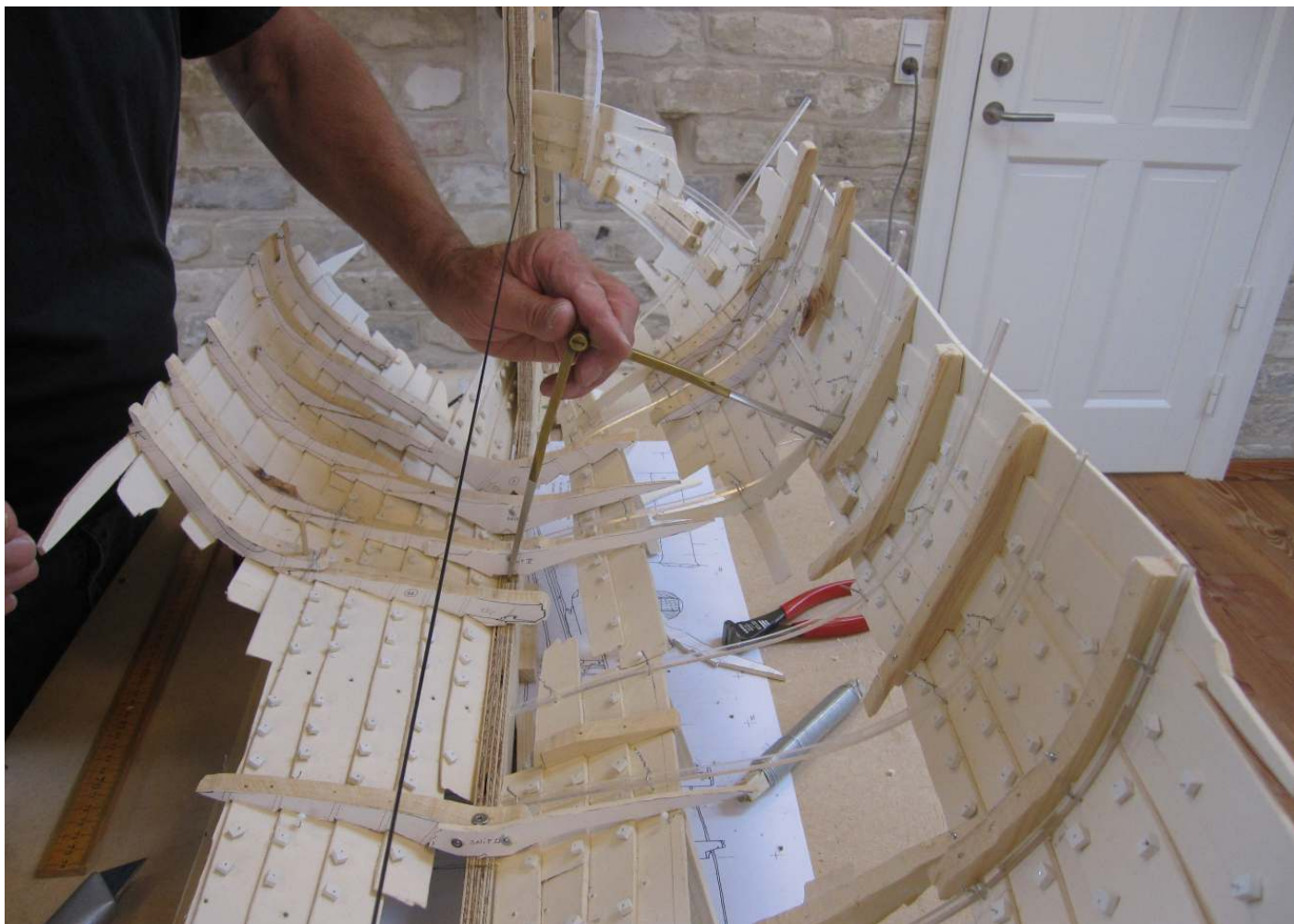


Der spændes flere trækstokke mellem bund og fribord, som kan justeres gennem måling fra modsatte side via målesnoren i centerplanet.

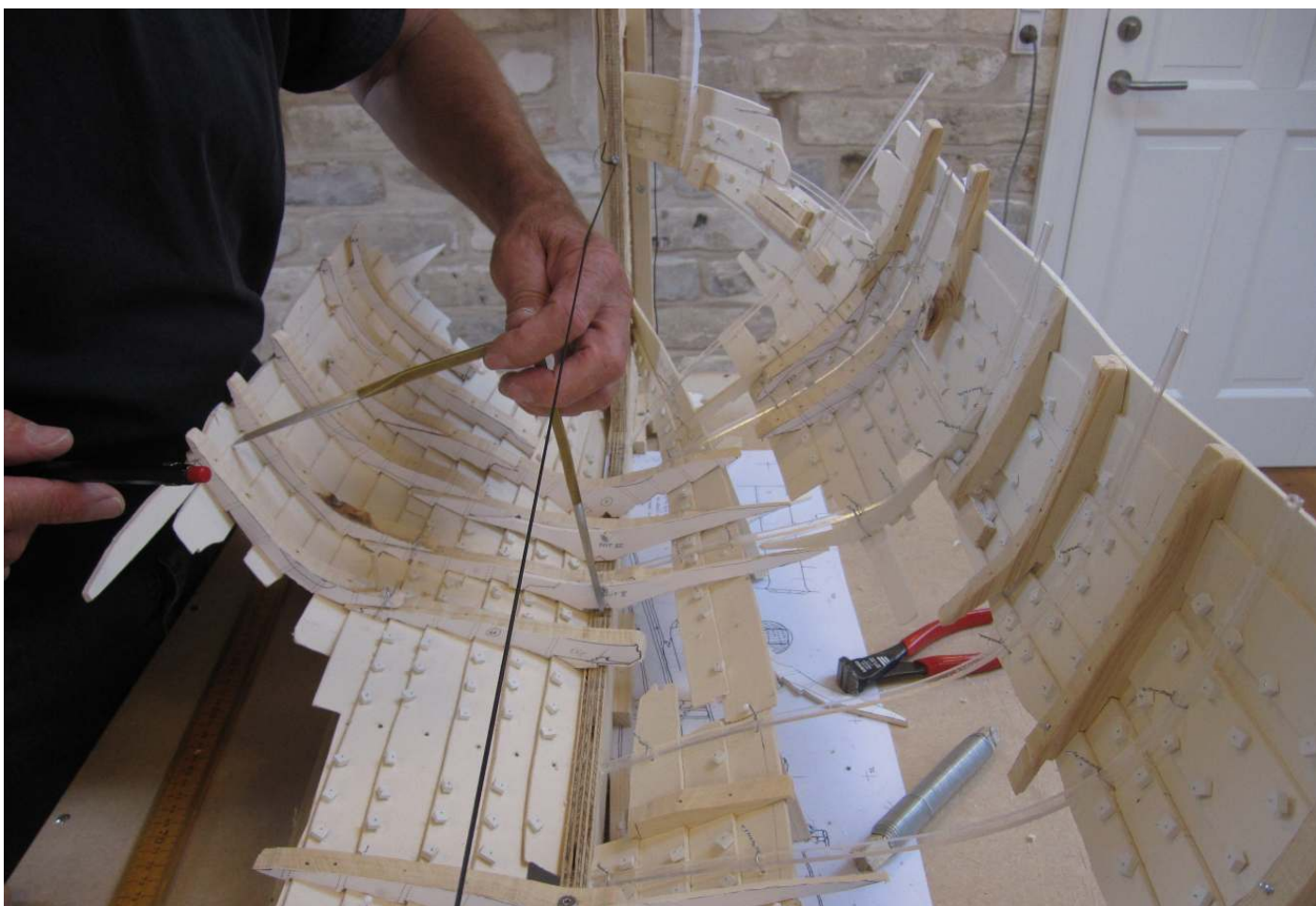


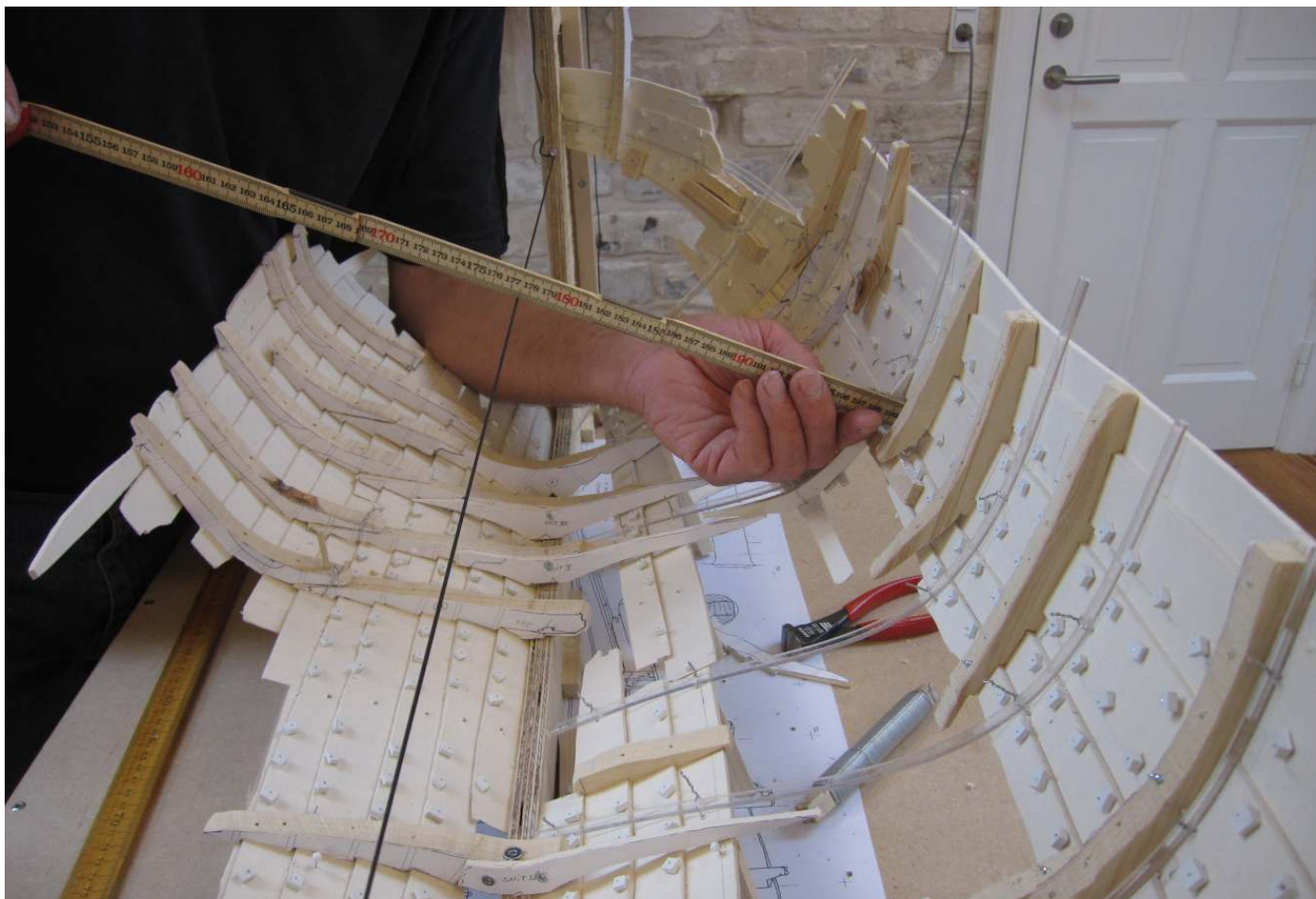


Afstanden fra målesnoen til hvert bords overkant bør være identisk med afstanden til det tilsvarende bord på den modsatte side.

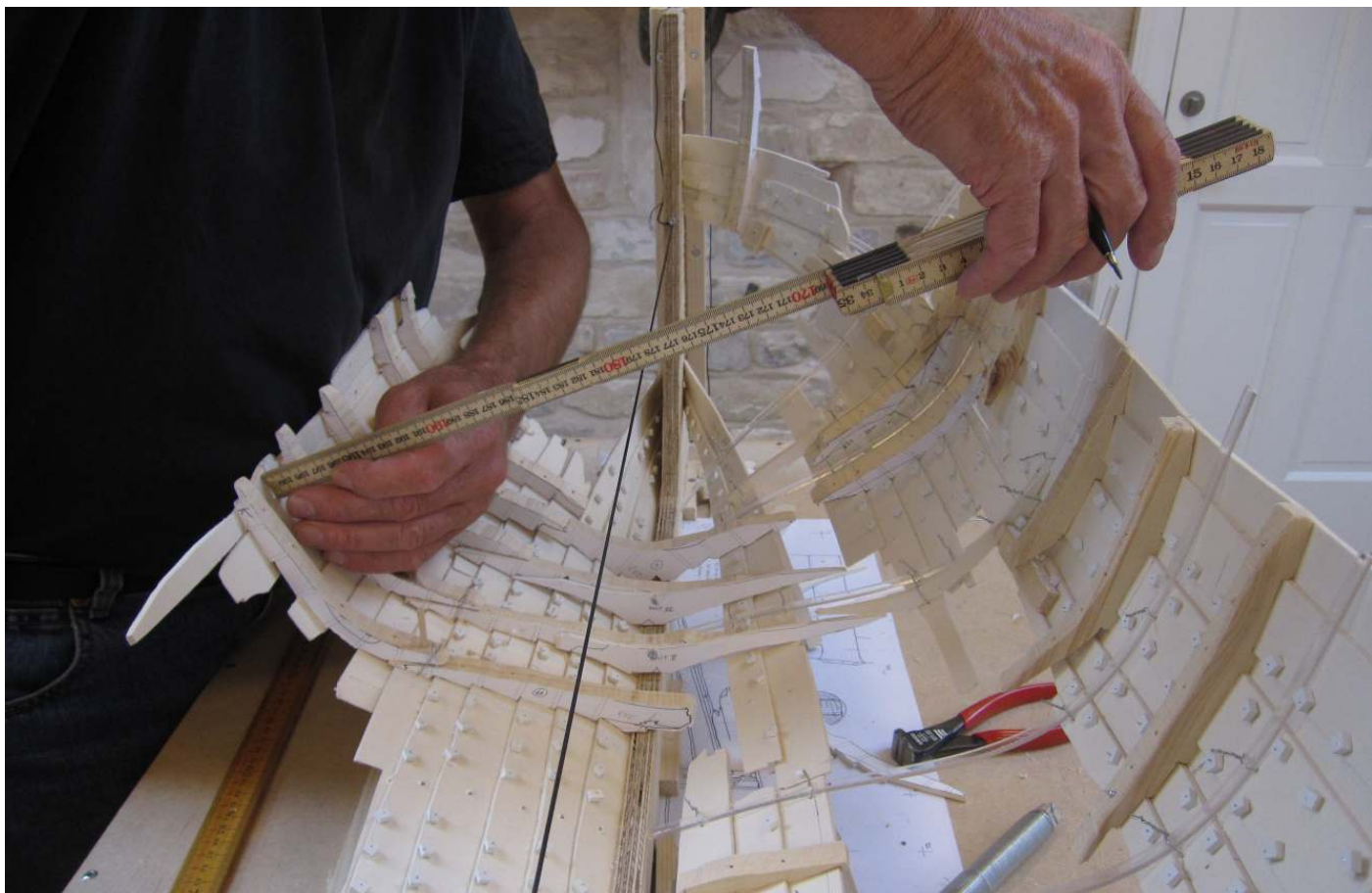


Med passeren kan der måles op fra midten af kølen og ud til hver side.

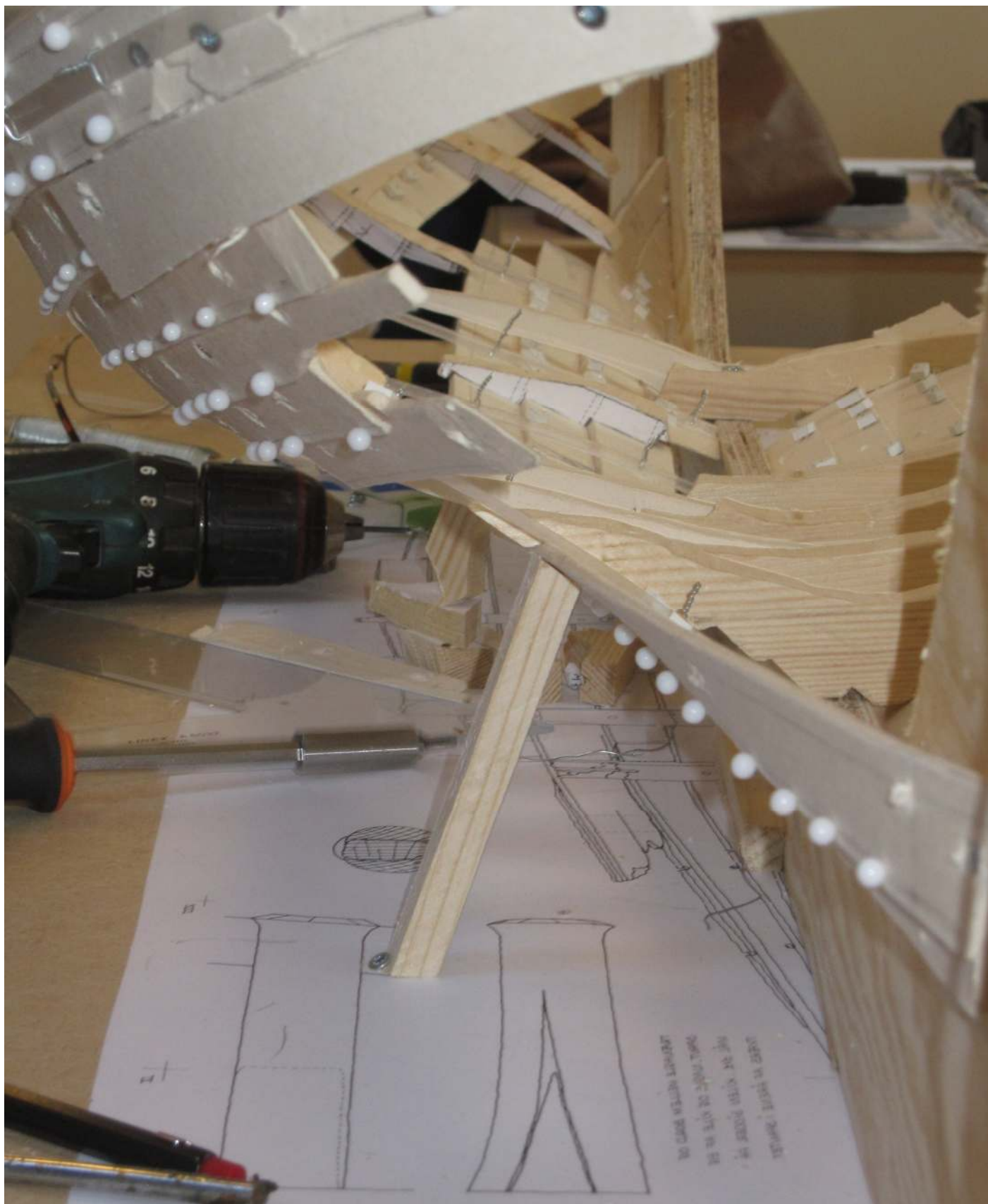




Kombineres det med en måling fra snoren og ned til hver side, kan målepunkterne tilnærmelsesvis bestemmes som med en trekant, hvor passer og tommestok bestemmer de to sider og afstanden mellem køl og snor den tredje. Derved kan man nærme sig et mål, også selvom man mangler et bestemt bords overkant at gå efter.



Bundstokkene justeres, så de får identisk højde på de to sider af kølen. Højden reguleres med understøtning af stivere. Eksisterende bundstokke fra den ene side er kopieret i papmodeller til manglende bundstokke på den modsatte side. Med udgangspunkt i bundstokkenes nivellering justeres bordgangene så vidt muligt ind efter princippet om de modsatte siders identitet og forsynes med stivere, styret af de sammenhænge, som forekommer bedst bestemte fra og med udgangspunktet.



Den første stiver sørger for at klemme de agterste bordgange op imod en bundstok i bagbord side.



Endnu en stiver skæres til og stemmes af i bestemt længde.





Stiveren skubbes ind, til den klemmer bordet og en papkopi af tredje bundstok agterfra op til den nivellerede højde.



Stiveren måles af til styrbord side.



Stiver kiles op så denne bliver identisk med bagbord.



Understøtningen nærmer sig den kritiske kimning, hvor det er svært at finde bestemmelser, der kan vejlede den fysiske justering af spanter og bordgange.



Vejledningen skal komme fra styrbord, der her er justeret ind, så godt som det på nuværende tidspunkt er muligt at bestemme skibsrumsfyld.





Her skal bord og bundstok ikke presses op, men trækkes ned med en nål, der trykkes gennem bordet og ned i stiveren.



Stiveren selv er skruet fast i beddingen og kan derfor bruges til at holde et nedadgående træk.



Spørgsmålet er, hvor langt ned, der skal trækkes, for at modsætningerne ophæves i en brugbar identisk højde på de to sider. Måling på måling vejleder overvejelserne.