

Af Cand. phil. Steen Ole Rasmussen, 8/9 2024

Vejen til frihed

diversitet og mening



Husbåd under opførelse, Odense Havn 2024.

Den er færdig og kan lejes via airbnb

https://www.airbnb.dk/rooms/1539797065603174090?source_impression_id=p3_1762591396_P3MiNg3vlp7XFxqv eller ved henvendelse til Steen Ole Rasmussen, tlf. 60 86 64 04

Skibet er tungt ladet med mening og ekstremt konkret praksis.

Der er tale om et synligt, fysisk og på alle måder meningsfuldt projekt af den slags, som sætter alskens pædagogik i perspektiv.

Sideløbende med den række af artikler, som er skrevet og lagt ud på dette site, har undertegnede bestræbt sig på at realisere en tilværelse konkret baseret på selvforsyning, selvbyggeri og ekstremt lavt pengeøkonomisk forbrug.

Skibet, som man ser her, ARK, har været under ombygning til en slags yderst mobil husbåd siden sommer 2023 og fremstår nu med et areal overdækket med klimaskærm på 29 m² og et dæk på 40 m².

Det er ikke længe siden, at spanterne stod alene uden beklædning under et skelet, som var tænkt som midlertidigt vederlag for beskyttende presenning.

Her i Odense er der ikke plads til fritidsbåde med en bredde på 5,5 meter og i det øjeblik, at et bådelaug bliver præsenteret for beskrivelsen af et projekt som dette, så løber de skrigende bort. Ingen, absolut ingen bådeklub, vil have med sådan en konstruktion at gøre og det begrundes mangfoldigt.



Der er i udgangspunktet ikke plads til fritidsskibe med en bredde, der overstiger de 4.8 meter og i det øjeblik, hvor man fortæller en bådklub, at skibet skal have vand, el og varme, udstyres med toilet, bad og køkken, dvs. have alt, hvad der skal til, for at man kan bo og opholde sig på skibet helårs, så er man pr. definition udelukket fra at kunne være hos dem.

Den erfaring blev gjort allerede ved anskaffelsen af de to flydelegemer, som udgør platformen for hele konstruktionen.



Dvs. lige efter hjemtagning af platformen var det allerede klart, at projektet var udfordret med hensyn til at få plads i vandet.

Skibet lå hos en flink gartner i Odense N det første år.

Det stod også klart, at den bjælkekonstruktion af aluminium, som holdt de to flydelegemer sammen, nok skulle forstærkes før det hele kunne tjene som platform for et hus.

Derfor blev det hele bundet sammen med et improviseret dæk, en sandwichkonstruktion af glasfiber og flamingo støbt omkring aluminiums bjælkelaget.





Det er sin sag at støbe glasfiber omkring et bjælkelag som her. Vi undlader at forklare det nærmere, men nøjes med at vise resultatet med et billede, der sætter skib med dæk i nærmest himmelsk skær. (det skyldes, at kameraet på telefonen ikke virker så godt)

Dækket består af polyester laminat med minimum 900 gram vævet roving på over- og underside.

Der går laminat ned omkring alle bjælker, således at de to sider, adskilt med 15 cm flamingo og pu skum, er sammenholdt med glasarmeret polyester for minimum hver meter.

Dækket binder med polyester på glasfiberskrog over minimum en halv meter ind på begge sider og det har bjælkefunktion i sig selv i alle retninger og i hele sin udstrækning.

Som konstruktion er det stærkt og vejrbestandigt, også under maritime forhold.

Den flinke gartner kunne ikke have skibet stående mere, da vi kom til foråret 2024, og det blev derfor søsat.

Det var planen, at huset skulle bygges på konstruktionen på åbent vand, mens det evt. lå for svaj ude på Korshavn eller ved Otterup lystbådehavn.

Den første sejlads med skibet afslørede, hvordan det navigerer ganske overbevisende, også i noget høj sø.

Vi havde ikke erfaring med at sejle, og ventede i lang tid på, at vinden skulle lægge sig i foråret, så vi kunne komme ud og ligge, hvor vi helst ville være for sommeren og bygge. Tålmodigheden slap op, og vi tog af sted, hvor der var en middelvind på 6-7 meter. Det viste sig, da vi nærmede os Gabet med en frisk syd-østlig vind, at vi var en smule udfordret.

Vi mistede et landgangsfartøj, som var på slæb. Det rev fortøjningen til skibet af sig og gled ind mod Hofmanskave i Odense fjord, uden at vi kunne vende om og bjærge det. Søen var for høj til at vi kunne gå over på landgangsfartøjet og forsøge at surre det fast til skibet igen.

Resten af sejladsen til Korshavn foregik i bølger, som fik skiftevis den ene påhængsmotor og den anden til at gå over vandoverfladen. Skruen kører meget hurtigt, når den ikke er i vandet!

Hele turen på ca. 35 kilometer tog 4 timer. Vi sejlede ikke på noget tidspunkt med fuld skrue, og konstaterede at skibet er yderst sødygtigt, relativt hurtigt for en "husbåd" i høj sø!

Der styres med gashåndtag, og det er en smule krævende at holde konstant kurs. Skibets manøvreedygtighed er betinget af, at begge motorer virker. På den måde er det sårbart. Selv om begge motorer fungerer godt og er velholdte, så er det relativt usikkert at sejle betinget af at begge virker, fordi det statistisk set er ret sandsynligt, at en af dem sætter ud før eller siden. Og så kan vi ikke navigere!

Vindforholdene på Korshavn er generelt ikke, så det lader sig gøre at bo i telt på platformen og bygge her. Vi vendte tilbage til Otterup lystbådehavn, hvor vindforholdene er mere venlige. Men uden et velfungerende landgangsfartøj, beregnet til transport af materialer frem og tilbage til skibet, er byggeprocessen nærmest umulig på åbent hav.

Derfor endte vi op i Odense Havn igen og lagde os ind ved det gamle skibsværft som pirater, hvor vi først var blevet modtaget af yderst venlige og imødekommende mennesker ansat i Rice.

Firmaet, som ejer den matrikel, vi ligger forankret ved, modtager nu et beskedent beløb for at have os liggende. Og processen med at bygge skrider fremad.

Vi ved meget nu og er kommet relativt langt med projektet.

Endemålet er en mobil husbåd med alt.

Det synes inden for rækkevidde.



Det hele er meget improviseret, men fordi der er taget udgangspunkt i nogle organiske og funktionelle principper, så fremstår det relativt pænt.

Udgangspunktet var de to flydelegemer samlet med aluminiums bjælker.

Så kom glasfiberdækket på i hele sin udstrækning. Derefter er huset lavet af 7 glasfiber spær/spanter, 20 cm brede og forstærket med krydsfiner de første 2,2 m op i højden. De vejer ikke mere end to hundrede kg.

Så er der vand og kogefast maritimt krydsfiner overfladebehandlet med epoxy og forstærket med 300 gr. glas over pladernes samlinger på langs.

Hele huset vejer med alt ca. 500 kg. Der mangler gavlbeklædning, m. vinduer og døre, dvs. ca. 23 m².

Fortil står to parallelle krumme egestolper, som er lavet ud af en skæv stamme, dvs. kløvet ud af en stamme og afrundet med en vinkelsliber med sandpapir rundel.

Trappen er lavet af lærketræ, ligesom platformen over huset og de gennemgående stolper mellem dæk og overliggende platform. Når huset er færdigbehandlet med epoxy får alt træet lyst tjære for at forlænge dets levetid.

I fremtiden, når der skal sejles, styres der fra platformen over huset, der befinder sig næsten 4 meter over havets overflade.

Herfra kan man se alt omkring sig, men sidder også udsat for vejr og vind, samt bevægelser i vandet, da de forstærkes voldsomt når man kommer op i højden.

Vi må forberede os på, at det kan vippe meget heroppe.

Den store p-ring, et rundt 75 kg tungt anker, skal kunne hejses op og ligge på dækket foran på båden. Trækstrukturen kan bære et hejseværk med tilstrækkelig kraft til at hive ankeret op på dækket.

Vi mangler at få monteret lille vindmølle og solceller.

Der skal anskaffes en ca. 15 hk påhængsmotor til redningsflåden, der også kan trække hele konstruktionen, hvis en af hovedmotorerne sætter ud.

Der skal etableres bad, køkken, opholdsrum. Det kræver vandtank og samletank i skrogene.

Selv om vi er kommet langt, er der langt endnu.

Det hele finansieres over driften, dvs. vi skylder ikke og støtter på den måde ikke op om den destruktive form for pengeøkonomi, som magteliten i DK og hele den "såkaldte" frie verden er karakteriseret ved med sin (selv)destruktive adfærd.

Det lugter af muligheder og frihed, diversitet, drømme og mening. Dvs. det er positivt, aktivistisk og konstruktivt!

Det er ekstremt forpligtet på en mangfoldighed af konkrete udfordringer og på den måde betinget af realiteterne, der hele tiden afslører sig som alt andet end blot og bar semantiske øvelser af den slags, som det moderne samfund benytter sig af ind i den kaskade af realitetsbenægtende og kontrafaktiske tilgange til sig selv og alt andet.