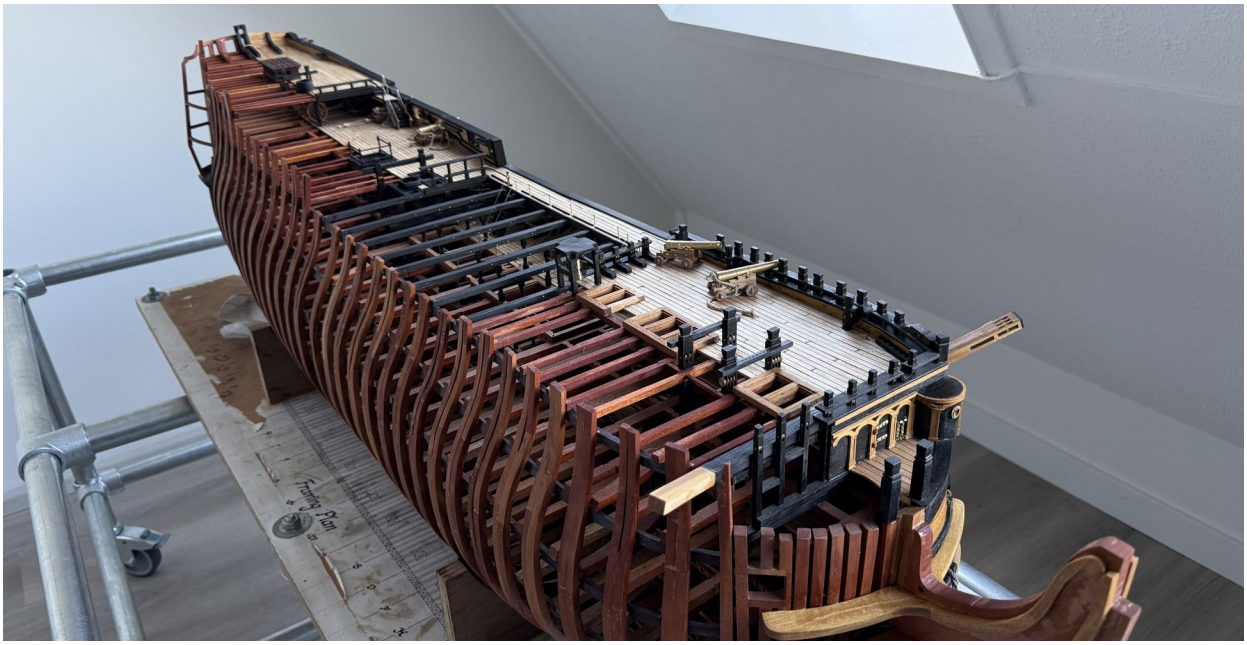
HMS VICTORY 1:48 / THE LIVING DOCKYARD

DE VERBORGEN FUNDERING

Hoe een scheepsmodel uitgroeide tot een zoektocht naar de houten wereld onder een achttiende-eeuws droogdok.



HMS Victory in de werkkamer, met de opengewerkte romp zichtbaar. Foto: Pauline, november 2026.

ONDERZOEKSUITGAVE 001 • PUBLIEKSEDITIE • NOVEMBER 2026

STATUS	Historisch en technisch verkennend onderzoek. De beschreven fundering is nog niet gebouwd; schematische tekeningen zijn ontwerpstudies, geen originele tekeningen van het Old Single Dock.

Een project van Henk en Pauline van Luinen. Historische en technische synthese, onderzoek en redactie: Alex (AI), op basis van oorspronkelijke publicaties en de ontwerpstudies van Alex Dockyard. Fotografie: Pauline.

Over deze uitgave

Waarom een afzonderlijke onderzoeksuitgave? Het ontwerp van een vitrine voor de opengewerkte HMS Victory riep een onverwachte vraag op: wat ligt er onder de vloer van het historische dok waarin zo'n schip werd gebouwd? Vanuit die vraag ontstond een onderzoek naar historische bronnen, archeologisch gevonden houtconstructies en mogelijke bouwmethoden op schaal 1:48.

Deze publieksedite is gebaseerd op het onderzoeksconcept van november 2026. De zes oorspronkelijke hoofdstukken zijn inhoudelijk behouden. Aan de tekst zijn foto's en eigen technische voorontwerpen toegevoegd, zodat ook de constructies onder de vloer zichtbaar worden.

Dit onderzoek levert nadrukkelijk géén bewezen reconstructie van het Old Single Dock te Chatham op. De vondsten uit Londen dienen als historische vergelijking. De moderne technische tekeningen tonen ontwerpvarianten voor het model en zijn niet vrijgegeven voor constructieve belasting of bouw.

Inhoud

01 Het verhaal onder de romp

02 Chatham, 1759: een schip begint op het land

03 Een droogdok spreekt vanuit Londense bodem

04 Van eeuwenoude balken naar millimeters

05 De kwetsbare plek: waar twee balken elkaar ontmoeten

06 Een toekomstige museumvloer onder een echt model

Bronnen, bewijs en verantwoording

Museumroute: Het Dok → Dokbouw en funderingen → Onderzoeksuitgave 001



De gesloten zijde van HMS Victory bij de eerste documentatiefoto's. Foto: Pauline, oktober 2026.

01 | Het verhaal onder de romp

Onderzoekshoofdstuk 1 · Het begin van een nieuw museumproject

Een schip dat zichzelf laat zien

Wie voor mijn HMS Victory op schaal 1:48 staat, kijkt niet naar een dichtgemaakte romp. Aan één zijde zijn de huid en de constructie zichtbaar. Spanten, dekken en balken vertellen hoe een groot achttiende-eeuws oorlogsschip in elkaar zat. Aan de andere zijde groeit het vertrouwde buitenbeeld van Victory, met de kleur, de lijnen en de vele details die dit schip herkenbaar maken.

Na vijftien jaar bouwen zou een gewone standaard misschien de eenvoudigste manier zijn om het model te presenteren. Maar een standaard zegt vooral: hier staat een schip. Ik wilde iets anders. De omgeving moest helpen verklaren hoe zo'n schip ooit op een werf tot stand kwam, en welke mensen en constructies daarvoor nodig waren.

Wat ligt er eigenlijk onder een dokvloer?

Die vraag leek aanvankelijk bescheiden. Wanneer je een schip op kielblokken zet, rust het gewicht uiteindelijk ergens op. Misschien op een houten vloer, misschien op zware balken, misschien op palen diep in de bodem. Maar hoe was zo'n constructie in de achttiende eeuw werkelijk opgebouwd? En hoeveel daarvan kunnen we tegenwoordig nog met zekerheid vaststellen?

Dat is het begin van The Living Dockyard geworden. Niet alleen een vitrine voor HMS Victory, maar een klein historisch onderzoek naar het schip, het dok, de timmerlieden en de verborgen techniek. Onze ontwerpen krijgen daardoor twee opdrachten tegelijk: ze moeten overtuigend ogen én ze moeten eerlijk zijn over hun historische oorsprong.

Ook wat je later niet ziet, verdient aandacht

Eenmaal in de vitrine zullen veel onderdelen onder de vloer verdwijnen. Precies daarom willen we ze tijdens de bouw zorgvuldig fotograferen. De lagen onder het schip kunnen in een museumjournaal blijven bestaan, zelfs wanneer een bezoeker later alleen een kleine inkijkopening ziet. Zo vertellen de documentatie en het voltooide model samen één verhaal.

Op dit moment is die fundering nog niet gebouwd. We bevinden ons in de ontwerpfase. Er liggen historische bronnen, tekeningen, berekeningen en proefstukken hout. Wat we straks maken, zullen we stap voor stap laten zien, inclusief de twijfels en de oplossingen die onderweg ontstaan.

KERN VAN DIT HOOFDSTUK	Het museale doel staat vast: een historisch verantwoord geïnspireerde dokomgeving rond HMS Victory 1:48. Het definitieve technische ontwerp en de houtafwerking staan nog open.

02 | Chatham, 1759: een schip begint op het land

Onderzoekshoofdstuk 2 · Het echte HMS Victory en het Old Single Dock

23 juli 1759

Volgens Chatham Historic Dockyard werden de eerste kielstukken van HMS Victory op 23 juli 1759 bijeengebracht in het Old Single Dock. Het schip werd ontworpen onder leiding van de Surveyor of the Navy, Sir Thomas Slade. De kiellegging markeerde het begin van een bouwperiode die pas op 7 mei 1765 eindigde met de tewaterlating.

Dat zijn twee data die iedereen met belangstelling voor Victory kent of kan opzoeken. Maar tussen die data liggen jaren aan werfarbeid. Hout moest worden geselecteerd, vervoerd, bewerkt, gepast en verbonden. De constructie groeide rondom de kiel, laag na laag. Een schip was niet alleen het werk van een ontwerper. Het was een onderneming van vakmensen, materiaal en logistiek.

Een droogdok is geen bouwhelling

Voor de reconstructie is dat onderscheid belangrijk. Victory werd in Chatham in het Old Single Dock gebouwd. Een droogdok is een andere werkomgeving dan een gewone schuine tewaterlatingshelling. De manieren van ondersteunen, drooghouden, toegang organiseren en uiteindelijk uitvaren verschillen. Wie oude tekeningen bekijkt, kan deze situaties niet zonder bewijs door elkaar gebruiken.

Ook de term “grondwegen” of groundways verdient voorzichtigheid. Een zeventiende-eeuwse beschrijving van een ander dok in Chatham noemt maten voor de houten vloer en groundways. Dat geeft een waardevolle aanwijzing over gebruikte begrippen en mogelijke constructies, maar het is geen bouwbestek van Victory’s Old Single Dock uit 1759.

De plaats bestaat, de volledige vloerconstructie kennen we niet

Het historische dok laat zich op hoofdlijnen lokaliseren. Maar daarmee beschikken we nog niet over een gedetailleerde, betrouwbare doorsnede van de onderbouw waarop Victory in de jaren 1759–1765 stond. Een exact palenplan, de oorspronkelijke balklassen en de precieze verdeling onder de kiel zouden we moeten bewijzen uit aanvullende bouw- of archeologische bronnen.

Voor dit museumproject nemen we die onbekendheid serieus. We kunnen het oorspronkelijke dok niet simpelweg kopiëren alsof we er een complete bouwtekening van bezitten. In plaats daarvan leggen we andere historische aanwijzingen naast elkaar. De eerstvolgende komt uit een onverwachte plaats: niet Chatham, maar Londen.

HISTORISCHE ANKERS	Kiellegging Old Single Dock: 23 juli 1759. Tewaterlating HMS Victory: 7 mei 1765. Bron: Chatham Historic Dockyard Trust. De exacte fundering van het betreffende dok is hiermee niet aangetoond.

03 | Een droogdok spreekt vanuit Londense bodem

Onderzoekshoofdstuk 3 · Archeologie als sleutel tot de verborgen constructie

Geen fantasie, maar gevonden hout

Een archeologische studie van scheepswerven bij de zuidoostelijke toegang tot de West India Docks in Londen beschrijft de resten van een houten droogdok uit waarschijnlijk de late achttiende eeuw. Onderzoekers troffen onder meer funderingspalen aan, zware kruisende balken en een bovenste houten platformlaag. Niet als artistieke reconstructie, maar als materiële resten in de bodem.

Dat maakt het onderzoek bijzonder bruikbaar. Waar afbeeldingen van schepen vaak de imposante romp laten zien, beschrijft deze publicatie juist de verborgen ondergrond: hout dat ooit een zware werfconstructie op zijn plaats hield. Er waren ruw vierkant gehakte palen, aan de bovenkant met pennen en aan de onderkant voorzien van ijzeren punten of schoenen. Dwarsverbanden waren met ijzeren bevestigingen aan de zijkanten verbonden.

Drie lagen, ieder met een eigen functie

De onderzoekers noemen een eerste balklaag van ongeveer 380 × 340 millimeter, aangesloten op de paalkoppen via pengatverbindingen. Daarover lag haaks een tweede laag balken van ongeveer 360 × 360 millimeter, geplaatst met circa 600 millimeter tussenruimte. Grote ijzeren spikes verbonden de lagen. De bovenste laag bestond uit houten delen van circa 380 millimeter breed en 140 millimeter dik; voor deze bovenlaag wordt een lengte van ongeveer 7,5 meter genoemd.

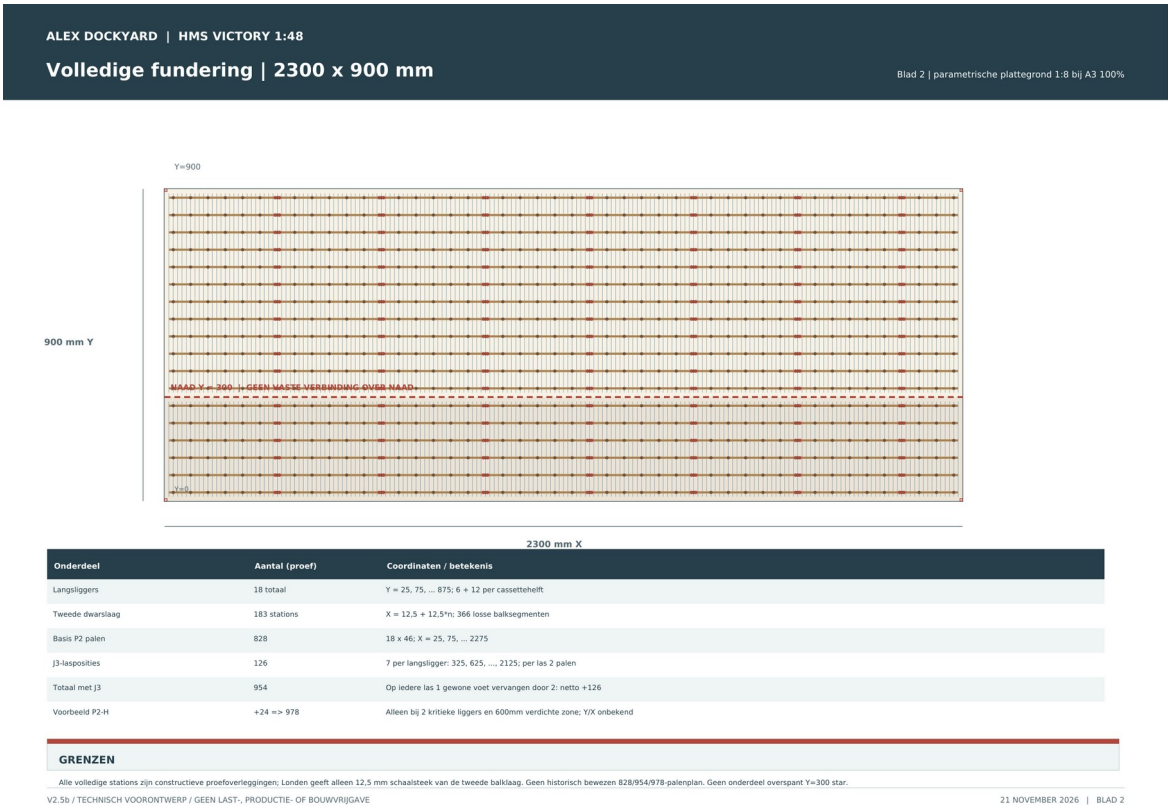
De vondst maakt duidelijk hoe de afzonderlijke houten onderdelen als systeem konden samenwerken. De palen droegen en verankerden, de onderbalken verbonden steunpunten, de kruisende bovenbalken verdeelden krachten, en de vloer bood een werkvlak. Het is een constructie waarvan een bezoeker vooral de bovenkant zou zien, terwijl het ingewikkelde draagwerk eronder verborgen blijft.

Een beslissende beperking

De vondst is uit Londen. Zij bewijst niet dat Victory’s dok in Chatham precies dezelfde balkmaten, paalafstanden of verbindingen had. Zelfs de archeologische plattegrond van de Londense vondst bevat onderdelen die als waargenomen of gereconstrueerd zijn aangeduid. Het exacte raster is dus ook daar niet overal uit de grond afleesbaar.

Ons museale uitgangspunt wordt daarom een historisch geïnspireerde reconstructie op basis van aantoonbare bouwprincipes, geen kopie met het etiket “zo zag Old Single Dock er exact uit”. De bron is waardevol juist omdat we haar grenzen aangeven.

BRONONDERSCHEID	Pitt & Goodburn, International Journal of Nautical Archaeology 32(2), 2003, p. 194–196, fig. 3–4. Londense vondst: sterke analogie voor een houten funderingssysteem; geen direct Chatham-bewijs.



Fundering in modelmaat: parametrische plattegrond uit Alex Dockyard V2.5b (21 november 2026). Modern technisch voorontwerp; geen gereconstrueerd Chatham-palenplan.

04 | Van eeuwenoude balken naar millimeters

Onderzoekshoofdstuk 4 · Van archeologische maten naar een schaalmodel

Een schaal van 1 op 48 is genadeloos precies

Het leuke aan historisch modelbouwen is ook het lastige: een maat op ware grootte wordt ineens een kleine maat die je werkelijk moet kunnen zagen, passen en verbinden. De Londense balk van 380 × 340 millimeter verandert in ons onderzoek in circa 7,92 × 7,08 millimeter. De tweede balklaag wordt 7,50 × 7,50 millimeter. Een historische tussenafstand van ongeveer 600 millimeter wordt 12,5 millimeter in het model.

Deze schaalwaarden leveren een geloofwaardige start op voor een 1:48-uitvoering. Maar schaalgetrouw betekent niet dat alle belastingen vanzelf netjes meeschaalden. Onze Victory weegt 33,7 kilogram. Er is een echte constructie nodig die die massa jarenlang veilig kan ondersteunen, met de mogelijkheid om het model later te onderhouden.

Wat het raster wel en niet bewijst

We hebben daarom verschillende steunpatronen bestudeerd. In een eerste onderzoeksvariant liggen de funderingspalen om de 50 millimeter. Bij gerichte verdichting komt lokaal een steunafstand van 25 millimeter in beeld. De simpele balkberekening laat zien dat een kleinere overspanning de theoretische doorbuiging sterk verkleint. Bij een halvering van de overspanning wordt die doorbuiging onder dezelfde aannames achtmaal zo klein.

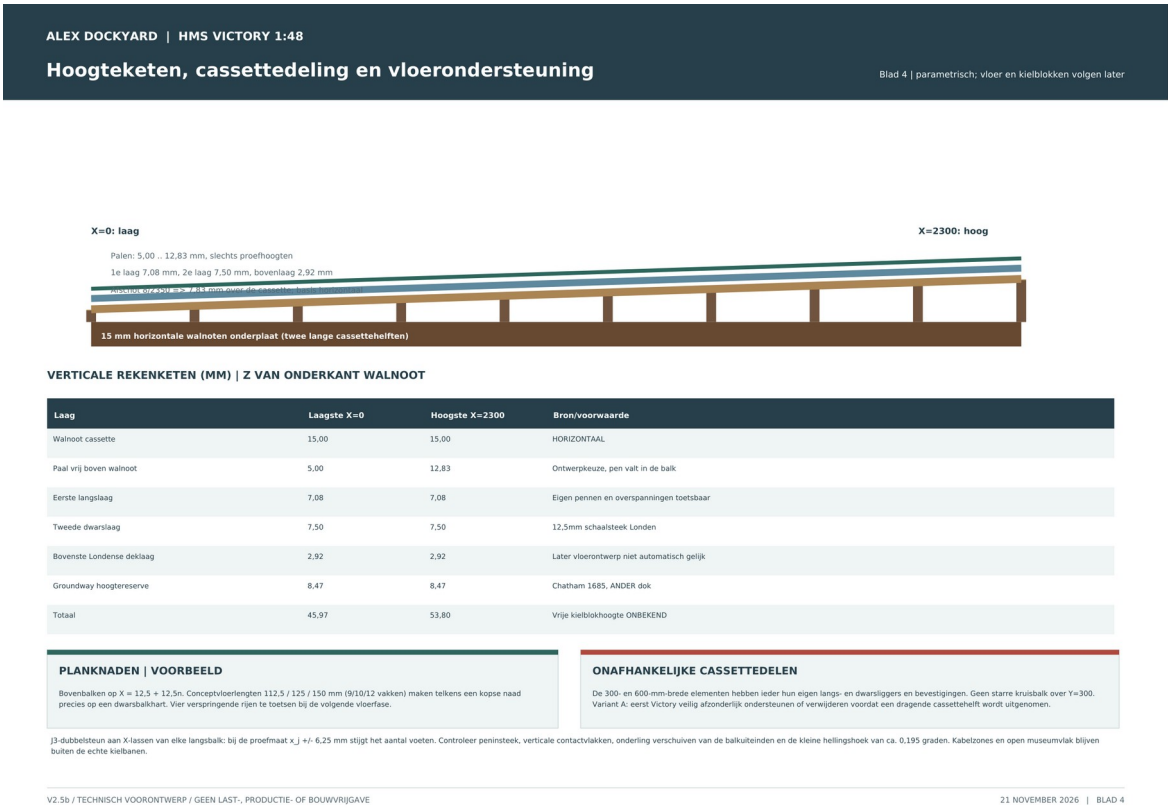
Dat is nuttige technische informatie, maar geen veiligheidsverklaring. De berekening zegt nog weinig over een echte balklas, een slechte verbinding, houtkwaliteit, plaatselijke druk of de steunpunten onder de cassette. De werkelijke kielblokken zullen bovendien niet vanzelf hun belasting precies gelijk over twee balken verdelen.

Een houten wereld op een moderne basis

De dokcassette is voorlopig 2300 × 900 millimeter groot en bestaat uit twee uitneembare walnoten delen van 15 millimeter dik. Daaronder ligt een massieve mahoniebodem van 2350 × 950 × 40 millimeter, gedragen door een stalen onderstel. De buitenmaat van de vitrine bedraagt 2400 × 1000 millimeter. De historische constructie en de moderne draagbasis zijn dus verschillende werelden die zorgvuldig op elkaar moeten aansluiten.

Ook de vloerhelling is vooralsnog een ontwerpkeuze: ongeveer acht millimeter over 2350 millimeter. Die kan met oplopende paalhoogtes worden gevormd, terwijl de balkdoorsneden gelijk blijven. Of de helling historisch past bij het gekozen dok, is niet bewezen. Ook de exacte aansluiting van pen en gat bij deze kleine hoek vraagt nog aandacht.

VAN BRON NAAR MODEL	1e balklaag ca. 7,92 × 7,08 mm; 2e ca. 7,50 × 7,50 mm; tweede-balksteek ca. 12,5 mm; bovenlaag ca. 7,92 × 2,92 mm. De gekozen paalritmes en afschot zijn moderne ontwerpvarianten.



ALEX DOCKYARD | HMS VICTORY 1:48

Hoogteketen, cassettedeling en vloerondersteuning

Blad 4 | parametrisch; vloer en kielblokken volgen later

X=0: laag

X=2300: hoog

Palen: 5,00 .. 12,83 mm, slechts proefhoogten

1e laag 7,08 mm, 2e laag 7,50 mm, bovenlaag 2,92 mm

15 mm horizontale walnoten onderplaat (twee lange cassettehelften)

VERTICALE REKENKETEN (MM) | Z VAN ONDERKANT WALNOOT

Laag	Laagste X=0	Hoogste X=2300	Bron/voorwaarde
Walnoot cassette	15,00	15,00	HORIZONTAAL
Paal vrij boven walnoot	5,00	12,83	Ontwerpkeuze, pen valt in de balk
Eerste langslaag	7,08	7,08	Eigen pennen en overspanningen toetsbaar
Tweede dwarslaag	7,50	7,50	12,5mm schaalsteek Londen
Bovenste Londense deklaag	2,92	2,92	Later vloerontwerp niet automatisch gelijk
Groundway hoogtereserve	8,47	8,47	Chatham 1685, ANDER dok
Totaal	45,97	53,80	Vrije kielblokhoogte ONBEKEND

PLANKNADEN | VOORBEELD

Bovenbalken op X = 12,5 + 12,5n. Conceptvloerlengten 112,5 / 125 / 150 mm (9/10/12 vakken) maken telkens een kopse naad precies op een dwarsbalkhart. Vier verspringende rijen te toetsen bij de volgende vloerfase.

ONAFHANKELIJKE CASSETTEDELEN

De 300- en 600-mm-brede elementen hebben ieder hun eigen langs- en dwarsliggers en bevestigingen. Geen starre kruisbalk over Y=300. Variant A: eerst Victory veilig afzonderlijk ondersteunen of verwijderen voordat een dragende cassettehelft wordt uitgenomen.

J3-dubbelsteun aan X-lassen van elke langsbalk: bij de proefmaat x_j +/- 6,25 mm stijgt het aantal voeten. Controleer peninsteek, verticale contactvlakken, onderling verschuiven van de balkuiteinden en de kleine hellingshoek van ca. 0,195 graden. Kabelzones en open museumvlak blijven buiten de echte kielbanen.

V2.5b / TECHNISCH VOORONTWERP / GEEN LAST-, PRODUCTIE- OF BOUWVRIJGAVE

21 NOVEMBER 2026 | BLAD 4

Hoogteketen en cassettedeling uit V2.5b. Een mogelijke modelopbouw, met nog te toetsen draagkracht en onderlinge aansluitingen.

05 | De kwetsbare plek: waar twee balken elkaar ontmoeten

Onderzoekshoofdstuk 5 · De balklas is meer dan een mooi houtdetail

De vraag die alles veranderde

Een lang funderingsvlak vraagt meer dan alleen rechte balken. Hout heeft een eindige lengte, dus ergens ontmoeten twee balkstukken elkaar. Op die plek ontstaat een verbinding. Bij een zware modelconstructie is dat niet slechts een detail om er fraai uit te laten zien. Het kan het zwakste punt van de hele draagroute worden.

Eerst onderzochten we twee halfhoutverbindingen. Bij de ene wordt een deel van de balkhoogte weggenomen; bij de andere wordt een deel van de breedte opgeofferd. Beide zijn voorstelbaar in een historische timmercontext, maar bij balken van slechts enkele millimeters dik blijven er rondom pennen en uitsparingen heel kleine houtdoorsneden over.

Een andere oplossing: twee eigen steunpunten

Daarom is een derde oplossing uitgewerkt. In de voorlopig gekozen variant J3a eindigen twee balkstukken naast elkaar. Elk balkuiteinde rust op een eigen funderingspaal en houdt zijn volledige doorsnede. Een kleine, deels aan het zicht onttrokken borging moet voorkomen dat de uiteinden ten opzichte van elkaar verschuiven of verdraaien.

Dit detail is niet als zodanig aangetoond in de Londense vondst of in een oorspronkelijke tekening van Chatham. Het is een moderne reconstructiekeuze met een historische verbindingstaal. De draagvlakken onder de uiteinden moeten de verticale kracht opnemen. We mogen niet doen alsof twee paalpennen de hele constructie vanzelf veilig bij elkaar houden.

Rekenen is ook leren waar je moet stoppen

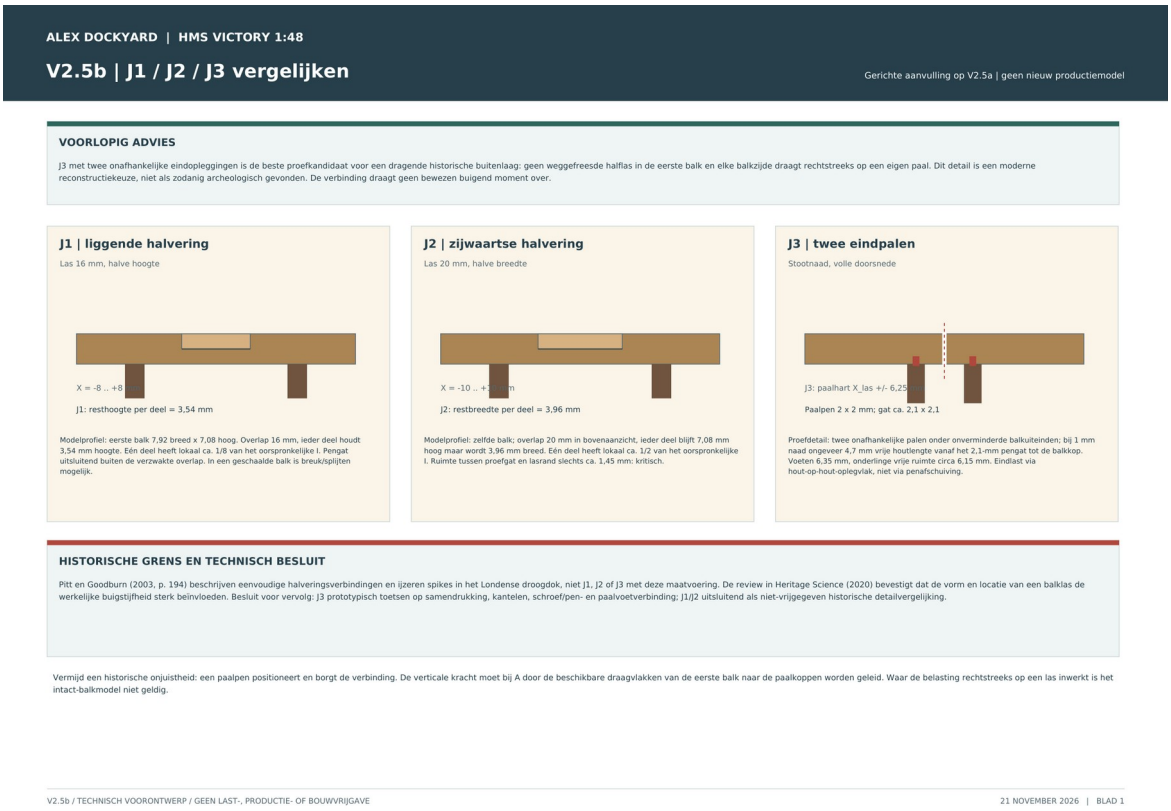
Het onderzoek heeft nog een nuttige correctie opgeleverd. Een eerdere berekening behandelde de verbinding alsof de balk volledig doorliep. Dat is voor een voeg zonder aangetoonde momentoverdracht onjuist. De uitkomsten voor die specifieke belastingssituatie zijn daarom teruggezet naar “onbekend”. Dat klinkt minder indrukwekkend dan een getal achter de komma, maar het is betere techniek.

Ook de balklengte is nog geen vaststaand historisch feit. Segmenten van 150, 250 en 300 millimeter zijn vergeleken. Een deel van 150 millimeter komt op ware grootte overeen met 7,2 meter, dicht bij de lengte die voor de Londense bovenlaag is genoemd. Maar de benedenste funderingsbalklaag kan daarmee niet automatisch dezelfde historische lengte worden toegeschreven.

Duizend palen? Misschien. Niet omdat het moet klinken.

Bij verschillende parametrische varianten komen we in de buurt van duizend funderingspalen. Voor een modelbouwer die al jaren met honderden afzonderlijke scheepsonderdelen werkt, is dat aantal niet het probleem. De vraag is of iedere paal en iedere verbinding op een verdedigbare plaats staat. Daarom blijft de uiteindelijke onderdelenstaat voorlopig open.

HUIDIGE STATUS	J3a is een te onderzoeken voorkeursdetail. Proefseries, materiaaltesten, de echte kielblokreacties en de volledige lastafdracht zijn nog nodig voordat er constructieve bouwvrijgave kan komen.



Drie vergeleken balkverbindingen (J1, J2 en J3), V2.5b. Het voorstel met afzonderlijk ondersteunde balkuiteinden blijft een ontwerpstudie, geen archeologisch bevestigd detail.

06 | Een toekomstige museumvloer onder een echt model

Onderzoekshoofdstuk 6 · Het ontwerp wacht op zijn volgende bewijsstap

De werkelijke Victory geeft de richting aan

Na alle historische en technische studies is het tijd geworden om opnieuw naar het model zelf te kijken. De gemeten rechte kiel van deze HMS Victory is 1042 millimeter lang, vanaf het achterste kieluiteinde tot het begin van de ronding aan de voorzijde. De kielbalk is over de lengte 11 millimeter breed. Het hele model is ongeveer 1450 millimeter lang en weegt 33,7 kilogram.

In de huidige positioneringsschets staat de rechte kiel bij wijze van rekenvoorbeeld tussen X = 629 en 1671 millimeter op de 2300 millimeter lange cassette. De kielas ligt voorlopig op Y = 450 millimeter. Deze cijfers helpen ons de ruimte te onderzoeken, maar zijn geen definitieve positie. De volledige boeg- en hekcontour, de ondersteuning en de zichtlijnen moeten nog met de foto’s en de bouwtekeningen worden verbonden.

Twee routes blijven mogelijk

Onze eerste voorkeur is dat de historische houten fundering de Victory daadwerkelijk draagt: via kielblokken, dokvloer, kruisende balken en palen naar de walnoten cassette en de moderne onderbouw. Dit is de meest aansprekende oplossing, mits de werkelijke sterkte en stabiliteit aantoonbaar voldoende zijn.

Daarom blijft een tweede mogelijkheid bestaan. Dan dragen speciaal ontworpen verborgen steunpunten de kiel rechtstreeks naar een moderne dragende onderconstructie. Het historische balkenraster vertelt nog steeds het oorspronkelijke verhaal, maar hoeft niet de volle 33,7 kilogram te dragen. Ook deze route moet volledig worden getoetst; rechtstreeks op een walnoten plaat steunen is niet automatisch veilig.

De plek van een kielblok is geen decoratieve keuze

Een kielblok moet de romp ondersteunen zonder de kiel te beschadigen en zonder de last op een zwakke balkverbinding te zetten. We hebben daarom voorlopig drie zoekzones aangegeven, geen vaststaand aantal blokken. Hun definitieve posities hangen af van het echte kielprofiel, de contactvlakken, de aanwezige spanten en een verantwoorde belastingverdeling.

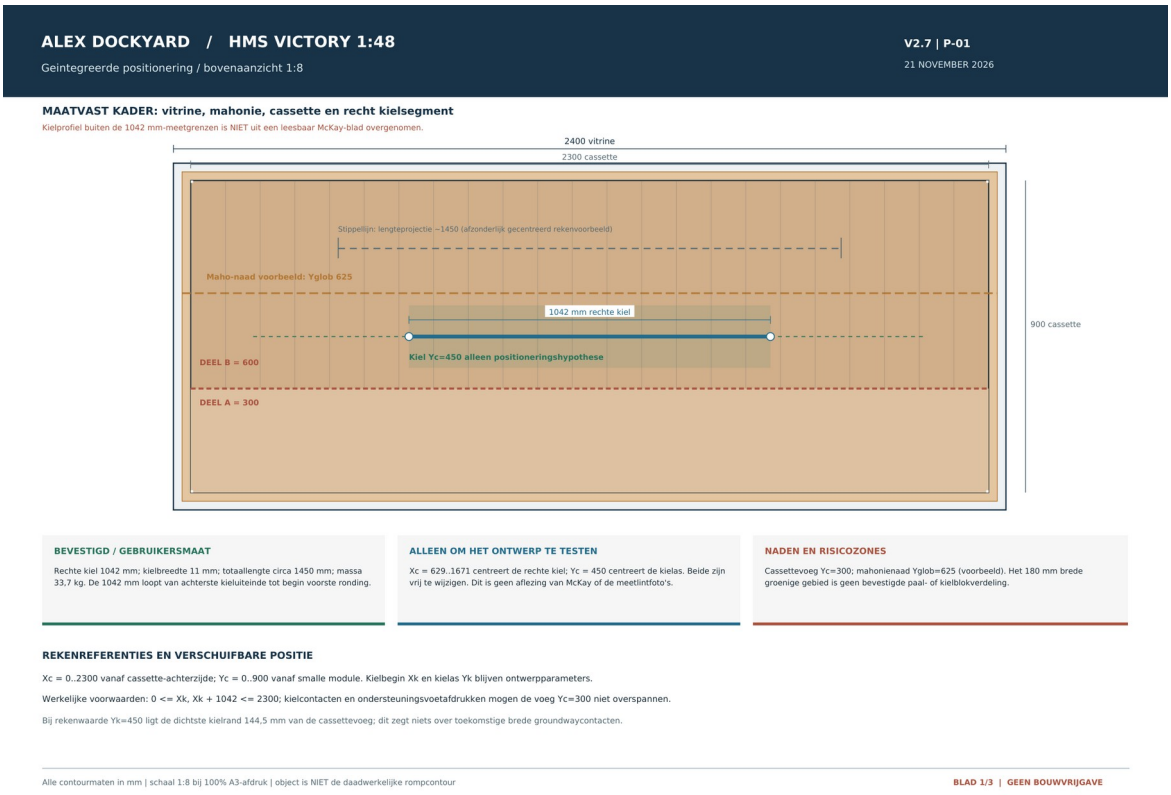
De bouwtekening van John W. McKay en de fotoseries van Pauline helpen ons daarbij. De originele tekeningen en de meetlintfoto’s zijn in het project beschikbaar, maar de laatste V2.7-tekening heeft het volledige kielprofiel nog niet aantoonbaar uit die bronnen overgenomen. Dat werk blijft staan voor de volgende constructieve fase.

Een museum dat blijft groeien

De eerstvolgende zichtbare stap is misschien geen nieuwe balk of paal, maar de keuze van het hout en de afwerking. We vergelijken proefstukken om kleur, nerf en contrast zorgvuldig bij de Victory en de toekomstige dokomgeving te laten passen. Daarna volgen, wanneer de constructie is vrijgegeven, de eerste echte funderingsdelen.

Het bouwjournaal zal de lagen laten zien voordat ze onder de vloer verdwijnen. We fotograferen het materiaal, de verbindingen, de proeven en de keuzes. Later kunnen bezoekers in het museum én op deze website volgen hoe een ogenschijnlijk eenvoudige vraag uitgroeide tot een complete houten wereld onder een schip.

NOG TE TEKENEN	Eigen schematische doorsnede: ijzeren paalschoen → funderingspaal → onderste balk → dwarsbalk → bovenvloer. Elke laag met onderscheid bronmaat / modelinterpretatie.



Schematische positionering van de rechte kiel op de cassette, V2.7. Modelgegevens en rekenpositie, nog geen definitieve kielblokposities of historische reconstructie.

Bronnen, bewijs en verantwoording

Deze uitgave onderscheidt historische brongegevens van moderne vergelijkingen en modelbouwkundige ontwerpkeuzes. Een bron over een Londens droogdok of een ander dok in Chatham bewijst niet hoe de vloer van Victory's Old Single Dock exact was samengesteld.

01 Historische context

Chatham Historic Dockyard Trust, "Building HMS Victory". De projecttekst gebruikt deze bron voor de kiellegging op 23 juli 1759 in Old Single Dock en de tewaterlating op 7 mei 1765. https://thedockyard.co.uk/the-collections/dockyard-history/building-hms-victory/

02 Archeologisch vergelijkingsmateriaal

K. Pitt, D. M. Goodburn e.a., "18th- and 19th-century shipyards at the south-east entrance to the West India Docks, London", International Journal of Nautical Archaeology 32(2), 2003, p. 194–196 en figuren 3–4. Dit betreft Londen, niet het Old Single Dock in Chatham.

03 Ander Chatham-dok

J. D. Crawshaw, Development of H.M. Dockyard Chatham, hoofdstuk 1, p. 23: bespreking van Rogers' voorstel uit 1685. Historische analogie, geen bestek van Victory's dok.

04 Scheepsmodel en kiel

John W. McKay, HMS Victory, Sheet No. 23 of 45, "Tekening 23.pdf". Referentie voor de scheepsconstructie en de kiel, niet voor de historische dokfundering. De oorspronkelijke tekening is hier niet gereproduceerd.

05 Eigen ontwerpstudies

Alex Dockyard V2.5–V2.7, 21 november 2026; onder meer funderingsraster, verbindingen J1/J2/J3, hoogteketen, cassette- en kielpositioneringsschema. Technisch voorontwerp; geen constructieve vrijgave.

06 Eigen modelgegevens en fotografie

Henk en Pauline: rechte kiel 1.042 mm, kielbreedte 11 mm, model ca. 1.450 mm, gemeten massa 33,7 kg. Foto's van Pauline uit oktober en november 2026.

Leesregels voor deze publicatie

AANTOONBAAR	Gegevens die rechtstreeks uit een historische bron of een gecontroleerde actuele meting volgen.
ONTWERPKEUZE	Een moderne reconstructie- of schaalmodelbeslissing. Historisch geïnspireerd betekent niet historisch bewezen.

OPEN	Een maat, verbinding, belasting of bronvraag die nog moet worden onderzocht of beproefd.

Herkomst en editie

Gebaseerd op het onderzoeksconcept van 21 november 2026. De zes oorspronkelijke hoofdstukken zijn inhoudelijk overgenomen. Deze editie voegt een publieksinleiding, bronverantwoording, geselecteerde projectfoto's en ontwerpschema's toe.

Verantwoordelijkheid: de archeologische vondsten en historische gegevens zijn het werk van de genoemde oorspronkelijke onderzoekers en instellingen. Alex (AI) verzorgde de synthese, vergelijking, redactionele tekst en het structureren van de modelbouwkundige vragen, samen met Henk en Pauline. De term "eigen onderzoek" duidt deze synthese en ontwerpstudie aan, niet een zelfstandige archeologische opgraving.

Deze uitgave kan bij nieuwe brondocumenten of beproevingen worden herzien. Versie 1.0 – publieksedite, november 2026. © The Living Dockyard voor eigen tekst en afbeeldingen; rechten op externe publicaties blijven bij de respectieve rechthebbenden.