

CONCEPT

Beoordelingsrapport “RemarCble”

Naam schip:	RemarCble, ex Britt Marie, ex Git
Type schip:	Nordisk Kryssare 5,5 meter
Ontwerper:	Bertil Bothén
Ontwerpjaar:	Ca 1955
Bouwer:	Arthur Lundberg Oskarshamn Batvarv
Bouwjaar:	1961
Lengte over dek:	10,65m
Lengte c.w.l.:	Ca 7,80m
Breedte:	2,25m
Diepgang:	Ca 1,50
Displacement:	Ca 3,5 ton
Ballast:	Ca 1,7 ton
Type romp:	S-spant
Bouwwijze romp:	Karveel, mahonie op gebogen eiken spanten
Bouwwijze dek:	Teakstroken
Bouwwijze opbouw:	Mahonie
Tuigvorm:	$\frac{3}{4}$ marconi
Rondhouten:	Mast aluminium
Zeiloppervlak:	Ca 30m ² vgl. Internationale meetmethode; 85% voordriehoek

Beschrijving

Achtergrond:

Wij kregen van de RemarCable een groot aantal foto's, alsmede nadere informatie uit Zweden met betrekking tot de historie (ontwerp en bouw) van het schip Daarenboven zijn er een uitgebreide website van de Nordisk 5,5 meter, een mooie weblog van de 5,5 Nordisk en diverse boeken waarin het werk van de ontwerper wordt beschreven.

De Nordisk 5,5 meter is een bekend scheepstype, dat met enige regelmaat in Zweden en Denemarken op de markt komt. Daarbij valt op dat de schepen er ondanks hun leeftijd, altijd fris en goed onderhouden uit zien.

Al met al heeft de toelatingscommissie geen enkel probleem met het beoordelen van dit schip. Sterker nog, het biedt de gelegenheid om een en ander eens uit te diepen en wat achtergronden en feiten van deze mooie schepen te belichten.

De Nordisk 5,5 is een exponent van een in 1925 ingezette beweging in Zweden om het zeilen een bredere basis te bezorgen door schepen te ontwerpen die voor een breder publiek toegankelijk waren. Daarbij was er aandacht voor beperking van bouwkosten, maar ook voor de vergroting van het gebruiksnuut.

Natuurlijk waren er al de Mälars 22 en 30 (beide eenheidsklassen) als ook de B-22 scherenkruisers (een eenvoudiger versie van de 22m2), maar deze schepen bleven smal en relatief beperkt in hun inzetbaarheid als vakantie toerboot.

Het schip:

De RemarCable is, de naam zegt het eigenlijk al, een opmerkelijk schip. Zij is een opvallend product van scheepsevolutie door de jaren heen. In wezen heeft ze de gemengde genen van de scherenkruisers en de meterklassen. Ontworpen in 1930 door Gustav Estlander in eerste aanzet en vervolgens wegens overlijden van Estlander, gerealiseerd door zijn collega Bertil Bothén, ontstond in 1930 de Nordisk Kryssare 5,5m.

Waar Estlander de kampioen van de lange dunne naalden was, kenschetste het werk van Bothén zich meer door uitgewogenheid. Bothén zocht naar zeewaardiger vormen voor zijn ontwerpen. De Moderniserad Koster (Stormmeeuw) is een voorbeeld van het denken en tekenen van Bertil Bothén. Dit werd overigens mede bepaald door het feit dat Bothén een Gotenburger was. De Zweedse westkust is nu eenmaal veel winderiger en ruwer qua zeegang dan de beschermde scheren aan de oostkust. Bothén's stuwende kracht achter de ontwikkeling van de 5,5 Nordisk, heeft er toe geleid dat er in 1932 klassevoorschriften zijn aangenomen voor deze schepen, met een werkingsgebied voor Zweden, Denemarken en Noorwegen. Met de Nordisk 5,5 werd dus tegemoetgekomen aan de wens om meer bereikbare schepen te bouwen. De scherenkruisers waren te dun, met voor hun lengte te hoge kosten en te weinig accommodatie voor familiezeilen, terwijl de meterklassen eigenlijk alleen voor wedstrijden waren, zonder accommodatie en zeker niet geschikt om te zeilen met vrouw en kinderen. Met de Nordisk 5,5 werd een schip beoogd te tekenen dat qua

maatvoering, waterverplaatsing en ballast ratio, zou vallen tussen een 22m² scherenkruiser en een 6mR. Ook beoogde men een klasse schepen te tekenen waarvan de ontwikkelings- en bouwkosten niet zo snel zouden oplopen als die voor de scherenkruisers en de meterklassen.

Laten we het meteen maar melden, dat is – hoe kan het ook anders, gegeven de ervaringen van Estlander en Bothén met zowel scherenkruisers als 6mR jachten - op alle fronten gelukt. Het heeft geleid tot een klasse van zeiljachten die fraai gelijnd zijn, prima presteren in licht en zwaar weer en ook nog een de accommodatie hebben van een kleine “havskryssare”.

Dat het gemiddelde tussen twee heel fraaie uitersten ook heel mooi kan uitpakken, bewijst de Nordisk 5,5.

Het is evenwel niet gedaan met de gang van de evolutie: Ten eerste is de 5,5 een zgn. “regelboot” met andere woorden het is geen eenheidsklasse, maar een constructieklasse. De evolutie zit er dus ingebakken. En de constructeurs hadden er natuurlijk ook werk van....

Er zijn wel bouwvoorschriften, maar dat zijn scheepsbouwkundige voorschriften, met betrekking tot scantlings, spantafstanden en materiaalgebruik. (bijvoorbeeld een mahonieromp moest 18mm dik zijn, in grenen was 20mm huiddikte verplicht. De ballast moest van gietijzer zijn, de kielbalk van eiken etc. etc.

Er zijn wel voorschriften m.b.t. de maatvoering, maar deze kennen ook hun toleranties, checks and balances. Je kunt dus beter spreken van meetvoorschriften. De Nordisk 5,5 meter staat immers voor de uitkomst van een formule die analogie kent met de formule van de International Rule, die de 6, 8, 10 en 12 meter R klassen heeft opgeleverd, terwijl de kenmerkende klasse voorschriften m.b.t. het tuigage heel sterk aan de scherenkruisers doen denken.

De kracht van de formule van de Nordisk 5,5 in tegenstelling tot de Internationale meterklassen is dat er wel grenzen zijn gesteld aan de ballast ratio, het ballast gewicht, de kielomvang, etc. De Nordisk is dus geen loodmijn geworden. Dat kon ook al niet omdat voor de klasse zoals gezegd een gietijzeren kiel werd voorgeschreven.

Bijgevolg ontstond met de Nordisk 5,5 een prettig ogend en prettig varend schip, dat enigszins lijkt op een scherenkruiser, maar dat toch niet is. Ook doet ze even denken aan de International One Design van Bjarne Aas, maar dat is niet verwonderlijk, want deze Noor vond ook al dat de 6mR een wat extreem product was van de Rule, op grond waarvan hij genoemde klasse lanceerde.

Bertil Bothén heeft tot 1966 geleefd en hij zal ongetwijfeld met interesse de ontwikkeling van de klasse hebben gevolgd en zelfs het merendeel van de ontwerpen op zijn naam gebracht hebben. Overigens tekenden Johann Anker, Tore Holm, Tore Herlin, Jac. Iversen en Tord Sunden, Einar Ohlsen, Arvid Lauren en Knud Reimers ook Nordisk 5,5 jachten. Maar ere wie ere toekomt, blijkens de schepenlijst van de Nordisk 5,5 site, is dus het leeuwendeel van de hand van Bertil Bothén.

Opvallend is dat de 5,5 Nordisk steeds voller werd getekend. Was ze aanvankelijk 2,08 m breed, de latere schepen zijn 2,20 m tot 2,25 m breed. De allerlaatste schepen hebben, in navolging op de door Knud Reimers ontworpen “mast op dek constructie”, die deze bij zijn

6mR Hakahala introduceerde, de doorgestoken mast verlaten. Bij de laatste Bothén-exemplaren is zelfs de kajuit opbouw doorgetrokken tot vóór de mast en is er een doghouse geplaatst. Bij de RemarCable leidt dit zelfs tot de zeer comfortabele stahoogte van 1,85 m. Nota bene, de langste 40m2 scherenkruiser heeft ondanks een lengte van 15,32 m een stahoogte van krap 1,66 m. Om maar even het onderscheid te schetsen.

Natuurlijk is het daarvoor nodig geweest, de aanvankelijk best wel “racy” lijnen van de 5,5 Nordisk, geweld aan te doen. Maar ja de RemarCable is uiteindelijk wel een ontwerp uit een tijd (ca 1955) waarin op dit vlak compromissen werden gemaakt. Toen ze in 1961 werd gebouwd was al duidelijk dat het achterschip wat meer volume nodig had dan haar eerder gebouwde zusterschip “Fregata”, waarschijnlijk om het gewicht van een inboard motor die in de oorspronkelijke ontwerpen niet werden getekend, te kunnen dragen. Het achterschip werd net iets voller gebouwd bij een iets grotere maximale breedte (2,25 m versus 2,20 m).

Het aardige is, dat qua prestaties de vollere schepen echt niet onderdoen voor hun slankere zusjes. Hoogstens kun je zeggen dat de opbouw wat meer windweerstand oplevert. Een belangrijker aspect is wel dat door de doorlopende kajuitopbouw, er geen plaats is voor een goede giekneerhouder, waardoor de voor- en ruime wind prestaties wat zullen achterblijven door de overmatige twist in het grootzeil bij deze ruimere koersen.

De beoordeling

Omdat de 5,5 m Nordisk een “regelboot” is, heeft elk schip van deze klasse een eigen ontwerp. De RemarCable is dus geen replica van de eerste Nordisk 5,5m uit 1930. Zij is de tweede, iets aangepaste uitvoering van het ontwerp van de Fregata (KR 399) die, net als de RemarCable nooit als Nordisk 5,5 werd gemeten, maar als een Kruiser (KR 549) werd geklasseerd. Dat betekent dat zij, als One Off, gelet op ontwerp en bouwjaar zonder meer geklasseerd kan worden als een Classic dan wel een Classic Historical.

De vraag of in deze sprake is van een Classic Historical, wordt eigenlijk al beantwoord in de begeleidende informatie die de eigenaar heeft meegestuurd: De opbouw is in tegenstelling tot die van het zusterschip Fregata, niet geheel getekend door Bertil Bothén. Deze werd voor de bouw wat aangepast. Ook wat dit aspect betreft is de RemarCable dus bijzonder te noemen. Duidelijk is dat de belijning van de opbouw wat is aangezet, ten koste van de elegantie ervan, maar met als grote winst de fenomenale stahoogte van 1,85 m. Het bij de Classic Historical vereiste authenticiteitspercentage van 75% zal zij, ondanks de aluminium mast en het teak dek zeker wel halen.

Tenslotte:

Met de Remarkable verwelkomt de VKSJ een schip in haar gelederen, dat qua achtergrond erg interessant is. Zij is immers een van de latere representanten van de oer Zweedse jachtbouwtraditie, mahonie gangen op mallen die na het plaatsen van gebogen eiken spanten worden verwijderd, resp. composietbouw, waarbij de gangen werden geplaatst op hoekstalen spanten en de eikenhouten spanten daartussen, er later werden in gebogen en

geklonken. Kenmerkend is de dichte naad tussen de gangen, waarbij niet wordt gereeuwd om een dichte romp te verkrijgen. Een mooi staaltje vakwerk waar men in Zweden destijds de hand niet voor omdraaide! Wat een genot voor het oog, zo'n blank gelakte mahonie romp.

De Toelatingscommissie feliciteert de eigenaar van de RemarCable met dit mooie schip, dat bij evenementen zeker van zich zal doen spreken..

Namens de toelatingscommissie,

Govert Munter, Dick ten Cate, Gert van Soest, Sander Bakker en Maarten Lampe.

Roosendaal, 19-12-2009

Bijlage

Klasse-indeling

Om tot de VKSJ toegelaten te worden dient een schip in één der volgende klassen ingedeeld te kunnen worden. Uitgangspunten zijn het *historisch belang* van het schip, alsmede een voldoende mate van *authenticiteit* in de uitvoering van het schip..

Vintage

Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%

Vintage Historical

Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.

De vereiste minimum authenticiteitpercentages zijn hierbij:

tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%

Classic

Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen

zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1950 tot 1960: 65%; 1960 tot 1965: 70%; 1965 tot 1970: 75%

Classic Historical

Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1950 tot 1960: 75%; 1960 tot 1965: 80%; 1965 tot 1970: 85%

Semi Pre-Modern Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Premodern Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de romp maar veelal ook de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Vintage replica 1 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 70%

Vintage replica 2 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 75%

Vintage replica 3 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht

ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 80%

Vintage Historical replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-historical yacht replica 1”, als dat jacht replica 1 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 70%

Vintage Historical replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage historical-yacht replica 2”, als dat jacht replica 2 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 75%

Vintage Historical replica 3

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen replica 3 en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 80%

Classic replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is tussen 31 december 1949 en 01 januari 1970 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 1” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 75%

Classic replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 2” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 85%

Een kandidaatschip dient aan het bovengenoemde van toepassing zijnde minimum authenticiteitspercentage te voldoen. Bij een ‘papieren’ beoordeling wordt bepaald in welke klasse een kandidaatschip valt; bij een gunstig advies volgt in principe het lidmaatschap.

Een ‘praktijkschouw’ (werkelijk bezoek aan het schip) zal slechts plaats dienen te vinden indien de toelatingscommissie t.a.v. de verstrekte informatie gereede twijfel heeft omtrent het behalen van het vereiste minimum authenticiteitspercentage.

Indien tijdens een ‘praktijkschouw’ mocht blijken dat het minimum vereiste authenticiteitspercentage niet kan worden behaald, zal er met de desbetreffende eigenaar

besproken worden wat er aan het schip gedaan moet worden om alsnog binnen het minimum vereiste authenticiteitspercentage te komen. Als zowel de eigenaar als het bestuur van de VKSJ zich kunnen vinden in het betreffende “plan van aanpak” kan de eigenaar van het kandidaatschip voor een bepaalde tijd bij de VKSJ gezien worden als zijnde een ‘aspirant-lid’.

Om tot een indeling in een der bovengenoemde klasse’s te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de classic klasse; eventueel geconstateerde afwijkingen in esthetica t.o.v. deze stijl bepalen in welke andere klasse het schip eventueel dient te worden geplaatst.

Wil het schip in aanmerking komen om in een klasse geplaatst te worden dan dient er bij het ontwerp (en uitvoering) sprake te zijn van een ongestoorde esthetische balans tussen de vormgeving van het schip en zijn gebruiksdoeleinden; anders gezegd: de gebruiksdoeleinden mogen bij het ontwerp niet geleid hebben tot een onbalans in de (ongeschreven) esthetische verhoudingen, zoals deze vanuit het (vooorlogse) perspectief werden beleefd. Het gaat hier om de balans die moet worden gevonden in de verhouding van de overhangen tot de L.O.A.; de zeeg die gekoppeld dient te zijn aan de gevonden verhouding van het L.O.A./L.W.L.; het minimum vrijboord in relatie tot de L.W.L.; de verhouding van de lengte van de opbouw t.o.v. de L.O.A.; de hoogte van de opbouw t.o.v. het minimum vrijboord en de verhouding van de lengte van het hondehok t.o.v. de totale lengte van de opbouw, en de hoogte van het hondehok t.o.v. het minimum vrijboord.

Klasse	Ontwerp jaar	Bouw jaar	Ontwerp	Esthetische vormgeving	Materiaal vd romp	Constructie vd romp	Rompvorm	Voorbeelden
Vintage	< 1950	< 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	SOLWAY MAID, Friso, Englyn, Melody-A, Folkboat
Vintage replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage" echter gebouwd na 1950; Hera ('46/'57)
Vintage replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	ZEEAREND
Vintage replica 3	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw schip conform Vintage en tijdsbeeld van voor 1950
Vintage Historical	< 1950	< 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MISTY BLUE, KIEK UUT, Beulakermeerkruisers, bakdekkruiser
	< 1950	< 1965	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout	Traditioneel	Enkel knikspant	THE FAIR WIND
	< 1950	< 1950	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Metaal	Traditioneel	Enkel knikspant	
Vintage Historical replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage-Historical" echter gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Beulakermeerkruiser modern gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 3	< 1950	> 1970	Nieuw	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw schip conform Vintage-Historical en tijdsbeeld van voor 1950
Classic	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	TAEPING, Martha McGilda, Barracuda, Jupiter
Classic replica 1	1950-1970	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Isolde, Aurora, Den Dubbelen Arent

Classic replica 2	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw ontworpen schip naar het tijdsbeeld van 1950-1970
Classic Historical	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	TRINTEL, Trewes Commodore
Semi Pre-Modern	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	KINGS CRUISER, BABY WEEKENDERS
Pre-Modern	1945-1970	1945-1970	Bestaand	Brit.-ideaal losgelaten	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MYTH OF MALHAM 1946, CAPTAIN JEWEL 1963