

## Beoordelingsrapport “Felicia”

Naam schip:	<b>Felicia</b>
Type schip:	SKAW 26
Ontwerper:	Bröderna Ohlson
Ontwerpjaar:	1961
Bouwer:	Waarschijnlijk K.E. Ohsen te Orust
Bouwjaar:	1962
Lengte over dek:	7,85m
Lengte c.w.l.:	6,10m
Breedte:	2,40m
Diepgang:	1,40m
Displacement:	2,55ton excl. Motor, 2,7 ton incl. motor
Ballast:	1,2 ton gietijzer
Type romp:	Platgat S-spant
Bouwwijze romp:	Karveel, mahonie gangen op eiken spanten
Bouwwijze dek:	multiplex
Bouwwijze opbouw:	Mahonie
Tuigvorm:	Sloep, topgetuigd
Rondhouten:	Spruce
Zeiloppervlak:	Op basis van 100% voordriehoek, 27,5 m2

## Beschrijving

Wij hebben van de Felicia voldoende foto's en daarbij is er ruime documentatie van maten en gewichten op de diverse Zweedse sites beschikbaar. Ontwerper en bouwer zijn beschreven in Sonja Herlin's boekje Pioniers van het tekenbord. Tenslotte is de Felicia, als tweede Skaw die zich aanmeldt, al een graag geziene deelnemer bij de DC van dit jaar.

Op veel foto's prijkt ze als een mooi en competitief schip dat in haar klasse goed presteert.

Een lid van de toelatingscommissie had het voorrecht om de Felicia een nachtje langsij te hebben in Hellevoetsluis. Van dichtbij is ze even mooi als op de foto!

Het is wellicht aardig om even wat dieper in te gaan op de achtergrond van de SKAW 26.

Hoewel wordt gezegd, dat de SKAW 26 een afstammeling is van de Folkbat, is dat toch wel erg kort door de bocht.

Het is een compleet nieuw ontwerp van Einar Ohlson. De eerste uitvoering daarvan, gebouwd op de werf van broer Karl Erik, had de naam Squette. Er is slechts een klein aantal van deze schepen gebouwd. Het is dus een wonder dat de VKSJ er twee in haar gelederen heeft. Met de SAW werd een scheepje ontwikkeld voor klasse 4 RORC.

De SKAW 26 is in alle dimensies groter dan de Folkbat, wat langer, wat breder en wat dieper.

Het tuigplan is in het begin van de 60er jaren "modern" met het van top getuigde sloeptuig.

Het aspectratio van het grootzeil is wel zeer gematigd uitgevallen. Waarschijnlijk als gevolg van een penalty in de RORC rules.

Op zich is het zeer begrijpelijk dat de schepen die net als de SKAW 26 aan de westkust van Zweden werden ontwikkeld, wat op elkaar en ook op de Folkbat lijken. Hoewel er veel beschutte "sunden" en "fjorden" zijn aan de Zweedse westkust, is het vaarwater daar veel ruwer dan aan de meer beschutte oostzijde van Zweden.

Daarbij komt dat de ontwerpers van de westkust menig meningsverschil hebben uitgevochten met die "extravaganten" aan de oostkust en uit Finland, die alsmaar langere en dunnere scherenkruisers tekenden. De Folkbat die we de moeder van alle look-a-likes lijken te noemen is eigenlijk ook gewoon een exponent van de trend die werd gezet in de Zweedse kleinere kustkruisers. Kijk maar naar de Moderniserad Koster van Bertil Bothén, ontwerp van ca 1936. De Stormmeeuw zou wat dat betreft wel de peetvader van al die Folkbats uit Zweden, Denemarken en Duitsland kunnen worden genoemd. De variaties van Kroes en Kraaijer niet vergetend. Allemaal een ontwikkeling als gevolg van de behoefte om met een wat steviger schip de kustwateren van Noord Europa te kunnen verkennen. Dat deze schepen allemaal een platgat hebben is best verklaarbaar: Weinig overhang betekent veel ruimte binnen een beperkte lengte, zowel voor kajuit als voor kuip. Een diepe S-spant geeft dan meteen een behoorlijke hoogte onder het kajuitdak, terwijl een mooie stabiele constructie ontstaat, omdat de kielbalk ook lekker breed is..

De SKAW 26 is met haar goed gedimensioneerde gangen een sterk en vormvast schip.

De hoge bouwkwaliteit van de Zweden draagt daaraan bij, evenals goed en tijdig onderhoud. De Felicia is beide aan te zien.

## De beoordeling

De Felicia is een heel mooi voorbeeld van het SKAW 26 ontwerp van de gebroeders Ohson. Met haar spruce rondhouten, haar originele opbouw en lay out is ze een perfect voorbeeld van een Zweedse kustkruiser uit het begin van de 60er jaren. Zij vindt dan ook een mooie plaats in de Classic klasse van de VKSJ.

De Toelatingscommissie feliciteert de eigenaars met dit prachtige schip en wenst hen veel vaargenoegen, veel mooie evenementen toe!

Wij stellen het bestuur van de VKSJ dan ook van harte voor de Felicia welkom te heten in de VKSJ gelederen.

Namens de toelatingscommissie,

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

Roosendaal, 8 januari 2010

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 gerede 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
<b>Vintage</b>	< 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
<b>Vintage Historical</b>	< 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	Beulakkermeerkruiser 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
<b>Classic</b>	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
<b>Classic Historical</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	TRINTEL, Trewes Commodore
<b>Semi Pre-Modern</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	KINGS CRUISER, BABY WEEKENDERS
<b>Pre-Modern</b>	1945-1970	1945-1970	Bestaand	Brit.-ideaal losgelaten	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MYTH OF MALHAM 1946, CAPTAIN JEWEL 1963