

Verliefd op een bakdekker

20 jan. - febr. - maart 2016 BOOT

Het meest populaire scheepstype binnen de Vlaamse Vereniging voor het Behoud van de Historische Vaartuigen (VVBHV) is de bakdekker.

Het luxe plezierjachtje uit de jaren 20 – 30 van vorige eeuw was populair bij de welgestelde burgers. Er was nog lang geen sprake van een democratisering van het toevaren, maar met de bakdekkers kreeg de pleziervaart alvast een bredere basis.

Vandaag weet de bakdekker en de Zweedse Pettersson – die duidelijk bij de bakdekker in bed gelegen heeft – nog steeds een geheel eigen publiek te bekoren en opvallend daarbij is dat de schippers die vallen voor de charme van de bakdekkers doorgaans aan hun eerste bootliefde

toe zijn. En daar willen ze het ook bij houden. Een eenkennige en loyale liefde die steeds zeldzamer wordt.

Bij bakdekkers is het voordek verhoogd tot een zogenaamd bakdek. Hieronder bevindt zich meestal het 'woongedeelte': een kleine salon met zit- en slaapbanken en kombuis met voorin het toilet. Het achtergedeelte is een open kuip, soms met overkapping, waarin gewoonlijk centraal de motor staat.

Wat opvalt bij de bakdekkers en meteen ook een deel van hun charme uitmaakt, is de zeeglijn. Dit is de bovenlijn van het dek die naar voren en achteren zachtjes oploopt naar de voorsteven. Een goede zeeg is van belang voor de zeewaardigheid.

en een Zweedse schone

VIJF OF MEER OP EEN RIJ... AAN HET ZENNEGAT IN MECHELEN LIGGEN DE BAKDEKKERS VAN DE VVBHV NETJES OP EEN RIJTJE, TE WACHTEN OP HET NIEUWE VAARSEIZOEN.

Daarnaast is de waaiersteven kenmerkend voor dit scheepstype. De scherpe V-vorm van de boeg zorgt ervoor dat het jacht gemakkelijk door de golven snijdt, maar om toch een bepaalde opwaartse lift te krijgen kozen de bouwers vaak voor een uitwaaierende boegvorm.

Deze sierlijke waaiersteven ziet men nog op klassieke motorjachten.

Bakdekkers zijn doorgaans ongeveer 10 à 12 meter lang en vrij slank gebouwd, slechts 2,5 à 3 meter breed.

Er bestaan meerdere varianten, zo zijn er bakdekkers met kofferdek, salonbakdekkruisers

en bakdekkruisers met achterkajuit. „Het aantal patrijspoorten varieert maar een mooie zeeglijn is wat deze schepen alle gemeen hebben”, aldus ‘Oude Glorie’, de Nederlandse vereniging die eigenaars van motorjachten met een authentieke uitstraling en gebouwd vóór 1945 samen brengt. Onder hun leden tellen we eveneens tientallen bakdekkers.

Maar wat maakt dat deze jachtjes vandaag nog zo populair zijn? Hoe raakt iemand verslingerd aan een vaartuig dat door niet-liefhebbers wel eens smalend – en heel onterecht - een drijvende roestbak wordt genoemd.

Alea lacta, de teerling is geworpen

Johan Van Achten is de gelukkige eigenaar van de bakdekker 'Alea lacta', omstreeks 1924 gebouwd op de Cammenga werf, Zaandam (NL). Alhoewel het scheepje geen echte papieren had, heeft hij het toch geadopteerd toen de vorige eigenaar om leeftijdsredenen afhaakte. Typisch voor dit Nederlandse model bakdekker is het guitige oogje in de opbouw. Dat zou het handelsmerk van deze werf geweest zijn, waardoor er ook weinig twijfel bestaat over de herkomst.

Zoals bijna elke man beleefde Johan een paar jaar geleden zijn 'midlife' crisis en de opties lagen voor de hand: een motor, een cabrio, een nieuw lief... Maar Johan koos voor veilig en het werd een oude boot, een bakdekker.

Als neofiet in de watersport volgde hij wel de wijze raad van een collega. Wil je varen, huur dan eerst een boot samen met het gezin. Springt er niemand binnen de drie dagen in wanhoop over boord, dan kan je een aankoop overwegen.

Hij kon het bootje maar niet uit zijn gedachten bannen. En alhoewel hij nog steeds niets, maar dan ook niets van boten kende, werd de koop gesloten. Misschien had daar de naam 'Alea lacta' wel wat mee te maken. De volledige Latijnse uitdrukking luidt 'Alea lacta Est' of de teerling is geworpen. De beroemde woorden die Julius Caesar uitsprak toen hij de Rubicon overstak.

Een proefvaarvakantie

Bij terugkeer uit Frankrijk na de proefvaarvakantie dook Johan dan ook het internet in en kwam zo een aardig bakdekkertje op het spoor, voor een zacht prijsje. Hij vond het een mooie boot die hem deed denken aan de stereotiepe vorm van boten in kindertekeningen. Hij kocht hem in vertrouwen; vond de boot in relatief goede staat; alleen was het dek ooit 'geteerd' geweest en vertoonde het heel wat barsten. Die nam hij met veel goede moed onder handen. Intussen was Johan lid geworden van de VVBHV waar hij van zielsgenoten heel wat goede raad kreeg bij het klussen.



Een boot dient om te varen...

De boot lag in Eijsden, net over de Nederlandse grens, op een oude arm van de Maas. Een rustige ligplaats zonder doorgaand scheepsverkeer en daar kon Johan alle tijd uittrekken om de finesse van het varen onder de knie te krijgen.

Een zalige ligplaats om van de vakanties te genieten, maar een boot dient om te varen, toch?

Bij de tweede sluis begaf de motor het. Geen probleem dacht Johan, er zal wel zoiets bestaan als 'wacht op de weg' maar dan op het water. Viel dat even tegen. Het was zoeken om mensen te vinden die hem weer op weg konden helpen.

Ondanks zijn persoonlijke naïviteit had hij nooit het gevoel een 'kat in een zak' gekocht te hebben. Misschien denkt de familie er een beetje anders over.

De bedrijfszekerheid is belangrijk voor het vertrouwen van de bemanning in de schipper.

Omdat de bedrijfszekerheid van het vaartuig belangrijk is voor het vertrouwen van de bemanning in de schipper en de tocht, maakt Johan deze winter werk van een grote revisie. Daar kan hij moeilijk omheen. Deze zomer op weg naar de reünie van de historische vaartuigen tijdens Open Monumentendag in Gent, strandde hij met motorkoelingsproblemen in Mechelen. "Maar ooit haalt hij wel Gent en misschien zelfs verdere horizons." En alhoewel hij zichzelf een grote kluns noemt, leert hij veel met de ogen wanneer vakmensen of vrienden herstellings- of onderhoudswerkzaamheden uitvoeren aan de boot. „Een volleerd technicus zal ik niet worden, maar mijn plan trekken, dat moet zeker lukken,” aldus Johan.

Noodzakelijk onderhoud

„Het onderhoud is noodzakelijk maar valt al bij al wel mee. Je mag het niet laten aanslepen. Vorig jaar heb ik weinig tijd besteed aan klusjes en dat moet ik dit jaar bekopen. Maar ik heb echt niet



het gevoel het slachtoffer te zijn van schuur- en schilderwerken. Er staat zoveel tegenover.”

Het gezin stapt nog steeds blijgezind aan boord voor een tochtje, ook al is het comfort bepaald primitief. „Wij hebben die luxe op het water echt niet nodig, met de basisvoorzieningen voelen wij ons heel gelukkig.”

Het is de rust van het water, de traagheid van het varen wat ons gelukkig maakt. Wel worden de kinderen een tikkeltje ongeduldig wanneer de papa

Het is de rust van het water, de traagheid van het varen wat ons gelukkig maakt.

weer eens aan de praat geraakt met een toevallige voorbijganger. „Een oude boot trekt mensen aan en iedereen wil een praatje maken, dat vind ik ook de charme van een oude bakdekker”, stelt Johan.

Dat sommige gezinsleden daar eventjes anders over denken, kan de pret niet drukken. En Johan is niet bang dat de boot in latere tijden eenzaam zal achterblijven. Zijn zoon wil zo gauw mogelijk ook een vaarbrevet halen en hoopt ooit de boot te kunnen overnemen van zijn vader. Voor de 'Alea lacta' blijft de teerling alvast rollen.

Nog een paar bakdekkers van leden van de Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen

Milenka, in 1935 gebouwd bij Akerboom te Oestgeest, Nederland. Afmetingen 14,2 x 3,2 m. De huidige eigenaar kocht de totaal verwaarloosde Milenka in 1995 en was er enkele jaren zoet mee om de boot weer in conditie te krijgen. De buitenzijde en de betimmering is nog origineel. Bijzonder is dat de Finse 'Valmet' dieselmotor helemaal voor in de punt is geplaatst en de schroef via een lange schroefas, die door heel de boot loopt, wordt aangedreven. →



The Broomside, gebouwd in 1940 in Lowestoft, Groot-Brittannië. Afmetingen: 10,90 x 3,05 m. In 1940 werd de bakdekkruiser Ramille 2 gebouwd op de Broomwerf in Lowestoft. De boot is gebouwd in Honduras mahonie op eiken spanten. In totaal werden 6 schepen van dit type gebouwd waarvan er naar bekend nog twee varen.

Het schip zou deelgenomen hebben aan de evacuatie van Britse soldaten vanaf Duinkerken in operatie Dynamo bij het uitbreken van Wereldoorlog II. Nadien kwam het schip in handen van verschillende eigenaren. Een Nederlandse eigenaar gaf de boot de naam 'Houten Klaas'. In 2003 werd de boot naar België gebracht en omgedoopt tot 'The Broomside'. ↓



↑ **The Old Lady**, bakdekkruiser uit 1936, gebouwd op de Kralinger werf, Rotterdam, Nederland door Fred J. Kemper. De romp is volledig origineel, de opbouw werd door de vorige eigenaar aangepast. Afmetingen 11 x 3 m.



Alice, een pareltje aan de bakdekkerskroon

Serge fietste vaak langs het jaagpad van het Kanaal Leuven-Mechelen en hield steevast even halt bij de ligplaatsen van de historische vaartuigen, net voor de Zennegatsluis waar het kanaal, de Dijle en de Zenne samenvloeien. Daar zag hij de bakdekker 'Alice' jaar na jaar wegwijnen.

Toen de eigenaar wegens tijdsgebrek dan toch besloot om de boot te verkopen, twijfelde hij niet. Zijn liefde voor dit icoon uit het interbellum haalde het op alle twijfel en onzekerheid die de aanschaf van een onderkomen bakdekker met zich brengt.

„Ik hou van de stijl uit de jaren 20 en 30, ik woon ook in een oud herenhuis en dezelfde stijlkenmerken vond ik terug aan boord van Alice.”

Alice is een bakdekker met een gedocumenteerde historie, vorig jaar erkend als varend erfgoed.

Bakdekker Alice werd gebouwd in 1932 op Cockerill Yards in Hoboken.

Oorspronkelijk was ze bedoeld om de Congostroom te bevaren, aangedreven door een stoommotor. Maar Alice heeft de tropen nooit gehaald.



BAKDEKKER ALICE MET FRAAI SPITSGAT EN RUIME ACHTERKAJUIT WAAR OORSPRONKELIJK DE STOOMMOTOR ZOU KOMEN.



Het scheepje werd afgebouwd voor een rijke industrieel en kreeg een luxe interieur in tropisch hardhout in art deco stijl. Op de plaats van de stoommotor werd een achterkajuit voorzien. Bij de restauratie werd het oorspronkelijk interieur volledig gerespecteerd en dat maakt van Alice een pareltje.

Met haar vrij unieke 'spitsgat' is zij een fraaie verschijning op tal van evenementen van historische vaartuigen.

Maar was Serge dan niet afgeschrikt door het vele werk dat hem te wachten stond bij de aankoop? „Als filmregisseur heb ik periodes van intensief werk en weken dat ik het rustiger aan kan doen. In die periode kon ik me dan volledig aan het opkalefateren van Alice wijden. Na anderhalve maand voltijds werken werd het scheepje weer toonbaar. Er moest zowat tien jaar achterstallig onderhoud worden ingehaald.”

Serge is naast filmproducent ook actief in de beeldhouwklas van de kunstacademie van Mechelen. Hij weet dus hoe hij met verschillende materialen, van staal tot epoxy, moet omgaan en die vaardigheden kwamen bij het opnieuw in conditie brengen van Alice goed van pas.



BOOT KLASSIEK

„Tien jaar geleden was er een zo goed als nieuwe motor ingebouwd, een Perkins 4-cylinder. De technicus die dat werk geklaard had, heeft de motor opnieuw onderzocht en op de batterijen na was daar niets mis mee. Maar toen kwamen de toch wel onaangename verrassingen.

Een generale kortsluiting had het volledig elektrisch systeem kapot geslagen, de omvormer en batterijlader inbegrepen. Dat was even slikken,” aldus Serge, „maar we hebben het elektrisch systeem grondig vernieuwd en dat moet ons gebruiksgemak en gemoedsrust geven voor de komende jaren. Idem dito voor het onderwaterschip. Dit heb ik tot op het staal blank gezet en voorzien van twee lagen twee componenten epoxyverf, zodat we daar ook de komende jaren geen omzien naar hebben.”

Eigen karakter

Serge had weinig ervaring wat varen betreft, maar de oudgedienden van de VVBHV waren gul in het delen van aanwijzingen en de lokale havenmeester gaf zelfs een paar lessen. En dan was het oefenen en nogmaals oefenen om vertrouwd te raken met het besturingssysteem van de boot. Want vergis je niet, Alice heeft een eigen karakter en wil dat je haar aanlegt zoals het haar best bevalt. Maar eenmaal je je daarin schikt, loopt alles vlotjes.

„Een boot van 10 meter met een gewicht van 12 ton in beweging, dat is even wennen. Je moet de kracht van je motor leren kennen. Gelukkig reageert Alice, die voorzien is van een roer met kettingen, zeer nauwgezet. Maar achteruitvaren is niet zo makkelijk, want dan blijkt de sturing minimaal te zijn. Alles gaat langzamer, het komt er op aan je geduld niet te verliezen, alles rustig te doen, je niet laten opjagen”, benadrukt Serge.

„Met onze bakdekker hebben we niet alleen een varend monument maar ook een buitenverblijf. Vroeger gingen we na het fietsen vaak op café, nu nemen we een aperitiefje aan boord. De ligplaats aan het Zennegat is een oase van rust in de natuur. Het hele gezin geniet ervan, de jongens kunnen er vissen en roeien, je heb onmiddellijk een vakantiegevoel en dat bij wijze van spreken in onze achtertuin, want we wonen ook in Mechelen. We hebben een verwarming geïnstalleerd zodat we ook in het voor- en naseizoen kunnen genieten van de boot.”

Op 'citytrip' met de boot

Alice is een regelmatige deelnemer aan het jaarlijkse festival van de oude scheepvaart 'Oostende voor Anker'. De laatste tocht naar Oostende had Serge gespreid over een langere periode. Zo bleef hij een paar weken 'hangen' in Gent en in Brugge. Na het weekend ging hij dan met de trein terug naar huis en het volgend weekend weer terug naar de boot.

„Zo beleven we in feite citytrips in eigen land aan boord van onze boot. Wanneer er zich meer tijd aandient, staan zeker de Franse kanalen op het programma.” Ook bij Serge is de opvolging verzekerd. Zijn oudste zoon neemt regelmatig het roer in handen en is al even gaan informeren welke studierichtingen de Hogere zeevaartschool aanbiedt.

Altijd een beetje avontuur

„We hebben al veel verre reizen achter de rug naar exotische bestemmingen, maar varen langs de Vlaamse binnenwaters moet als ervaring hiervoor niet onderdoen. Je ziet het leven aan de wal vanuit een totaal ander oogpunt, je heb de rust die uitgaat van het varen en van de natuur, maar toch ook altijd

dat beetje spanning. Worden we opgelopen, hoe dient de volgende sluis zich aan... Elke situatie is anders, maar dat maakt het juist plezierig en spannend.

Een oude boot opknappen is een beetje zoals werken aan een oldtimer en ook hier is regelmatig onderhoud belangrijk, maar nu het achterstallig onderhoud is bijgebeend, valt het alles samen heel goed mee. „Ik zou iedereen een bakdekker aanraden,” aldus nog Serge. „Je hebt al bij al aardig wat ruimte op een beperkte oppervlakte en de romantiek van het varen en leven aan boord, dat krijgt je er gratis bij.”



De bakdekker, een betaalbaar bootje?

Was de bakdekker bij zijn ontstaan in het interbellum gereserveerd voor de gefortuneerde klasse, dan is de boot vandaag best betaalbaar. De prijs is sterk gerelateerd aan de staat waarin het jachtje zich bevindt. Voor bedragen rond de 10.000 euro kan men al een exemplaar op de kop tikken, maar reken dan minstens een vergelijkbaar bedrag om de boot in orde te brengen. Of neem anders 'verlof zonder wedde' om zelf de handen uit de mouwen te steken. Anderhalve maand voltijds werk vroeg het om Alice weer toonbaar te maken, 2.000 uur ging er op aan de verfraaiing van de Youkali.

Vanaf 20.000 euro zijn er bakdekkers te vinden in vaarklare toestand. De prijzen stijgen volgens de lengte, het gebruik van authentieke elementen en de motorisatie.

De bakdekker stond ook model voor nieuwe ontwerpen. Samen met Vripack ontwikkelde Statement Marine een multifunctionele bakdekkruiser, de PTS 26 en de PTS 30 respectievelijk 8 en 10 meter lang. Hier zijn de prijzen, afhankelijk van het uitrustingsniveau, het tienvoudige van de prijs van een 'opknapper'.

Liefhebbers van bakdekkers vind je terug via de Vlaamse Vereniging voor het Behoud van Historische Vaartuigen (VVBHV) op www.HISTORISCH-VAARTUIG.BE en in Nederland zijn de bakdekkers ook ruim vertegenwoordigd binnen de Vereniging van Booteigenaren Oude Glorie, www.OUDEGLORIE.NL. Welke schoonheden de Zweedse Klassiekers Club telt vind je op: www.ZWEEDSEKLASSIEKERCLUB.NL/



Youkali, bakdekkerliefde over de grenzen

Een speciale plaats in de bakdekker familie is voorbehouden aan de 'Petterssons'.

Carl Gustaf Pettersson was een begenadigd en zeer productief Zweeds nautisch architect. Zijn ontwerpen hebben iets speciaals, iets typisch en herkenbaars. Je kan zo zeggen: 'dit is een Pettersson'.

Het is op zich uitzonderlijk dat scheepstypes vernoemd worden naar de tekenaar, meestal wordt naar de werf verwezen of is er een merknaam. Duidelijk alleen de grootste ontwerpers valt die eer te beurt.

Carl Pettersson ontwierp meer dan 1.000 vaartuigen, variërend van kano's tot grote vrachtschepen, maar hij is vooral bekend om zijn motorboten in mahoniehout. Rond 1920 kwam hij met de Viking X op de proppen, 7 meter lang, bijna 2 meter breed en aangedreven door een binnenboordmotor.

Dat scheepje zou model staan voor vele andere Zweedse houten boten. En net op zo'n type werden Staf en Monique verliefd. Zij vonden hem verwaarloosd in een achtertuin in de omgeving van Linköping en lieten de boot langs de weg van Zweden naar Gent overbrengen.

De boot werd gebouwd in 1935 naar een ontwerp van Carl Gustav Pettersson, in opdracht van een gezin met twee kleine kinderen en werd 'Bialite'

gedoopt, naar de woonplaats van de eigenaar. Hij werd voornamelijk gebruikt om te varen aan de Scherenkust in de omgeving van Bohuslän in Zuid-West Zweden.

De boot werd van de eerste eigenaar gekocht door Per Thyren, een vliegtuigenieur bij Saab, die met de boot gevaren heeft tot begin jaren 2000. Daarna raakte het bootje in de vergeethoek tot Staf en Monique hem vonden. In 80 jaar zijn zij pas de derde eigenaar.

Flink onder handen nemen

De boot is volledig in mahonie uit Honduras, een mooie roodkleurige stabiele houtsoort, goed verwerkbaar en zeer duurzaam. De spanten en de kiel zijn uit eikenhout vervaardigd. „Het spreekt voor zich dat een houten boot die enkele jaren buiten heeft liggen verkommeren eens flink onder handen moest genomen worden. Dat hebben we gedaan in een loods aan de Brugse Poort in Gent,” aldus Staf. De boot werd volledig ontmanteld, op zijn kop gezet en vanaf de kiel terug gerestaureerd. De originele Albin o-41 benzinemotor, een viercilinder met een vermogen van 24 pk, werd gereviseerd en terug geplaatst.

Na ongeveer 2.000 werkuren, tegen het vaarseizoen 2012, was de boot opnieuw vaarklaar.

„Ik ben er niet in geslaagd de boot duurzaam te laten varen met de originele motor op de huidige benzinetypes. Op de meest onmogelijke momen-



ten viel de motor stil en moesten de bougies gekuist worden om opnieuw verder te kunnen. De motor staat onder een geïsoleerde bakskist en is gelukkig goed bereikbaar. Desondanks hebben we dan toch maar snel beslist om een goedkope nieuwe diesel te laten inbouwen, een Chinese Timray van 20 pk, voorzien van een moderne homokinetische koppeling. Carl Pettersson zou het eens moeten weten! Misschien een te gehaaste en niet al te gelukkige keuze, vooral door de slordige inbouw die mij achteraf nog veel zorgen en aanpassingen vroeg," aldus Staf. Maar momenteel heeft hij alles netjes op orde en vaart de boot vrij stabiel en zuinig, ongeveer 2 liter per uur. Met de Timray van 20 pk kan de rompsnelheid van 11,6 km/uur probleemloos gehaald worden. Echt rustig varen doe je aan een kruissnelheid van ongeveer 9 km/uur. De Youkali - zo heet de boot vandaag (zie kader) - is lid van de Zweedse Klassiekers club en van de VVBHV.

Een goedkope chinese diesel, misschien niet zo'n goed idee.

„We varen nu reeds enige tijd met onze schoonheid rond. Ons bootje is vooral geschikt voor dag- en weekend uitstapjes, maar we trekken er ook verder mee weg.

De leefruimte is weliswaar beperkt, of misschien zijn we met zijn allen een beetje verwend? Wij slapen in de roef, het achterkajuitje is eerder geschikt voor kleine kinderen, maar die gebruiken we als opslagruimte. Een vast toilet is er niet, wij moeten het doen met, of liever op een chemische pot. De kuip kan volledig afgesloten worden met een tent. Dus zelfs bij Belgisch weer blijven we droog. Af en toe zoeken we een B&B of een hotelletje op om onszelf eens te verwennen. Op die manier blijft het avontuur steeds dichtbij en dan is het pas echt vakantie."



DE BOOT WERD VOLLEDIG ONTMANTELD, OP ZIJN KOP GEZET EN VANAF DE KIEL TERUG GERESTAUREERD.



Liefde op zijn smalst

De motorboten ontworpen door Petersson (en bij uitbreiding ook de bakdekkers) zijn zeer smal. Daarom werd beweerd dat hij een beslissende invloed had op het Zweedse geboortecijfer.

De slaappleatsen in die bootjes zijn zo smal dat man en vrouw niet samen de nacht kunnen doorbrengen zonder liefvallige gevolgen...

Misschien is dat de tweede betekenis van sommige types Petersson bekend als 'roef'-boot.

TEKSTEN: JEF BEERNAERT / LEO VAN DORSSELAER
FOTO'S: SERGE LEURS / LEO VAN DORSSELAER / STAF CANNAERTS



Favoriete tango van Kurt Weil

De oorspronkelijke naam van de boot van Staf en Monique was Bialite, naar de woonplaats van de eerste Zweedse eigenaar. Omdat zij daar geen 'feeling' mee hadden, hebben ze de vrijheid genomen de naam te veranderen. Dat werd 'YOUKALI' de titel van de favoriete tango van Staf, gecomponeerd door Kurt Weil in 1934. Meteen ook een link naar de tijd waarin de boot getekend werd.

De tango werd in 1946 voorzien van 'lyrics' door Roger Fernay. Die tekst is zeer toepasselijk en gaat over een bootje dat rondobbert op zoek naar een mythisch eiland van verlangen en geluk.

Youkali, c'est le pays de nos désirs
(Youkali is het land van onze verlangens)
Youkali, c'est le bonheur, c'est le plaisir
(Youkali is het geluk en het plezier)
Mais c'est un rêve, une folie
(Maar het is een droom, een gekheid)
Il n'y a pas de Youkali ...
(Er bestaat geen Youkali...)
Maar dat is dus nu even anders!

Voor het schilderen van de naam op de boot werden geen plakletters gebruikt maar een sjabloon van het lettertype 'Transito' ontworpen door Jan Tschichold, een Duitse graficus en letterontwerper die in 1927 'Die neue Typographie' publiceerde, een manifest voor modern design.