

REFIT

Zephyr

TRENDSETTER UIT 1939



REFIT

Ruim 80 jaar na haar eerste tewaterlating in 1939, ging gracieus motorjacht *Zephyr* na een uitzonderlijk grondige renovatie opnieuw te water.

TEKST & BEELD **KEES STUIP**





De heer Smit met vlinderstrik en kapiteinspet aan het stuur in 1939



In 1939 werd op de toenmalige scheepswerf De Vliet te Aalsmeer (nu Koninklijke De Vries Scheepsbouw) de bouw van *Zephyr* voltooid. De opdrachtgever was dhr. L. Smit van L. Smit Scheeps- en Werktuigbouw te Kinderdijk. Het was een zeer innovatief ontwerp van H.W. de Voogt, die met grote precisie aan het ontwerpproces werkte. Aan de in 1932 opgerichte Stichting Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation (het tegenwoordige Maritime Research Institute Netherlands, of MARIN) in Wageningen gaf hij de opdracht om een schaalmodel van *Zephyr* te bouwen en te testen. In die tijd nogal uitzonderlijk voor een jacht van 15 meter lang. De uitkomsten van de testen voor de rompsnelheid van het schip met 160 pk voortstuwing klopten exact met de ervaringen van het later opgeleverde jacht.

Bouwnummer 373

De start van de bouw was in september 1938. Negen maanden later, op 19 mei 1939, was het schip gereed. Revolutionair aan de bouwwijze was onder meer het materiaal van de spanten, de kiel en de schotten, waarvoor peraluman werd toegepast. Dit is een sterke en lichte aluminiumsoort met een magnesiumcomponent, destijds veel gebruikt in de vliegtuigbouw. Smit wilde immers een snel en dus licht motorjacht.

De romp was diagonaal karveel gebouwd. De buitenhuid was boven de waterlijn van 10 millimeter mahonie en eronder van 10 millimeter teak. De binnenhuid was 8 millimeter aan eikenhout. Het dek en de opbouw waren weer van mahonie. Er stonden midscheeps twee Kervath V8 scheepsmotoren van elk 85 pk; er moest een snelheid van ruim 15 knopen per uur gehaald kunnen worden.



Griekse eigenaar

Tijdens en na de oorlogsjaren is weinig bekend van het ship. Ze heeft ooit een Griekse eigenaar gehad. Hij liet er een flybridge op zetten en beklede haar volledig met epoxyhars. Tevens werden door hem de twee V8-motoren vervangen door twee hekaandrijvingen.

Zephyr in 2017 ontdekt

De huidige eigenaar, Jeroen van der Toorn, is een ervaren zeiler en reeds in het bezit van enkele boten. Hij ontdekte *Zephyr* in 2017 op een kleine werf en kwam in contact met de toenmalige eigenaar.

Het was Jeroen meteen duidelijk dat het ship de eigenschappen had waar hij naar op zoek was. De ideale doorvaarthoogte, die geschikt was om onder verreweg de meeste bruggen in het land door te kunnen. Het was daarnaast een handzaam jacht om met familie tochten van een lang weekend te maken met voldoende eigentijds comfort. Bovendien was de lengte van 15 meter uitstekend om bijvoorbeeld als passant makkelijk een ligplaats te vinden. Jeroen is lid van de Feadship Heritage Fleet en herkende de stamboom van *Zephyr* meteen. Hij kreeg de gelegenheid om een bod op het (nog te restaureren) ship te doen en daarna was de koop vrij snel rond. Vanaf dat moment begon de voorbereiding voor een twee jaar durend restauratieproces. →





Feadship Authenticity Counsel

“Ik wilde dat de restauratie uitgevoerd werd met als doel het behoud van de Feadship-stamboom, en nam daarom contact op met het Feadship Refit Team in Makkum,” vertelt Jeroen. “Deze vaklieden waren op slag verliefd op het ontwerp; allen waren vastbesloten om de werkzaamheden aan *Zephyr* naar Feadshipnormen uit te gaan voeren. En er werd overeengekomen om mij – na goedkeuring van het opgeleverde project – het certificaat van de Feadship Authenticity Counsel te verlenen.”

Feadship stelde voor om bij partner Yunique (tevens in Makkum) het project te laten uitvoeren. “Dit is een kleine werf, die zich gespecialiseerd heeft in refits van kleinere niche jachten. Het streven naar een uitzonderlijk professioneel niveau van vakmanschap staat bij hen hoog in het vaandel.”

Mock-ups

Er werd ruim twee jaar gewerkt aan de ‘reïncarnatie’ van *Zephyr*. De rompconstructie was nog in een uitstekende conditie. Het team bij Yunique was onder indruk van de kwaliteit en het vakmanschap uit de jaren 30. Samenwerking van Jeroen met het team op de werf was cruciaal. Gaandeweg groeiden ze gezamenlijk in het bouwproces. “Zeer regelmatig bezocht ik Yunique voor overleg en het samen zoeken naar de beste oplossingen,” vertelt Jeroen. “Van materiaalkeuzes voor binnenbetimmering en meubilair tot sanitair, stofferingen, geluidsisolatie en keukeninrichting.

“De peraluman romp van het schip was in 1939 vrij revolutionair”

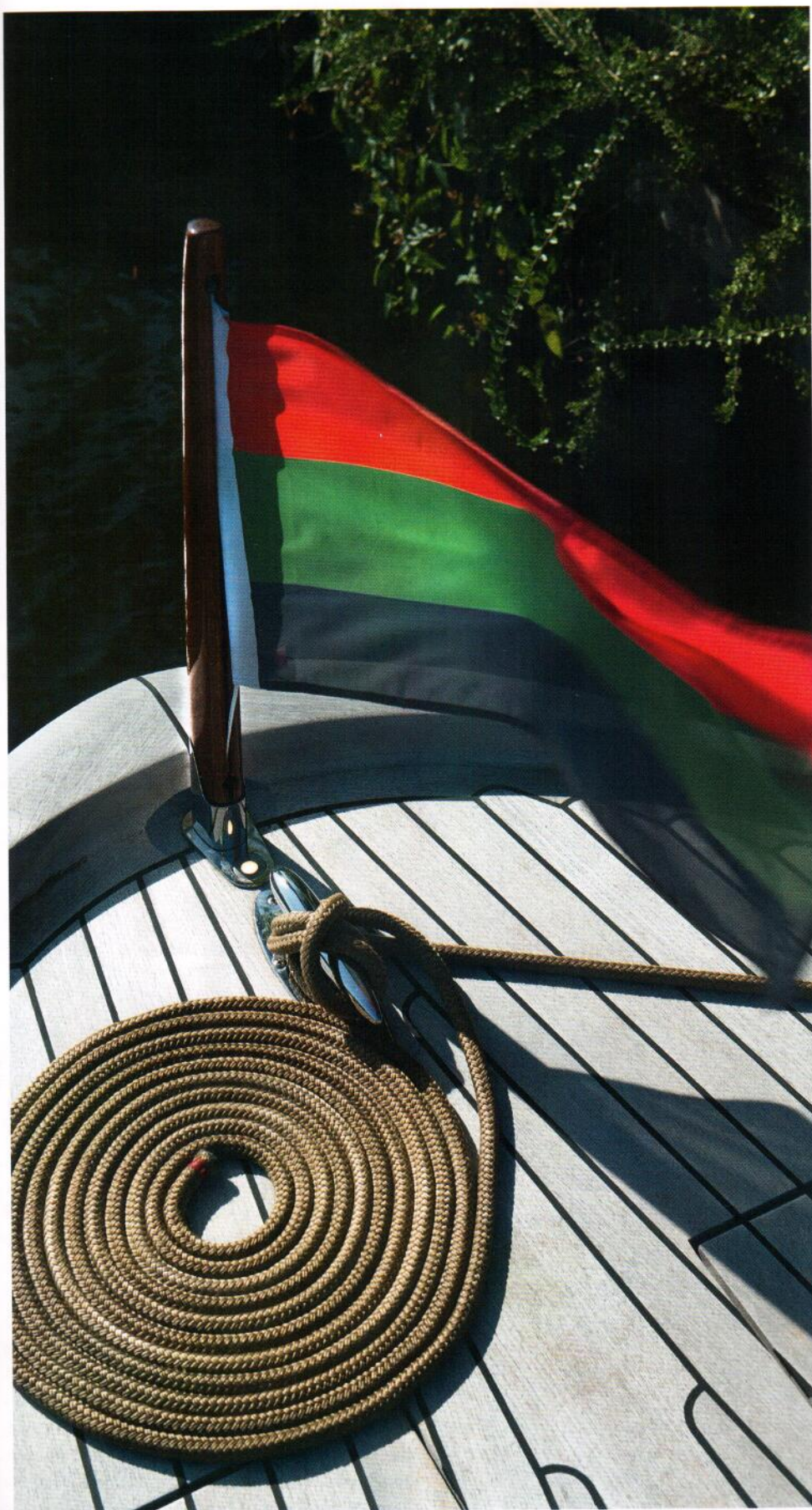


REFIT



Zo zijn bijvoorbeeld de stuurstoelen voor de buitencockpit door middel van mock-ups tot stand gekomen. Eigenlijk is zowat alles aan boord wat los en vast zit is *one-of-a-kind*.² Uiteraard werd ervoor gezorgd dat de klassieke uitstraling van *Zephyr* behouden bleef, maar wel met gebruikmaking van modern materiaal. Een mooie uitdaging was de vervangen spiegel, waar ooit de twee hekaandrijvingen ooit in stonden. De spiegel werd uitgebouwd met een zwemplateau, wat het profiel van het gehele schip weer ten goede kwam.

De twee (oude) grote V8-motoren stonden ongeveer midscheeps, maar de twee nieuwe Yanmars nemen veel minder plaats in beslag, zodat het schot van het motorcompartiment meer naar voren kon komen te staan. In het veel ruimer geworden achteronder konden nu drie slaapplekken worden gecreëerd. Een functionele verlijmde stijlvolle raampartij net boven waterlijn zorgde voor de nodige lichtinval, maar de originele boordlichten en patrijspoorten zijn zo karakteristiek dat ze volledig werden gerestaureerd en weer opnieuw zijn geplaatst. →



God van de Westenwind

De originele indeling van het interieur werd iets aangepast. Dit is terug te zien in de ruime open salon, waar nog ruimte is voor extra slaapplekken. In de praktische keuken met open karakter zit het werkblad van Corian met inductiekookplaat. In het gehele schip is de wegering van wit gespoten latwerk van populierenhout met een kleine tussenruimte ertussen, wat een frisse uitstraling geeft en de eiken binnenhuid ertussen nog goed laat zien. Dit latwerk is bevestigd met schroeven die stuk voor stuk handmatig zijn gepolijst.

De naam 'Zephyr' is afgeleid van Zephyrus, in de Griekse mythologie de god van de Westenwind. Heel toepasselijk vindt Jeroen. "Als we in de buitencockpit staan te navigeren, komen we ruim boven de voorramen uit, voelen we de (meestal westen)wind door onze haren en genieten we met volle teugen van haar temperamentvolle *élégance*!"

Vrouwelijk schip

In de oudheid kregen schepen vaak de naam van een heilige vrouw, of bijvoorbeeld de moeder van de eigenaar van het schip. Het 'object schip' kreeg zo meer een identiteit, werd zo meer als een persoon ervaren, die het schip en haar bemanning kon beschermen. De band met het schip werd sterker en de bemanning zorgde ook weer beter voor haar. Als we dan Zephyr met haar geringe diepgang gracieus in haar element zien varen, zonder een waarneembare hekgolf, doet ze haar slanke vrouwelijke verschijning zeker eer aan. ┘

**"Alles aan
boord van
Zephyr is one-
of-a-kind"**

REFIT



SPECIFICATIES

LENGTE	15 m
BREEDTE	3,4 m
DIEPGANG	0,75 m
WATERVERPLAATSING	8,3 ton
VOORTSTUWING	2 x Yanmar 6-cilinder, elk 195 pk
BOEGSCHROEF	Vetus in combinatie met de aandrijving
BRANDSTOFTANK	400 l
WATERTANK	200 l
ZWART/GRIJSWATERTANK	100 l
TOPSNELHEID	22 kn
CAMERA'S	1 x motorkamer 1 x boven anker op de steven



BOVEN: Feadship gaf een certificaat uit om de originaliteit van het schip te bevestigen



HET NEDERLANDSE YACHTING-MAGAZINE

NAUTIQUE

Watervastgoed

**HEERLIJK
HARLINGEN**

+

Sails & the city

**DE FEESTEN
VAN SYDNEY**

*Made in
Holland*

SCHEEPSMODELLEN
VAN DUBBELMAN

ONDERZEEBOTEN
VAN U-BOAT
WORX

PREVIEW

**'THE ECO
YACHT'**

DOOR MARC PAJOT
EN WIDER YACHTS

4x

Scheepsprofiel

**80 SUNREEF POWER
FAIRLINE SQUADRON 50
ANTARES 11 & OCEANIS 40.1**

EDITIE FEBRUARI - MAART 2021 - WWW.NAUTIQUE.NL

8 719325 044492

00121

ADVIESPRIJZ

€ 7,99