

# VAREN

Het meest gelezen watersportmagazine van België

## REPORTAGE

Toervaren

Op bezoek bij het MRCC  
10 mooiste supplekjes  
in België

Dossier Olympische  
Spelen - 49erFX

Interview Anouk Geurts  
en Isaura Maenhaut

## GETEST

### Axopar 29 XC Cross Cabin

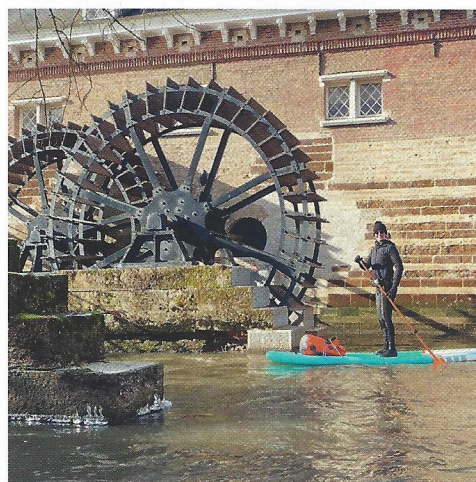


5 425000 290032

Maandblad • Jaargang 58 • April 2024 • Afgiftekantoor MassPost Centra Antwerpen  
Aquamedia nv • Tijdschriftnummer: Pg12952 • €4,90



# in deze VAREN



## En verder ...

### GETEST

- 16 Axopar 29 Cross Cabin

### RUBRIEKEN

- 6 Pas in de plas - Motorboten
- 7 Pas in de plas - Zeilboten
- 8 Val tot wimpel - nieuwe producten
- 10 Korte Golf - watersportnieuws

### REPORTAGE

- 22 Restauratie 'Zeester'
- 28 Op bezoek bij het MRCC
- 32 Dossier Olympische Spelen - 49erFX
- 36 Interview Anouk Geurts en Isaura Maenhaut
- 40 School at Sea
- 44 Toervaren
- 48 10 mooiste supplekjes in België
- 54 Reisverhaal 'Ergens onderweg'

### NIEUWS

- 60 Clubnieuws
- 64 Federatienieuws VVW
- 65 Federatienieuws WWSV



Negen meter lange stalen boot uit 1968 met vernieuwde top uit mahonie en eik en met de historische 10 pk 1-cilinder SABB 1G dieselmotor.

EEN BLIK OP DE RENOVATIE VAN EEN TREWES COMMODORE 32

# De Zeester

December 2022. Op een online Nederlandse bootveiling werd een Trewes Commodore 32 - destijds ontworpen door S.M. van der Meer -, met ligplaats in Woudsend, Friesland, per opbod verkocht. Wikipedia vermeldt over deze boot: 'In het tijdvak 1960 - 1965 was er in Nederland een sterke economische groei waardoor er meer vraag was naar luxe en grotere zeewaardige jachten.'

TEKST EN FOTO'S: JAAK MINTEN



De Zeester in de haven van Woudsend.

De 'Trewes Commodore' is de opvolger van de 'Trewes I'. De 'Commodore' is 85 cm langer dan zijn voorganger 'Trewes I', heeft een jachthek (*achteroverhang, nvdv*) in plaats van een platgat, een forse voorsteven, mooi gevormde lijnen en voor zijn grootte een uitgebreide inrichting. Hoewel voor Nederlandse omstandigheden gebouwd, was er ook in het buitenland vraag naar. De 'Trewes Commodore' was onder andere door deze factoren direct een succes en paste perfect in het tijdsbeeld. Tegenwoordig zijn deze rond 40 jaar oude stalen jachten, vaak nog steeds uitgerust met een originele SABB Diesel, door liefhebbers met veel liefde gerestaureerd en/of in de vaart gehouden.'

Alle krediet en lof gaat naar de vorige eigenaar die de prachtige luxueuze houten constructie



Het knappe werk van de vorige eigenaar die de hele top van de kajuit vernieuwde.

Nieuwe matrassen en zitkussens.



## “De motor sloeg aan bij een eerste poging na 3 jaar stilstaan.”

eigenhandig vervaardigde. De boot werd verkocht voor 5.000 euro, wetende dat een oldtimer onderhoud vergt alsook dat onderdelen moeten vervangen worden teneinde aan de behoeften van de opvarenden en aan de wetgeving te voldoen. Misschien was het een miskoop door een onervaren zeiler. Interessant is wel dat op internet heel wat te lezen valt over mr. van der Meer, de architect van de Commodore midden vorige eeuw.

De boot lag ondertussen een 3-tal jaar op het droogdok, netjes verpakt in dikke zware zeildoeken. Ze had enkel een 12V-systeem (huisbatterij en startbatterij) die opgeladen werden met een Vetus batterijlader (12 V, 25A), een lekkende dieseltank, 5-stel zeilen, een log en dieptemeter, een oud toilet zonder gelijk welke tank dan ook. De eerste renovatiewerken omvatten: toevoeging van watertank van 80 liter, een nieuwe dieseltank (80 liter), dieselfilter met waterafscheider, een omvormer van 2.000 W (van 12 naar 230 V), navigatielichten geplaatst op boeg en hek, de marifoon werd vernieuwd en een AIS geïnstalleerd, een walstroom-beveiliging en een galvanische isolator. Daarnaast werd ook de vloer in de kuip en de lattenbodem onder de matrassen vervangen. Ook het keukenblad werd vernieuwd in de hoop er ooit de kookplaat in te monteren. De zitkussens werden ook vernieuwd, want de oude hadden, ondanks herhaaldelijk wassen,

toch een muffe geur. Alle zitbanken werden grondig geschuurd en in de vernis gezet.

Overall zat nog oude loodhoudende verf op, die hiermee ook een typische ‘oude geur’ verspreidde. Deze geur was bovendien lichtjes vermengd door een diesel-geur (afkomstig van de lekkende tank). Een belangrijke mijlpaal in deze voorbereidende periode op de maidentrip (onze maidentrip) was wel het testen van de motor. Deze had meer dan 3 jaar stilgestaan en moest misschien volledig gereviseerd worden. Voorbereidend werk was om de oude handleidingen door te nemen; deze oude documenten zijn verbaazingwekkend genoeg in diverse talen op internet te vinden! Eerst werd alle oude diesel goed weggespoeld met werd de oude dieselfilter vervangen door een exemplaar dat ik vond op [dedieseldokter.nl](http://dedieseldokter.nl). Het waterkoelingssysteem was (gelukkig) met antivries beschermd tegen vorst; dit werd niet vervangen, maar zou weggespoeld worden indien het pompsysteem van de motor nog intact zou zijn.

Zoals in elk goed verhaal sloeg de motor aan bij één van de eerste pogingen om hem op te starten. Wat een geluk! ‘Deze één-cilinders zijn niet kapot te krijgen’ hoorde ik hier en daar fluisteren. Een intrigerende motor overigens. Er is geen keerkoppeling maar wel een systeem waarmee je de stand van de schroefbladen kan veranderen. Afhankelijk van die stand vaar je naar voor of naar achter, de motor draait altijd in dezelfde richting. Allicht komt dit ook de levensduur ten goede.

Dat de aansturing hiervan verkeerd op de boot geïnstalleerd was (de hendel naar voor om achterwaarts te varen) was niet echt zorgelijk, wel dat de aansturing voor de gashendel aan bakboordzijde gemonteerd. Dus voor de gashendel moest je naar stuurboord en



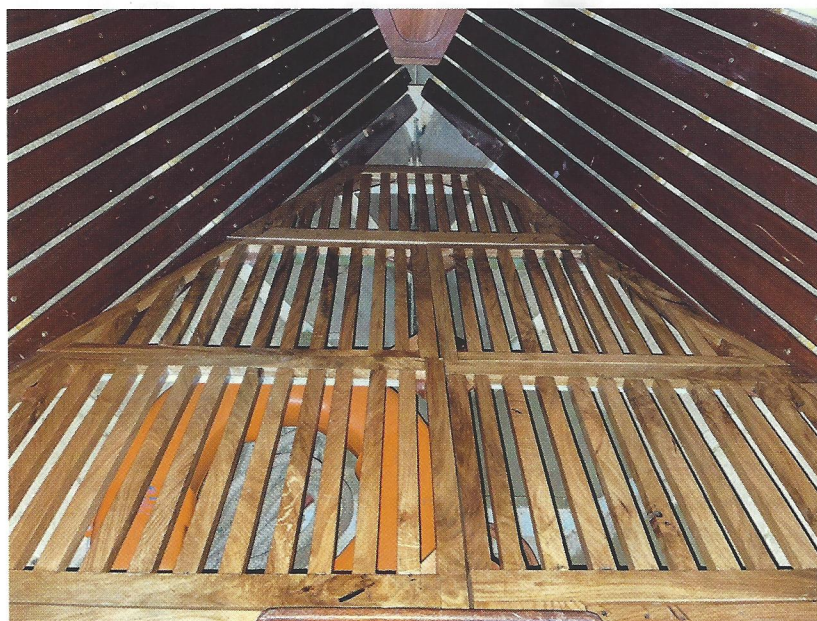
“Tornen we niet aan het historische karakter van deze boot?”

voor de stuwing, voor of achter, naar bakboord. Dat moesten we wel even veranderen.

Tussen de renovatiewerkjes door werd de administratie in orde gebracht: de boot moest in België worden ingeschreven om een officieel registratienummer te krijgen (via FOD Mobiliteit en Vervoer; de Zeester kreeg het nummer B410872). De marifoon aangemeld bij het BIPT om een MMSI & ATIS nummer te verkrijgen. De ZEESTER kreeg mee: 205338570 (MMSI) en 9205173385 (ATIS). En als laatste werd ook de verzekering in orde gebracht en daarvoor was een huiddokterapport nodig. Beetje nerveus want het vertrek naar Nieuwpoort zou niet lang meer op zich laten wachten.

### Eerste schade

In juni 2023 was de weersvoorspelling prachtig, enkele weken aan een stuk mooi weer en weinig wind. De overtocht van Woudsend (Friesland) naar Nieuwpoort werd gepland midden juni. Van Woudsend voeren we naar Stavoren, dan over het IJsselmeer naar Enkhuizen, over het Markermeer naar Amsterdam en vervolgens naar IJmuiden. In Broekerhaven, direct na het doorvaren van de sluis in Enkhuizen, hielden we halt om een doorgeroest scharnier van het roerblad te herstellen. Twee oudgediende havenmeesters waren zeer bereidwillig om ons te helpen met de vervanging van het bovenste scharnier. Dit was een leuke ervaring: deze mensen hielpen ons belangeloos en met veel enthousiasme! In deze kleine stresssituatie genoten we extra van de solidariteit en hulpvaardigheid. Snel na de herstelling vervolgden we onze weg en ervoeren voor het eerst het effect van de 'korte golfjes' op het Markermeer, vooral nabij het IJ. Ons eerste plan was om de 'Staande Mast-Route' naar het Zuiden te volgen, maar helaas was een ophaalbrug nabij Spaarndam buiten gebruik en dit voor onbepaalde



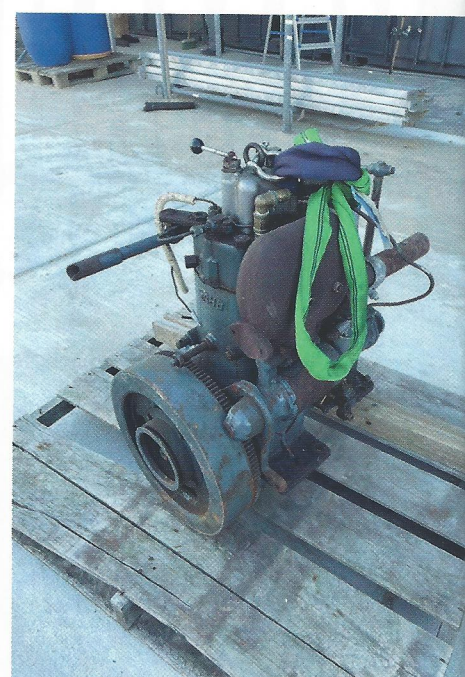
*Het nieuwe keukenblad en de vernieuwde lattenbodem in de boeg van het schip.*



Het nieuwe roerblad geïnstalleerd en zicht op de schroef met keerbare bladen.



De vernuftige 2-blads schroef met keerbare bladen.



De historische SABB 1G 10 pk dieselmotor na demontage uit de boot.

tijd. Er bleef niets anders over dan verder het IJ af te varen om buitenom te gaan. Dat kapotte scharniertje was nog maar het begin ...

### Roerbreuk

Na de herstelling aan het roer voeren we voldaan richting zee. Maar nog voor we daar waren ging het helaas helemaal mis in de zeesluis van IJmuiden. Voordat de boot goed en wel kon vastgehaakt worden aan de sluismuur, dreef de boot plots dwars in de sluis. Of dit kwam door de wind of door een zoetwater bovenstroom bij het openen van de sluisdeuren blijft een vraagteken. In paniek, manoeuvreerden we totaal verkeerd en sloeg de boot eerst met de boeg en vervolgens met de spiegel tegen de hoge sluismuur. De boot bleek stuurloos: het houten roerblad was horizontaal middendoor gebroken ... Een bereidwillige zeiler bracht ons eerst uit de sluis en werden daarna door een grote vissersboot op sleeptouw genomen naar de dichtstbijzijnde jachthaven.

De schade was van dien aard dat we klaar waren met varen en de Zeester zou via wegtransport naar Nieuwpoort worden gebracht. Achteraf bekeken een groot geluk dat het roer niet brak toen we op zee waren geweest ...

### Oefenen

Een nieuw roerblad uit eik, versterkt met glasvezel en epoxy werd vervaardigd en iets groter gemaakt om meer controle te hebben.

De ervaring in de IJmuidse sluis gaf weinig vertrouwen, integendeel. Er werd dus duchtig geoefend in de periode van augustus tot november om aan- en afmeren onder de knie te krijgen. In- en uitvaren van een box blijkt voor een langkieler met een waterverplaatsing

van 7 ton helemaal niet zo eenvoudig als je de boot alleen wil of moet besturen. Zeker niet als er wat wind staat, hetgeen aan de kust meestal het geval is, zo ook in de Nieuwpoortse binnenhaven. Samen met enkele instructeurs van de vaarschool probeerde ik diverse vaarmethoden uit, maar hoorde vaak dat de 'logge zware boot' een krachtiger motor nodig. Korte bochten maken is geen sinecure, zij het voor mij onmogelijk. Een boegschroef zou hiervoor ook zeer handig zijn.

### Nieuwe motor

Mijn twijfels dreven me tot een belangrijke beslissing: met deze motor werd het moeilijk om relaxed te kunnen genieten tijdens het varen. De motor maakte naar verwachting behoorlijk lawaai, vooral (maar toch bijna uitsluitend) in de directe stuur omgeving, maar het was toch luid genoeg om op de zenuwen te gaan werken op termijn. We konden de motorruimte isoleren maar dit loste het probleem van de weinige pk's niet op. Het besluit stond vast: er moest een sterke(re) motor in die bovendien geruisloos was. Maar wat doe je tegenwoordig? Stap je op de trein van elektrificatie of blijf je nog bij een fossiele verbranding? Dieselmotoren zijn immers nog goedkoper en bovendien ook nog eens zeer stil en vooral krachtiger. Precies wat ik nodig had. Als we de boot echter ook wilden voorbereiden op een verdere toekomst en iets duurzamer wilden realiseren, dan was de keuze voor een elektromotor in plaats van deze diesel wel logisch. Maar twijfels staken de kop op. Doen we een grotere investering en maken we de keuze voor elektrisch, tornen we hierdoor niet aan het historische karakter van deze boot? Was dit wel de goeie keuze?

Wordt vervolgd ...

## Deel II: de ombouw van de motor.