

Scheepsjournaal

Verslag van een zeereis gemaakt door Fred Bender op de zeillogger Geesje van Urk tussen 30 juni en 16 juli 1986.

Lezer zij gegroet.

Het zij opgemerkt dat dit journaal tijdens de reis is geschreven. Daardoor is de tekst veelal in de tegenwoordige tijd gesteld, net alsof u ook aan boord zou zijn en de reis zelf meemaakt. Dit voor een goede orde.

De zeillogger 'Geesje van Urk', deze is in 1916 gebouwd op de Vlaardingse werf Figee onder de naam ijm 287 'Pallas'. Het schip en heeft tot 1929 deelgenomen aan de haringvisserij op de Noordzee. Van 1930 tot 1975 was het schip in gebruik als zeilende kustvaarder met hulpmotor in Scandinavië.

In een 5 jaar durende restauratieperiode is dit schip ingrijpend verbouwd. De gehele romp werd nauwkeurig geïnspecteerd en waar nodig vervangen.

Het stalen dek en de opbouw harmoniëren met het originele casco. De machinekamer werd opnieuw ingericht, waarbij naast 2 Lyster hulpmotoren een fabrieks- gereviseerde 280 pk Carter-Pillar (diesel) hoofdmotor geplaatst werd.

Het zeilplan werd ontworpen aan de hand van berekeningen van authentieke logger tuigages, gecombineerd met de moderne inzichten rond zeileigenschappen en veiligheid.

De zeilen werden in Denemarken gemaakt van in Ierland vervaardigd Duralon. Het schip werd van binnen geïsoleerd en betimmerd, zodat totaal aan 14 personen en bemanningsleden een gezellig en comfortabel onderkomen op zee geboden wordt.

Sinds 1980 zeilt de 'Geesje van Urk' weer in de Europese wateren.

Nog enige wetenswaardigheden over het schip:

Hoogte voormast tot op de kielbalk is 26 m, hoogte bezaanmast 24 meter.

Oppervlakten van de zeilen:

Grootzeil = 124 vierkante meter, bezaan 93,6, fok 51, binnen-
Kluiver 31,8 buitenkluiver 33,3 top-grootzeil 26,1 topzeil-
Bezaan 20 vierkante meter.

Het totale oppervlak aan zeilen bedraagt 380 vierkante meter...

Begin van mijn relaas.....

Maandag, 30 juni 1986

Om +- 11.00 uur was iedereen met de bagage en goede voornemens aan boord van de Geesje van Urk in de haven van Rotterdam.

Om 11.30 uur werd het commando 'trossen los' gegeven nadat eerst afscheid was genomen van de achterblijvende en wegbrengende achterban.

Het ging nu de nieuwe waterweg op richting zee.

De windrichting is op het moment oost tot zuidoost, voor de eerste keer werden de zeilen gehesen.

Het bleek tevens dat er weer 'gezellig' een paar oud-gedienden van vorige reizen aan boord waren, zodat we met elkaar de 'nieuwe' schepelingen wat konden helpen de kneepjes van het zeilvak onder de knie te krijgen.

Een paar uurtjes ging het goed, doch ter hoogte van Scheveningen was het uit met de pret en werd het dobberen geblazen.

(windkracht 0-2 bf). Om dit laatste wat te beperken gingen de voorzeilen naar beneden en de motor aan.

Een eind voorbij IJmuiden kwam er weer wat wind en konden alle zeilen weer omhoog, en de motor weer af.

(het werd toen weer heerlijk stil zonder de motor aan, "rust" tot 20 uur.

Intussen is er ook voor de eerste keer de avondmaaltijd bereid en genuttigd (gehaktbal, aardappelen, sperziebonen, en als dessert een bakje vla).

De marifoon staat permanent ingeschakeld op de nood/en oproep-

Frequentie.

's avond is er plotseling een enorme activiteit waarneembaar op de noodgolf. Wat was namelijk het geval ? Er had zich een scheepsaanvaring voorgedaan tussen een vissersboot en een voor anker liggend schip ter hoogte van Scheveningen.!

De bemanning van het gehavende (Deense ?) vissersschip is in het reddingsvlot gestapt en dobert nu rond.

Een in de nabijheid aanwezige tanker die dit hoort brengt z'n eigen reddingsboot te water en gaat op zoek naar het reddingsvlot van de onfortuinlijke visser die naderhand aan boord van de tanker genomen wordt. Hoe het verder met het onfortuinlijke vissersschip gegaan is heb ik niet geheel kunnen volgen, deze moet door een sleepboot binnengaats gehaald zijn.

Op de heenweg van deze zeereis ben ik in de zogenaamde 05-11 wacht ingedeeld.

Dit houdt in dat ik 'dienst' heb tussen 's morgens 05 en 11 uur en 's avonds van 17 tot 23 uur.

Dit in tegenstelling tot voorgaande jaren toen ik een ''11 - 05'' wacht had (op eigen verzoek).

De zee is i.v.m de lage windsnelheid (tussen sterkte 2 en 4) erg rustig.

Ik heb me tot nu toe redelijk op de been kunnen houden, het ging maar kort eventjes fout. (beetje zeeziek)

Einde relaas van maandag 30 juni 1986.....

Dinsdag 01 juli 1986.

Om 05h op, aankleden en de nachtwacht aflossen.

De zon komt nu boven de kim, de nachtelijke klamheid op het schip trekt op. 's Middags hebben een aantal bemanningsleden zich nuttig bezig gehouden met verven en lakken van ons aller 'Geesje'.

Die werkzaamheden komen steeds weer terug maar zijn noodzakelijk wil het schip geen roestberg worden.

De wind blijft zwak (2 tot 3) 'niet om naar huis te schrijven' voor zo een 'logge' zeillogger als 'Geesje' maar is toch voldoende om de zeilen (380 m²) te laten bollen. 's Avonds heb ik het weer even te kwaad gehad, doch daarna voelde ik me weer prima.

Woensdag 02 juli

Om 05 uur breekt de dag weer voor mij aan, na eerst ontbeten te hebben gelijk maar de stuurwacht overgenomen voor een uurtje.

De koers is 40 graden (bijna noord-oost dus).

Door deze koers hebben we alleen het waddeneiland Tessel kunnen zien.

Onze route gaat nu direct in noordelijke richting naar Noorwegen.

In het begin is het eerst nog slalom varen tussen de vele hier aanwezige booreilanden op het continentaal plat.

In de morgenuren nog wat last van een mistbankje gehad, maar later alles weer helder weertje.

Later op de middag krijgen een aantal medeschepelingen neigingen om rubber emmers (een puts noemt men dat in scheepvaarttermen) met zeewater te gaan vullen. (die merkwaardige onhebbelijkheid is voorgaande jaren ook wel eens geconstateerd).

Het vervelende van volle emmers is altijd dat die emmers moeten ook weer leeg, en een 'ongelukje' is dan nooit van de lucht.

Dit escaleert dan in een water-speel party !!.

Meestal lukte het me nog wel door zelf tactisch een neutrale houding aan te nemen het aardig droog te houden, maar moest er dit keer toch echt aan geloven.

Een paar 'natterikken' nemen aktie tegen hun 'belagers' en worden pardoes en zonder pardon overboord gezet.

(het schip lag stil wegens windstilte)

Na afloop was het dan snel achterelkaar douchen geblazen.

De daarop volgende avondmaaltijd smaakte door dit zoute waterballet bestaande uit slastamppot en meloen toe er prima in.

Donderdag 03 juli

Opstaan met mist in de lucht, zicht een paar honderd meter.

Flux in het zeilpak gehesen, het is niet echt koud weer met die mist.

De zeilen waren die afgelopen nachtdienst gestreken door de dienstdoende wacht en de motor ronkte zoals nooit tevoren.

Als roerganger is het een hele rare gewaarwording, je ziet geen hand voor de ogen en dan toch met 3/4 motorvermogen doorvarend onder spiedend oog van Marileen de dienstdoende commandant van de wacht op het radarscherm.

Om 09.15 uur heb ik nog wat naar radio Nederland Wereldomroep geluisterd op de scheepsontvanger (Kenwood r 1000) die hier op zee prima doorkomt op de diverse omroepbanden.

Om 10 uur is de mist al een heel stuk opgetrokken als ik om 11.30 naar mijn kooi ga. 's Middags aan dek gekomen is het weer helder weer, maar nog steeds geen land in zicht.

Voor het eerst eten we gezamenlijk beneden in het dagverblijf.

(in het ruim in plaats van aan het dek.)

Vrijdag 04 juli.

Mooi helder weer om 05 uur, een beetje fris.

De zon komt pas later met z'n warme zonnestrallen ons verwarmen.

De detailkaarten van Noorwegen komen uit de roef en worden nauwkeurig bestudeerd waar we voor de eerste keer aan land zullen gaan.

Er wordt aan Flekkefjord gedacht, doch dat gaat niet door omdat we al veel te noordelijk zitten.

Bij het controleren van onze positie blijkt het dat we het gunstigst in Egersund kunnen binnenlopen.

Dichterbij gekomen herken ik de kustlijn nog van vorig jaar.

Om 11.30 uur liggen we tegen de kade, en die middag nog de eerste groep van het 'thuisfront' blij gaan maken met het verzorgen van de ansichtkaarten.

Aan aanplakbiljetten valt op te maken dat het die avond op het grote plein carnaval zou zijn (haloween).

Het plein werd daartoe aan de buitenzijde met palen waar tussen zeildoek gespannen wordt wat afgeschermd.

De reden hiervan is dat je alleen via de (betaalde) ingang deel kan nemen tot hetgeen zich op het plein afspeelt.

Er waren ook een paar bands die afwisselend voor gezellige muziek zorgden.

Een voor veel lieden stemming verhogend effect had een populaire vloeistof waarin zich het nodige alcohol bevind.

Dat goedje is hier tamelijk aan de prijzige kant te noemen.

De mensen hier moeten willen ze het 'goed' doen wel een financiële aderlating ondergaan.

Dat niet iedere feestganger met deze stof in het bloed raad weet was duidelijk waarneembaar in de onzekere tred in de loop van een aantal lieden.

Door wat luidruchtig handgemeen belanden een aantal beschonkenen in het water van de haven.

De havenpolitie o.i.d vaart met een motorboot rond om de zaak een beetje in de gaten te houden en de drenkelingen zonder fatale ongelukken op het droge te krijgen.

Ons schip was in eerste instantie aan het havenhoofd dicht bij de douches, de toilet en wasmachineruimtes afgemeerd.

(daar in de genoemde wasmachines werd de was gedaan van het waterballet van een paar dagen terug)

Deze plaats is tevens vlak in de nabijheid van het feestplein gelegen.

Om te voorkomen dat we in het strijdgewoel betrokken raken is er besloten om het schip te verhalen naar een plaats verder af van het feestgewoel.

's Avonds nog een omtrekkende beweging gemaakt door de plaats om een luchtje te scheppen en wat van de sfeer te proeven van het feest.

Toen we weer aan boord waren of in de nabijheid van de steiger kwam er een feestganger ook onze steiger op.

Deze verkeerde in dusdanige kennelijke staat dat deze grotendeels de macht over de zintuigen kwijt was.

Halverwege de steiger gekomen versnelde deze zijn pas en kwam niet tot het bewustzijn op dat er ook een grens is waar de steiger ophoud

te bestaan en het water een aanvang neemt.

Het droevige resultaat was dat deze in voornoemd water terecht kwam, net naast een daar aanwezige roeiboot. Dit was geluk hebben voor de drenkeling.

De verbale uitstoting van verwarde klanken verminderde sterk zodat een aantal lieden onder de "Geesje" opvarenden zich zorgen begon te maken betreffende het lichamelijk en geestelijk welzijn van de drenkeling.

Het is tenslotte gelukt de man d.m.v handreiking op de kant te trekken en weer op de wankelende benen te krijgen.

De man verliet in de nu goede richting de steiger en verdween in de straten van Egersund.

Zaterdag, 5 juli 1986

Beetje uitgeslapen, sommigen hebben nog boodschappen gedaan.

In de middag verlaten we onze aanlegplaats in de haven en gaan naar de ingang.

Daar hebben we een paar ton drinkwater ingenomen voor het vervolg van de reis. Op de motor verlaten de haven een flink stuk de zee op.

Daar werden de zeilen gehesen. Er staat daar een heel vreemde golfslag.

(van de Atlantische oceaan) die geheel verschillend is t.ov die gewoon is op de noordzee.

Daar m'n zeeziekte pleister op 3 juli heb weggenomen was de bescherming van de werkzame stof onvoldoende helaas.

Zonde van al dat werk van Hannie de kookster (rodekool annanas, rozijntjes - aardapels. Na het offeren aan Neptunus voel ik me op slag weer prima.

Een paar koeken (van Jeanine haar ouders meegekregen) genuttigd te hebben komt er weer een bodempje in m'n maag.

's Avonds krijgen we een prachtige zonsondergang te zien althans de wijze hoe de zon door de openingen door de bewolking straalt.

Daarop kon ik wel een diarolletje op volschieten, maar heb dat toch maar niet gedaan. Na +/- 22 uur wordt de wind wat te zwak, en begint ons die rare golfslag de keel uit de hangen. Gert schakelt de motor in.

Zondag, 06 juli 1986

05 uur Met een ferme roffel op de deur word ik op de hoogte gebracht dat m 'n wacht weer een aanvang gaat nemen.

Vlug eruit, gewassen , aangekleed. (mooi weer) en ontbeten op het achterdek met thee.

Om +/- 11 uur hebben we ons Geesje voorzichtig tegen een rots in het Bomlafjord geparkeerd, en met lijnen verankerd.

Daar wordt ook weer voor het eerst dit jaar de bijboot het Urkeltje buitenboord getakeld voor gebruik.

Het is heerlijk zonnen in het fjord, lekker bechut 's avonds een klein motregentje gehad.

Maandag, 07 juli 1986

De dag begint om 09 uur met het ontbijt. +/- 10h30 worden alle lijnen met de vaste wal binnengenomen.

De zeilen worden gehesen en we zijn weer op weg verder het fjord in.

We doen 's middags de plaats Leirvik aan (op het eiland Stord) om de benen te strekken en om souvenirs (+kaarten voor de achterban) te kopen.

16h30 gaan we weer verder. 's Avonds komt er nog een buitje naar beneden, de zon is nog lang niet onder gegaan.

Meerdere malen hebben we die avond dan ook een regenboog waargenomen met mooie kleuren. +/- 22 uur "parkeren" we ons Geesje langs een rots.

Een aantal opvarenden gaan aan land om wat rond te kijken wat er daar te doen of te zien valt. We krijgen ook een van onze naaste burens aan boord.

De Noor meldt dat het stuk eiland in het fjord door 14 gezinnen permanent bewoond word.

We mogen in principe overal komen. Alleen niet over de grasweiden.

Dit is voor de productie van veevoer nu , en als opslag voor de komende winter. Platgetreden gras is voor de boeren minder waardevol.

Dinsdag, 08 juli

Laat opgestaan, de regen komt met bakken uit de hemel.

Na het ontbijt als alle schepelingen uit de kooien gekomen zijn gaat iedereen

doen waar deze zin in heeft.

Een groep stapt aan wal en gaat daar lopen op het eiland waar tegen we aan hebben afgemeerd.

2 groepen gaan met het Urkeltje de bijboot naar het plaatsje Uskdalen aan de voor ons overzijde van het fjord.

Tegen 17h30 komen de groepen weer bij de aanlegsteiger aan en de bijboot + buitenboordmotor pendelt weer 2x heen en weer.

Woensdag, 09 juli 1986

Iedereen om 06h30 opstaan, om 07 uur aan het ontbijt en +/- 08h30 in de regen de bijboot aan boord getakeld.

Op de motor (in het begin) richting van de zee. Zeilen gehesen.

Er staat nu een lekker windje, we maken een snelheid van 7 knopen.

We zeilen "binnendoor". In de avond uren wordt de wind zwakker.

Er wordt besloten om een haven binnen te lopen op afwachting van meer wind.

Ronddobberen op de zee of motoren hebben we al genoeg gedaan.

Het wordt de haven van Skundeneshaven.

Donderdag, 10 juli

Om 8 uur is er nog steeds geen wind wel zon, afwisselend met een regenbui.

We gaan even de benen strekken naar het dorp.

Om 10 uur komt er heel wat wind opzetten, wegwezen geblazen dus om 12 uur.

's Avonds wordt er overlegd omtrent het verloop van de reis.

Er zijn 2 mogelijkheden:

1. Naar Flekkefjord daar wat rondkijken en daarna naar Denemarken.

2. Direct richting Denemarken en wat rondneuzen in Skagen en Leaso (eiland).

Daar er nu flink wind staat wordt er besloten om direct richting Denemarken te zeilen, dit geeft veel minder tijdsdruk.

Vrijdag, 11 juli 1986

Wegens het zware weer met windkracht 5 tot 7 ben ik een beetje naar in de buik opgestaan, maar dit gaat wel over.

We zeilen 10 mijl uit de Noorse kust om later het Skagerak over te steken.

We zeilen met ruime wind, dat betekent met de noord-westerlijke wind van achter het schip komend.

Bij deze koers is het zwaar sturen, en de Geesje wil wel "alle kanten uit".

Er moet bij deze ruime wind nauwkeurig gemanoeuvreed worden.

Er moet voorkomen worden dat de wind vat op de bezaan (het achterste zeil) en het grootzeil krijgt.

Bij deze sterke wind zullen die zeilen met kracht over de andere boeg geblazen worden. Dit wordt gypen genoemd.

Indien dat onbeheerst en onverwacht geschied is schade aan het schip niet ondenkbaar. Alles gaat goed, we zeilen gestaag door met uurgemiddelden tussen de 7 en 9 zeemijl per uur.

Zaterdag, 12 juli 1986.

Om 05h ben ik opgestaan. Aan dek gekomen blijkt dat de zeilen gestreken zijn, en dat de hoofdmotor loopt. De reden is dat de wind pal uit de richting komt als waar we heen moeten. Herhaald overstag gaan (het z.g kruisen) neemt te veel tijd, vandaar het moteren.

Een tweede reden is dat we om de punt van Skagen moeten met zeer veel scheepvaart. Dit is met de zeilen een hele bedoening.

Het schip stampert verschrikkelijk met de wind recht van voren.

Voorbij dat punt worden de voorzeilen weer gehesen, de bezaan blijft gestreken.

Zo komen we in het zicht van de haven van Skagen die ik in reis van 1983 ook had aangedaan.

We krijgen in de haven een plaatsje toegewezen langs een ander Zweeds opleidings- en trainingsschip.

Zonder kans op zeeziekte de keuken van onze kookster Hanne eer aan gedaan.

's- Avonds zijn we met z'n allen op het naburige strand wezen voetballen.

In het gedeeltelijk grove zand met wat kiezels valt dat niet geheel mee.

Na een uurtje bal over het strand geschopt en voor sommigen zand gehapt te hebben gaan we weer naar het schip terug.

Zondag, 13 juli 1986.

Om 9 uur is het ontbijt, en om +/- 10h30 weg uit Skagen.

Buitengaats worden de zeilen omhoog getrokken.

Daar we de gehele vakantie nog niet overstag zijn geweest geeft de schipper ons een demonstratie waarvan de rest van de opvarenden aan de schoten mogen trekken op afroep.

Als er erg veel wind zou staan, zal dit een vermoeiende klus zijn.

Maar dat alles in volgorde geschied kan men elkaar bij het vieren en aan de andere zijde doorzetten der zeilen assisteren.

Hierbij komt naar voren dat er een goede onderlinge samenwerking noodzakelijk is. De reis van vandaag was gepland richting het eiland Laeso.

Maar uiteindelijk is dat de kustplaats Saeby geworden.

I.v.m de aanzienlijke diepgang van de Geesje van Urk konden we niet de de uiteindelijke haven invaren. We liggen nu net binnen de pieren van het havenhoofd. Maar het is (bij eb) toch zo weinig water dat de kiel af en toe toch nog even de zandbodem raakt.

Maandag, 14 juli 1986

Om 09 uur heb ik ontbeten, de laatste boodschappen worden gedaan, de boel wordt opgeruimd.

Om 12 uur gaan in de haven van Saeby op weg naar het eiland Laeso.

Op dat eiland was ik in 1983 ook al eens geweest met de Geesje.

Een paar punten herinnerde ik me nog wel.

Het aanlanden in de haven ging niet geheel vlekkeloos.

Henk een van de maten sprong van het schip op de steiger.

Maar dat was iets te veel kracht voor de steigerplank, en Henk zakte erdoor. Gelukkig bleef de verwonding beperkt tot een beschadigde teen en ontvelt scheenbeen.

Marileen, partner van Gert de schipper die is in het dagelijks leven algemeen arts in een ziekenhuis is, had vandaag er gelijk vol werk aan.

Eerder in de reis kreeg Ineke een vleeswond aan haar hand welke naderhand behandeld en gehecht werd door onze "scheepsarts".

Dinsdag, 15 juli 1986

Vandaag is het eigenlijk de laatste echte zeildag.

In de morgenuren maakte we de trossen los en verlieten de haven van het eiland Laeso, richting Frederikshaven.

Daar meerden we af aan steiger nummer 5 van pier 1.

Als ik het nog voor de geest kan halen is dit de zelfde steiger als het schip lag bij mijn reis van 1983.

's Avonds hebben we net z'n allen "buiten de deur" gegeten.

Dit was een gecombineerde vismaaltijd met heerlijkheden zoals zure haring in eierdooier gewenteld, zalm en sausjes.

Die avond heb ik me bij het Deense bier gehouden, te veel alcoholische drank door elkaar valt niet altijd goed uit.

Vanwege de "directie en maatschap" Geesje van Urk wordt er aan alle opvarenden een glaasje aquavite aangeboden (Deense Jenever).

Woensdag, 16 juli 1986

Pas om 01h30 was het feest afgelopen, ging iedereen ter kooi voor de laatste keer.

Deze nacht was zeer kort te noemen.

Er werd om 04h30 opgestaan, aankleden, tassen vullen, ontbijten en het lunchpakket maken.

Om +/- 04h35 lopen er 10 pakezels zwaar beladen met bagage in de richting van het treinstation.

Aldaar wordt afscheid genomen van de achterblijvende bemanning, en vangt om 06h10 de treinreis aan richting Nederland.

De reis gaat eerst naar de Deense plaats Frederica, waar we om 10h42 aankomen.

Daar torsen we onze bagage de trein uit naar de andere zijde van het perron.

Daar komt na 30 minuten de volgende trein aan die ons naar Hamburg zal brengen.

Tot 14h46 hebben we even rust en vermaken ons met lezen, uit de trein naar buiten kijken of een uiltje knappen.

In Hamburg stapt de eerste 'schepeling' uit.

Het is Elke, zij woont in Berlijn. Wij zwaaien haar uit.

Om 19h30 zijn we aan de Nederlandse grens gekomen, de douane kont in de trein onze papieren controleren.

In Bentheim splitst de trein ook in 2 eindbestemmingen n.l Hoek van Holland en naar het vliegveld Schiphol via Amsterdam-Centraal.

In Benthem stap ik uit de trein en loop naar het eerste treinstel dat mij naar Amsterdam zal brengen. De trein zet zich weer in gang, nu richting Hengelo.

In Deventer en Amersfoort stappen de laatste schepelingen van de Geesje van Urk over. Om 21h30 ben ik uiteindelijk op de plaats van bestemming.

Waar Jeanine en moeder Bender na 2 weken mij opwachten op het station.

Jeanine had haar boodschappenkarretje meegenomen waar nu de zware bagage werd opgeladen.

Dit moet dan het einde zijn van mijn gemaakte scheepsjournaal aan boord van de zeilende logger Geesje van Urk.