

Ondernomen zeereis a/b van het zeezeilschip Tecla door Fred Bender 1990.  
tussen 18 en 31 augustus 1990.

zaterdag, 18 augustus

De vertrekplaats is dit jaar voor mij Amsterdam, en is erg gemakkelijk voor mij. Volgens reisschema zou de Tecla om +/- 12 uur vertrekken van een pier aan de achterkant van het centraal station.

Om niet in tijdnood te komen was ik al om 10.30 uur met m'n bagage bij de Tecla aangekomen. Daar plaatste ik m'n bagage vast aan boord.

Daarna ben ik met mijn wegbrengers, Jeanine met haar ouders en moeder Bender in het oud Hollandsch koffiehuis nog wezen koffiedrinken.

Om 12 uur gingen de wegbrengers weer huiswaarts.

Daar nog niet alle passagiers aan boord waren gingen we om 14 uur weg.

We gingen het IJ op, het Noordzeekanaal door.

's- Avonds bleven we aan de binnenkant van de zeesluizen liggen, beter beschut dan als we in de buitenhaven zouden liggen.

Zondag, 19 augustus 1990

+/- 09 uur gingen we door de kleine sluizen de zee op.

Zaterdag waren de zeilen voor het eerst in het Noordzeekanaal omhoog geweest.

Voor de tweede keer ging het al beter.

Het was een beetje kil, een heel dun zonnetje.

Na afloop van m'n eerste stuurwacht voelde ik mij niet op mijn gemak.

Koning Neptunus kwam weer op bezoek! (zeeziekte).

Om het wat comfortabeler en warmer te krijgen ben ik in mijn kooi gekropen.

Daar ik tijdens vele zeereizen over de Noordzee geweest ben had ik geen haast om weer snel aan dek te komen. Een groot deel van de afstand is zeilend

afgelegd. Het weer verslechterde, de wind nam toe.

In een paar zeilen werd een rif gestoken. (Oppervlakteverkleining).

Om de tijd te bekorten van de reis werd de motor bijgezet, daar er niet meer

voldoende passagiers waren (ziek) om wacht te lopen en om het schip beter

bestuurbaar te maken.

Maandag, 20 augustus.

Om 02 uur werd er aangelegd in de haven van Lowestoft.

Om 08.30 uur plaatselijke Engelse tijd kwam ik uit m'n kooi en aanschouwde weer na enige jaren de aanblik van een Engelse haven.

Laat in de morgen vertrokken we met een dieselboemeltje naar Harwich om daar eens rond te kijken voor de afwisseling op zee.

Velen bleken achteraf bij navraag door Koning Neptunus bezocht te zijn geweest.

Harwich heeft o.a een zeer oude stadskern, met deels nog aanwezige stadswallen.

(Deze ben ik zelf niet op geweest.)

Wel in een museum waar industriële bedrijvigheid van de 18de tot de hedendaagse tijd weergegeven wordt.

Bij aankomst weer in Lowestoft heb ik nog een wandelingetje door deze havenplaats gemaakt.

dinsdag, 21 augustus.

Ontbijt, schip opruimen en om 11 uur vertrekken uit Lowestoft.

I.v.m is dit het meest gunstige tijdstip om te vertrekken.

De vloed koopt n.l van noord naar zuid.

Hiervan maken we van gebruik om naar het zuiden

af te zakken. We gaan nu een rivier op waar de plaats Ipswich geheel aan het einde ligt.

We komen tot aan de nederzetting van Pinmill.

Het is momenteel eb, de platen vallen droog (mooi gezicht), de vogels strijken neer.

De jachthaven ligt aan de vaargeul zodat er voldoende water onder de kiel van de Tecla blijft staan.

's- Avonds gaan we naar een 2 km verderop gelegen (dichtbijzijnde) pub bezoeken.

De tocht daar heen liep door een dicht eikenbos.

Aldaar werd weer hernieuwd kennisgemaakt met de diverse soorten Engels bier.

+/- 23.45 uur waren we weer aan boord nadat we het gemarkeerde voetpad dwars door de weilanden het eerder genoemde eikenbos waren teruggelopen.

woensdag, 22 augustus 1990.

Met de opkomende vloed verlaten we Pinmill richting van de zee.

Vandaag is vader van der Brug jarig !

Helaas kan ik heb niet telefonisch feliciteren met z'n 80ste verjaardag.

's-Avonds gaan we voor anker bij de plaats op de Brighting Sea river de Cologne.

Donderdag, 23 augustus 1990

Na "anker op" gaat de reis weer verder, we gaan nu de rivier de Cologne op en passeren de plaats Wivenhoe. Het einddoel van deze dag is de plaats Colverton. Het tijdstip van binnenvaren is zodanig gekozen dat we er met de vloed binnenkomen.

Bij eb is het waterniveau minstens 3 meter minder diep.

Tijdens het manoeuvreren in de haven van Colverton begeeft de motorkoelwaterpomp het. We liggen nu afgemeerd aan de kade.

De landvasten dienen steeds in lengte aangepast te worden totdat het laagste punt is bereikt.

's-Avonds wordt de portofoon uit de tas genomen en op 145.4 Mhz wordt er contact gemaakt met Jan, G44TZM om 2100 uur utc.

Vrijdag, 24 augustus

Vandaag is het een uitslaapdag, heerlijk.

Maar niet voor Jaap en z'n broer Ton. Deze moeten noest sleutelen om de koelwaterpomp te demonteren. M.b.v een naburige machinebouwbedrijf gelukt het de pomp weer te "reanimeren" en weer in bedrijf te stellen.

Zelf heb ik die dag een wandeling van ca. 3 uur door Colverton gemaakt.

Om 14 uur ben ik weer aan boord, en we vertrekken direct weer naar zee.

Op het einde van de dag gaan we ter hoogte van West Mersia bij de rivier Blackwater voor anker. Een 12 tal opvarenden gaan naar de wal.

Ik maak me nuttig om het gehele dek eens met drinkwater schoon te spoelen van vast en loszittend (aangewaaid) vuil (van de meelfabriek).

De roeiboort blijkt een "wonderboot" te zijn.

In 1 x varen komen alle 12 schepelingen van roeiend van het land terug aan boord.

Ik "mopper" maar een beetje ziende die "modderpoten" die ze meebrengen op m'n juist "bloedig" schoongemaakte dek.

Enfin, de spuit er maar weer opgezet, en de boel is ook weer schoon.

Er wordt pas 's-avonds laat gegeten met gezellig natafelen.

Daarna volgt de onvermijdelijke afwas nog.

Om 24 uur is de keuken weer brandschoon, en ga ik ter kooi.

Zaterdag, 25 augustus 1990.

's-Nachts een paar keer wakker geworden met een keel als een "leren lap".

Ik wordt om 08 uur gewekt door het ophalen van de ankerketting.

Eigenlijk had ik de wekker van 07 uur moeten horen, doch de vermoeienissen van de vorige dag waren mij teveel daarvoor. Er werd onder het varen ontbeten.

Het is gebleken dat Jaap de schipper daar ook last van had.

We waren wat later weg dan wenselijk was.

Om ons volgende reisdoel Ramsgate te bereiken moeten we een voorliggende zandbank over. De tijd was echter te krap, we haalden het niet.

Dus werd het zonnebaden op de zandbank.

Zeilen was toch eigenlijk met deze geringe windsterkte niet mogelijk.

Na ongeveer een uur kwamen we weer vlot en we vervolgden onze koers.

Om 17 uur kwamen we in de haven van Ramsgate aan.

Aldaar zijn ook de welbekende krijtrotsen.

Ramsgate heeft behalve een boulevard ook nog een bebouwing in twee hogere niveaus. Vanuit de hoogte is het tevens een mooi gezicht

op de haven.

De buitenhaven voor de kleine tot middelgrote schepen staat onder invloed van het getijde, en valt bij eb in het midden dan ook droog.

Alleen bij de lange havenhoofden blijft er een brede strook met 3 meter water staan bij eb. (Daar lag ook de Tecla).

De jachthaven is alleen bij vloed toegankelijk via het sluizencomplex.

De overige tijden kan men er niet in of eruit.

het waterniveau blijft hierin relatief constant.  
De grote ferryschepen hebben nog een eigen pier geheel aan de buitenzijde.  
's-middags en 's-avonds zijn we met een groepje schepelingen een pub in geweest met hen hebben we wandelingen gemaakt door de stad en over de boulevards.

Zondag, 26 augustus 1990

Ontbeten werd er ongeveer om 09 uur, daarna onder de douche.  
nog een laatste fototocht door de havenplaats Ramsgate.  
De laatste Engelse ansightkaarten konden doordat m'n agenda in m'n jas i.p.v mijn schoudertas niet zodanig tijdig geschreven worden, dat ze nog op de bus konden helaas.  
12 uur werd er aangegeven als vertrektijd, doch om 11.30 uur waren de landvasten al losgenomen.  
De reis ging nu naar Calais, alwaar we om 18 uur plaatselijke tijd aankwamen.  
Na het nuttigen van de avondmaaltijd werden er gezellig spelletjes gespeeld.  
Zelf heb ik me "mottig" gezocht naar een Franse brievenbus om mijn Engelse kaarten in te doen. Na voor mij doen "de halve stad doorgelopen" te hebben ontwaarde ik zowaar een in een winkelstraat een postbus.  
Na een fotostrooptocht in het avondduister van Calais ging ik weer aan boord.  
Ook hier valt een deel van de (sport)haven geheel droog, zoiets kent Nederland maar sporadisch, dat het getijde verschil zo groot is.  
(Alleen Breskens heeft dat een klein beetje.)

Maandag 27 augustus.

's-morgens lang uitslapen. Het bleek achteraf dat een aantal schepelingen waren wezen "stappen" naar een discotheek en deze kwamen zo omstreeks 03 uur weer aan boord....  
Daarom bleef het 's-morgens zo lang stil aan boord.!  
De rest van de dag werd besteed met wandelen door Calais.  
De afgelopen nacht ongeveer om 04 uur is de Tecla ook verhaald naar een andere ligplaats.  
De reden is dat we de plaats bezet houden van een groot zeeschip dat laat in de nacht moet binnenkomen.  
Om het effect van het tij te compenseren hebben veel zeehavens hier een z.g dok.  
Bij hoogwater kunnen de schepen erin en eruit.  
De overige tijden is de haven d.m.v een sluisdeur gesloten.  
Daarheen werd ook onze Tecla heen gevaren vannacht.  
Vanaf 15.30 uur ging de sluis, maar belangrijker is de brug weer opengaan voor het scheepvaartverkeer.  
Dit werd wat later, we gingen nu de zee weer op richting van de Belgische havenplaats Nieuwpoort. (De 'bekende' van de Ned. vaderlandse geschiedenis.)

Donderdag, 28 augustus 1990.

In Nieuwpoort kwamen we rond 01 uur aan.  
Aan de kade was gelukkig een gelegenheid om drinkwater te bunkeren, want we waren door onze voorraad die we een week geleden hadden ingenomen heen.  
In nieuwpoort gingen nog wat vakantiekaarten op de post, en ik heb met een groepje op het terras een drankje gedronken.  
Om 13.30 uur gingen de trossen weer los, en voeren we de haven uit voor een zeiltocht richting de Nederlandse kust.  
Deze kust wordt vandaag niet meer bereikt, Jaap de schipper besluit Oostende binnen te lopen alwaar we in dok gaan.  
Die avond maak ik een enorme wandeling door de binnenstad, langs de boulevard en de havens.  
Na afloop heb ik een Belgisch pintje 'gevat' in een cafe, in Oostende.

vrijdag, 29 augustus

Moeder van der Brug is jarig.  
Later op de dag als we uiteindelijk echt in Nederland zijn zal ik haar feliciteren.  
's-morgens met Henriette nog even op een draf de stad door geweest, en de laatste Belgische ansightkaarten gekocht en verzonden (w.o een nog voor vader Bender).  
Bij het zeilen langs de Belgische kust blijkt het dat onze Belgische zuiderburen

deze kust geheel 'dichtgemetseld' hebben met hoge flatgebouwen.

Aan de aard van de gebouwen te oordelen is deze vaak niet ouder dan ca. 25 jaar (lijkt het).

Af en toe is de originele duinenrij nog aanwezig.

Ik heb een Ansichtkaart gevonden met een opgave van alle badplaatsen erop.

Van noord naar zuid (tegen de zeilrichting in naar Nederland) zijn dit achtereenvolgens:Knokke, Duinbergen, Heist, Zeebrugge, Blankenbergen, Wenduine, De Haan, Bredene, Oostende, Mariakerke, Raversijde, Middelkerke, Westende, Lombardsijde, en Nieuwpoort. (waar we eerder zijn geweest), Costduinkerke, Koksijde, St. Idesbald, en als laatste plaats (meest zuidelijke plaats de Panne. De geplande afvaart uit Oostende is rond 12 uur, maar dat wordt vandaag wat later (getijde).

Op open zee gaan alle zeilen weer omhoog, en we komen na een voorspoedige tocht de haven van Vlissingen binnen.

We gaan door de sluis en leggen aan de kade aan.

Ik heb 's-avonds moeder van der Brug proberen te feliciteren, maar ik krijg geen gehoor.

Naderhand hoor ik dat vader en moeder van der Brug bij tante Annie Mastenbroek logeren voor een paar dagen. Haar nummer staat helaas niet in mijn adreslijst die ik bij me heb gestoken.

's-avonds met z'n zevenen het stadscentrum van Vlissingen bezocht en een bescheiden kroegentocht gehouden.

Donderdag, 30 augustus.

08 uur gepland ontbijt, 09 uur landvasten los.

Dat was het advies van Jaap de schipper.

Dit streven is inderdaad gehaald.

Na het afhandelen van het ontbijt corvee gingen we even na 09 uur weer door de zeesluizen van Vlissingen naar buiten.

Er stond aldaar nog al wat wind, er werd vrij lang langs het strand van Walcheren gevaren eerdat het 'hijs de zeilen' teken gegeven werd.

De zeegang speelde me (weer) parten, maar ik had een trui en m'n winterjas aan. Toen ik beneden op het toilet zat kwam het gelijk op.

Maar ging gelukkig werd ik na het overgeven niet naar of koud.

ik kon zodoende aan dek blijven, hoewel ik in het begin me wat rustig heb gehouden.

In de loop van de dag klaarde het weer zienderogen weer op.

Het weer werd wel niet zo aangenaam als afgelopen woensdag, maar warm genoeg voor collectief 'dekliggen';.

's-middags kwamen we in de haven van Scheveningen binnen.

De kok Leon liet zich van z'n gewoonlijk beste zijde zien.

(echt te merken dat we hier met een ervaren restaurantkok te maken hebben.)

Een rijstmaaltijd als achtergrond met veel bijgerechten die als geheel heerlijk smaakten.

's-avonds laat de boulevard over en met wat anderen wat drankjes gedronken.

Vrijdag, 31 augustus 1990

De laatste dag. John is jarig (28 jaar geworden).

Op het terras gisteravond hebben we hem al gefeliciteerd.

Het zeilschip Amsterdam blijkt ook in de Scheveningse haven te liggen.

Met John loop ik een eindje op om wat foto's te maken.

Sail90 heb ik zelf niet meegemaakt, dit maakt dus veel goed.

Samen met John een goede banketbakker opgezocht in Scheveningen en gebak arsotie gekocht. Dit word hoogtelijk in de smaak bij de schepelingen.

Een klein comite, is de stad in geweest om een presentje voor de bemanning te kopen.

Een fles whisky voor Jaap de Schipper, en een mandje met verschillende flesjes drank voor Liesbet en Ton Vreeken. (Broer en schoonzus van Jaap).

Voor Leon is een prachtig paarse pochet gekocht.

We varen nu op de motor richting IJmuiden.

Aldaar aangekomen blijkt er een probleemje met een onwillige sluisdeur te zijn dat eerst opgelost dient te worden.

Het gevolg van deze stagnatie is dat we later dan was voorzien in de haven van Amsterdam aankomen.

Voorbij de uitmonding van de rivier de Zaan ontstaat er richting Amsterdam een muur van mist of luchtverontreiniging.

Het blijkt echter een regenbui te zijn, de eerste regenbui sinds de laatste 2 weken.

Alle bagage die reeds gepakt aan dek is geplaatst staat onder grote afdekzeilen afgedekt om nat worden te voorkomen.

Via de marifoon vraagt Jaap toestemming aan de havendienst om binnen te varen en om toewijzing van een pier.

Als dit gedaan is ontdekt moeder Bender het eerst m'n "bruingebrande" hoofd gevolgt door Jeanine die even aan boord komt.

Daarna wordt er een aanvang genomen met afscheid nemen van de reisgenoten.

Iedereen gaat zijn of haar's weegs.

Bij het Noordhollandsch koffiehuis tref ik ook vader en moeder van der Brug .

Met de metro gaan we gemeenschappelijk naar Jeanines huis om daar gezamenlijk de avondmaaltijd te genieten.

De bagage die ik bij me heb werd geladen op een boodschappenwagentje.

Dat is de reden dat we op station Holendrecht aangekomen besluiten de lift te nemen i.p.v zoals gebruikelijk is de trap.

Een paar meter gaat alles prima, totdat het meganisme met een schok stukt.

Met de alarmbel heb ik de aandacht getrokken van de metroverkeersleiding en uitgelegd wat er loos is.

Na 20 minuten heeft de stationsbeambte kans gezien de liftkooi weer veilig op de begane grond te krijgen.

De avondmaaltijd , de eerste weer op Nederlandse bodem smaakt heerlijk.

Er werd een zeer geanimeerd nagetafeld.

Dit moet dan het besluit zijn van 2 weken heerlijk vertoeven op de zeeligger Tecla van Jaap en Jennie.

Einde van het reisverslag van 1990.....