

1991 SCHEEPSJOURNAAL VAN DE ZEILLOGGER TECLA

Zeereis ondernomen met de zeillogger Tecla, 6 juli - 3 aug. 1991.

Deze reis is na de goede ervaring opgedaan in 1990 een dubbele reis.
Als opstapplaats is de haven van Vlissingen opgegeven.
Dit heeft een goed uitgangspunt voor diverse bestemmingen voor de Belgische/Franse en Engelse wateren.
Als het er een beetje meezit komen ook de Engelse kanaaleilanden ook nog aan bod dit jaar.
De reis nam een aanvang per spoor naar Vlissingen.
Ik had zowaar een commissie van uitgeleide in de vorm van John van der Linde.
De bagage (grote tas) was heel wijselijk op een 2 wielig bagagekarretje geplaatst.

Dit maakt het mogelijk zonder schouderblessures Vlissingen te bereiken.
In Vlissingen werd er kennisgemaakt met de bemanning en de medepassagiers voor de komende reis.
+/- 1400 uur gingen op 6 juli 1991 de trossen los en voeren we de zeesluizen door.
Buitengaats zijn de zeilen een paar uur gehesen geweest.
Weersvoorspellingen inhoudende onweer deed de schipper besluiten de haven van Zeebrugge binnen te lopen voor de overnachting.
De Tecla werd de vissershaven binnengebracht alwaar we voor de nacht een plaatsje vonden. Regen is er wel gevallen doch geen onweer gehad.

Zondag 7 juli.

Om 11 uur werd de haven van Zeebrugge verlaten, de Belgische kust langs.
Dit neemt een groot deel van de dag in beslag.
Tegen de avond is er zo weinig wind dat het zeilen niet lekker meer gaat.
Alle zeilen gaan naar beneden en de motor gaat weer aan.
Deze procedure heeft ook een veiligheidsreden, daar er een naderende onweersbui die met veel regen en weerlicht van nabij aan ons voorbij loopt.
Alle laarzen en regenkleding heeft voor ons allen voor de eerste keer dienst gedaan.

Maandag 8 juli 1991.

In de nacht van zondag op maandag hebben we doorgevaren op de motor.
In de loop van de maandagmorgen lopen we de haven Dieppe binnen.
Na lekker uitgeslapen te hebben na afloop van de 04 - 11 uur wacht werd er een wandeling door de stad gemaakt. We maken 1 overnachting in Dieppe.

Dinsdag 9 juli,

Vertrek uit Dieppe richting de haven van La Havre.
Door de berekening blijkt dat we daar op een ongunstig moment binnen zullen lopen (s-nachts) daarom wordt er besloten een lange doorhaal te maken naar Cherbourg.

Woensdag 10 juli 1991.

Aankomst in Cherbourg, rondstappen door de havenplaats, croissantjes gegeten die door een echte Franse bakker gebakken zijn.
's-Avonds met alle passagiers gezellig op een terras gezeten.
De losse Franse muntjes zijn nu tenminste ook op..

Donderdag 11 juli.

Vertrek uit Cherbourg richting van een van de Britse kanaaleilanden.
De keuze valt op Guernsey, we komen in de middag aan in de haven van St. Petersport.
's-Avonds zijn een aantal schepelingen naar de wal geweest (we lagen voor anker)
De haven die er is valt namelijk droog bij eb.
Alleen de veerboot heeft een steiger waarbij er ook tijdens eb voldoende water staat.

Vrijdag 12 juli.

Zonnig weer met aardig wat wind, maar hiervan zullen we vandaag nog geen gebruik van maken.

We gaan pas in de morgen van 13 juli weg van Guernsey naar het eiland Wight, (richting van het vaste land van GB.)

Eerst nog maar een kijkje aan de wal gaan maken.

Met de sloep moeten de passagiers naar de wal toe. +/- 400 meter roeien naar de dichtstbijzijnde havenmuur.

Daar zijn op diverse plaatsen stalen trappen aanwezig.

Bij de trap aangekomen moet er ca. 10 meter omhoog geklommen worden wat goed wordt volbracht.

Om 15, 18 en 21 uur was afgesproken dat de passagiers weer opgehaald konden worden..

Ik nam zelf de eerste gelegenheid van 15 uur..

Het blijkt dan eb te zijn, de stalen trap blijkt 2 meter te kort te zijn om het keienstrand te bereiken !! Veilig en wel aan boord van de Tecla gekomen.

Als alle passagiers om 21 uur aan boord terug zijn is het volop vloed.

Er staat nu 7 meter meer water dan een paar uur terug.

In St. Petersport blijkt die avond een soort carnaval te zijn, (Halowien) met vuurwerk na. Dat laatste heb ik slechts gehoord en niet gezien want ik lag al te kooi omdat we op:

Zaterdag 13 juli

om 06.30 uur moesten opstaan om dan om +/- 07 uur te kunnen uitvaren naar het eiland Wight.

Het werd een dag met afwisselende regenbuien maar met goede zuid -westelijke wind. Als een "speer" gaat de Tecla over het water.

's- Avonds om +/- 23 uur zijn we al op Wight aangekomen, ruim binnen het zeilschema.

Tijdens het gijpen doet zich laat in de middag nog een incident voor met het grootzeil. door een rukwind houden we het zeil (grootschoot) niet en schiet uit onze handen. Na een korte improvisatie halen we alsnog het zeil binnen.

Het blijkt echter dat een blok van de grootschoot zwaar beschadigd is geraakt door deze stootpuntse belasting en moet worden gereviseerd.

Deze dag moet het grootzeil neergehaald blijven zolang het blok niet hersteld is.

Onze vaarsnelheid is daardoor 2 zeemijl per uur lager dan met een grootzeil.

Zondag 14 juli .

Bij het begin van de zeestraat tussen Wight en het vaste land van G.B zijn we voor anker gegaan.

Het blijkt een rotsachtige bodem te zijn, en er staat hier een sterke plaatselijke stroming Het anker breekt los (het krabt), en moet opgehaald worden voor een hernieuwde poging een paar mijl verderop..

Het was wel een kabaal van je welste dat zo'n krabbend anker kan maken, dreunt door het gehele schip door.

Later op de dag zeilen we naar de plaats Cowes op het eiland Wight.

Met nog 7 schepelingen maak ik een wandelverkenningstocht over het eiland., met 's-avonds een gemeenschappelijke maaltijd.

Om 21 uur zijn we allemaal weer aan boord.

Maandag 15 juli.

's-morgens verlaten we de haven van Cowes en zeilen naar Southampton.

Na de lunch gaat ieder zijn's weg.

Dinsdagmorgen 16 juli,

Om 07.30 uur werden de zeilen gehesen voor een vaartocht van 100 zeemijl van Southampton naar Folkstone, waar we na +/- 15 zeiluren aankwamen.

Onderweg hadden we een escorte van een 5 tal dolfijnen!!

Deze zwommen een tijd lang rond om ons schip en maakten soms gelijktijdig sprongen boven water.

In Folkstone waar we 's-avonds aankwamen ben ik niet aan land geweest.

Woensdag 17 juli 1991.

Vertrek uit Flokstone richting Vlaardingen , we passeren Dover, de plaats waar ik in 1984 ook al met de logger Geesje van Urk geweest ben.

We steken het kanaal over en passeren Calais.

Na een zeereis van 70 zeemijl bereiken we de plaats Nieuwpoort alwaar we ongeveer de zelfde aanlegplaats krijgen als in het vorig jaar (1990).

Op de zeilen komen we de haven binnen, in "vol ornaat" wat een heel bekijks geeft bij de vissende plaatselijke bevolking.

Donderdag 18 juli 1991

Na het ontbijt gaan om 09 uur de trossen los.

Op de motor begeven we ons richting zee, het wordt een geheel regenachtige dag. De zeilen komen die dag wel omhoog en we maken toch nog een goede vaart.

Om 17 uur komen we aan voor de rede van Vlissingen.

We gaan door de zeesluizen, en leggen de trossen vast tot zaterdagmiddag.

Leon de kok maakt een finale-maaltijd, inhoudende o.a zeewolf, salade en vele andere bijlagen, met meloen toe.

's-Avonds gaan we met de groep de binnenstad in.

Er blijkt kermis te zijn in Vlissingen, met om 22.30 uur een vuurwerk.

Later gaan we een drankje drinken in een caf,

Vrijdag 19 juli.

's-Nachts om +/- 01 uur ben in aan boord terug na het uitstapje in de binnenstad..

Vele anderen gingen nog extra een "wimpie" pakken.

Om en de nabij 03 uur 's-nachts is iedereen aan boord.

De nachtrust duurt tot 09.30 uur waarna er voor de laatste maal gemeenschappelijk ontbeten wordt met deze groep.

Daarna is het tassen vullen geblazen.

Met vereende krachten wordt er een aanvang gemaakt met de onomkoombare scheepsschoonmaak.

Na wat "startproblemen" in de organisatie wordt dit terhand genomen.

Vanaf 12 uur wordt het afreizen geblazen. Merendeel gaat per trein.

1 reisgenoot had de auto bij het station gezet en wordt door nog een ander afgehaald.

Daar ik zelf nog 2 weken aan boord blijf ben ik op eigen gelegenheid de stad in geweest, om pas 's-avonds laat weer aan boord terug te keren.

Ik heb o.a enige uren in de plaatselijke bibliotheek doorgebracht om te lezen.

Zaterdag 20 juli 1991

Geen haast, lekker uitgeslapen tot 09.30 uur, ontbeten, hier en daar wat geassisteerd.

De groep komt +/- 11.30 uur binnen, een drukte dan van belang.

We liggen vlak naast de grote sluiskolk en zien aan wat er zoal langskomt.

Er passeren o.a 2 Russische schepen ,lijken wel zusterschepen, met een groot aantal ex - Nederlandse auto's aan boord.

Het lijkt wel of elk bemanningslid een eigen auto heeft gekocht.

Het schutten loopt niet zo vlekkeloos.

Het blijkt dat het achterste schip tijdens manoeuvreren in de sluiskolk een stuk railing omver heeft gedrukt.

Die railing ziet hier en daar nogal gehavend uit.

Een duiker wordt er bijgehaald voor de onderwaterinspectie.

Uiteindelijk na regelen van de schadeafhandeling kiezen de schepen zee.

Bij het dieselagregaat dat de netspanning opwekt voor ons aller Tecla blijkt een probleem te zijn met een overbrengingssnaar, welke het zeker geen 2 weken zal uithouden.

Op de vorige reis is er al een tijdelijke oplossing voor gemaakt welke nu echter definitief hersteld dient te worden.

Harry , onze steun en toeverlaat van de schipper gaat met z'n OV-jaarkaart (student) van Vlissingen naar Dordrecht om bij de leverancier 2 nieuwe snaren op te halen.

Om 12.30 uur is Harry weer terug in Vlissingen.

Jenny, partner van Jaap de schipper is met de kok Leon boodschappen doen in Vlissingen. In de stad is het doordat door de gehele stad door werkzaamheden

"open" ligt, en de drukte van de kermis een chaos voor het doorgaande en het bestemmingsverkeer.

+/- 14 uur zijn alle boodschappen aanwezig aan boord en opgeborgen op de bestemde plaatsen.

We vertrekken nu met de nieuwe groep schepelingen.

Pas langs de Belgische kust gaan de zeilen omhoog.

De eerste havenplaats op deze reis is Nieuwpoort, waar het schip de vorige week ook al was geweest.

's- Avonds gaan we met een deel van de groep een drankje drinken in een plaatselijk restaurant.

Zondag 21 juli

De Belgische koning Boudewijn viert vandaag zijn 40- jarige ambtsjubileum, en brengen een dronk op hem uit.

Dit heuglijke feit werd door onze Vlaamse reisgenote Nikki uit Antwerpen opmerksaam gemaakt. Nikki blijkt over zeer veel zeilervaring in bij Nederlandse en Belgische schepen te beschikken.

Om 01 uur gaan we op

zondag 21 juli 1991 ter kooi.

Om 10 uur na het ontbijtcourvee vertrekken we uit Nieuwpoort in zuidelijke richting.

De windkracht in nw-3, en de zon komt ook op bezoek.

De zeilen komen omhoog, doch er is weinig wind.

Een deel van de vaart heeft de motor wat bijgestaan.

's- Avonds komen we in de plaats Bologne aan, alle winkels zijn dicht.

Ik maak een wandeling door de straten, en ga later weer aan boord.

De Tecla ligt valk bij het havenhoofd.

maandag 22 juli.

Vertrek weer uit Bologne om 11 uur, we kiezen weer zee voor een lange tocht naar Cherbourg met 1 overnachting op zee.

Er wordt wacht gelopen, 6 uur op en 6 uur af.

De wind was af en toe variabel of te zwak van sterkte om te zeilen.

Gedurende bepaalde uren moest de motor worden bijgezet.

Dinsdag 23 juli 1991

Het laatste stuk echter kwam er heel veel wind opzetten en de Tecla ging als een "speer" door het water.

Op dinsdag 23 juli kwamen we in de avond de haven van Cherbourg binnen.

's- Avonds het cafe, in geweest met een groepje mensen.

Woensdag 24 juli

Een feestelijke dag, Jaap de schipper is jarig, we blijven vandaag in Cherbourg. Met een aantal schepelingen gaan we een wandeltocht maken.

Via de plaatselijke VVV krijgen we een stadsplattegrond, We kiezen uit het grote aanbod een paar oude kerken en het oorlogsmuseum op de berg om te bezichtigen.

In 1944 en later is in Normandi% door de geallieerden een verschrikkelijke strijd geleverd met de Duitse bezetters waarbij mogelijk tienduizenden mensenlevens te betreuren waren .

Het gehele verloop wordt in het museum weergegeven.

Het museum ligt op een hoge strategische heuveltop van de stad.

Bij de aanval der geallieerden op het einde van WO 2 hebben deze grote betonnen caissons meegenomen om kunstmatige havens te maken..

Een groot deel van deze havenwerken is nog in de haven van Cherbourg aanwezig.

Later op de middag heb ik me aan het kaartenschrijven gezet om de achterblijvende thuisfront te verblijden met een kaartje.

Ter ere van de schippers verjaardag heeft de kok Leon een veelgangig menu toe- bereid, met champagne als starter, het wordt zeer geanimeerde avond..

De avond wordt pas na middernacht voor sommigen besloten.

Donderdag 25 juli

De afreis van Cherbourg naar Guernsey. We moesten eerst langs "het puntje van Normandie" alvorens we een bezeilde koers krijgen naar Guernsey.

Wegens de sterke tegenstroom tot de punt wordt dit op de motor gedaan, het gereefde grootzeil was wel gehesen.
Het is een barre tocht geworden met veel hindernissen zoals losgeschoten /gebroken reeftallies.
Met veel creativiteit en inspanning door Jaap en Harry is dit alles toch in orde gekomen. Het was een ruwe tocht met een windkracht van 6 Bf.
Het laatste deel van de tocht ben ik naar m'n kooi gegaan (toch wat zeeziek en slap in de spieren)
Toen aan de motorloop te horen was dat er een haven binnen gelopen werd kwam ik weer even boven.
Het blijkt dat we in de haven van st. Peterport tegen de vaste wal liggen afgemeerd. (Een luxe op dit eiland)
Het getijdeverschil is hier verschrikkelijk, wel tot 9 meter toe!
De pier heeft om de 4 meter een overhangend bordes dat afhankelijk van de waterhoogte droogvalt en waar dan over gelopen kan worden.
Het van en aan boord gaan moet er met een loopplank gewerkt worden om het hoogteverschil tussen de kant en de bordessen te overbruggen.

Vrijdag 26 juli 1991.

In groepjes gaan we van boord. Ik ga met Peter, Leen en Paul waarmee ik ook in Cherbourg gewandeld heb op stap.
Peter heeft studie gemaakt van allerlei kaartjes VVV info en ANWB boekjes wat er zoal te zien is. Eerst wordt het algemene Guernsey museum bezocht met veel historische info over het vroegere wel en wee Verder werd er nog een bezoek gebracht aan de Parijse kerk en de overdekte markthal van 1822. Als laatste wordt het kasteel in de haven bezocht waarin een 3 tal musea zijn gehuisvest.

Zaterdag 27 juli.

Vertrek van Guernsey met mist. Doel is het eiland Alderney dat een stuk noordelijk ligt. Dit eiland is het dichtst bij het vaste land van G.B.
Het weer wordt onderweg steeds beter.
Gedurende de helft van de tijd is zeilen daadwerkelijk mogelijk.
We gaan in een baai van Alderney voor anker.
Na de lunch gaan de meeste schepelingen met de watertaxi naar land.
(Prijs van de watertaxi 1 pound enkele reis).
Met z'n vijven huren we er bromfietsen, gewoon fietsen is wegens de vele hoge heuvels niet makkelijk. We crossen over het eiland met z'n 5-en ,heuvel op en heuvel af.
Er zijn hier nog veel Duitse verdedigingswerken te zien van de W.O II.
De kanaaleilanden zijn het enige G.B gebied dat in Duitse handen is geweest.
Nadat we het gehele eiland meer dan 1 keer overheen geweest te zijn met onderweg enige fotostops brengen we de brommers na +/- 30 km rijden weer terug naar de winkel.
Helaas is het diarolletje met Alderney opnamen verloren gegaan door en manipulatiefout mijnerzijds met m'n fototoestel, jammer dan, niets aan te doen.
De watertaxi brengt ons weer aan boord van onze Tecla.
Leon de kok schotelt ons echte hollandse pot voor, aardappels, bloemkool, rundvlees, met yoghurt toe.
Na 22.30 uur is de afwas gedaan en komen de spelletjes op tafel.

Zondag, 28 juli 1991.

Een uitslaapmorgen met een vrij ontbijt tussen 09.30 en 10.30 uur, daarna schip vaarklaar maken en anker lichten.
Dat was het plan althans. Zondag wakker geworden blijkt er een dichte mist te staan waardoor we schepen op nog geen 50 meter afstand niet meer zien.
Tegen 12 uur wint de zon het van de mist en binnen 5 minuten is alle mist eensklaps verdwenen.
Uitvaren dus. Alle zeilen bijgezet, en we maken zelfs een redelijke vaart.

Maandag 29 juli.

's-Nachts navigeren we op de maan en de poolster.
In de morgen komen we aan in Southampton aan.
De middag gebruik ik door een stadsrondrit te maken met een dubbeldeks bus met een open balkon. (geen dak erop).

Daarna stap ik in de rondvaartboot die me in 1 uur tijd langs een keur van oude schepen en de marinehaven leid.

Laat in de middag heb ik een deel van het jaarlijkse "huiswerk" gedaan, n.l het schrijven van ansichtkaarten naar de achterban.

Na de avondmaaltijd genoten te hebben heb ik ondervonden hoe het bellen met een telefoonkaart gaat.

Het is echt veel gemakkelijker dan een paar dagen voldoende munten te moeten sparen.

Daar ik niet zo erg veel zin had om mij vol te laten lopen met alcohol ben ik via de stadswallen gelopen in de richting van het permanente kermis terrein. Daar heb ik een ijsje genuttigd.

Weer aan boord gekomen was het douchen en rusten voor de komende dag.

Dinsdag 30 juli.

De reis gaat vandaag van Southampton naar Newhaven.

De tocht was deels bezeild, deels op de motor.

De haven van New Haven staat bij eb zo weinig water dat de Tecla in de modder komt te staan.

Alles gaat goed, om 21.30 uur is het laagste tij bereikt.

Woensdag 31 juli.

Bij voorspelling blijkt het dat het omstreeks 04 uur hoogwater is.

Er wordt een plan getrokken, de schipper Jaap en nog een aantal vrijwilligers maken de Tecla gereed voor uitvaren en hijsen bij aanwezigheid van de wind de zeilen. Ik heb er zelf niet al te veel van gemerkt.

Niets moest die morgen. Ik ben zelfs heel luxe pas om 09 uur opgestaan.

De dag werd besteed om in Dover uit te komen alwaar er in het begin van de avond in de haven voor anker gegaan werd.

Een groot aantal passagiers gingen met de roeiboot aan wal.

Donderdag 01 aug 1991.

Om 07 uur werd het anker geheven en werd er op de motor koers gezet naar Vlissingen.

Door de mistperiode op Alderney hebben we eigenlijk 1 dag verloren, en kwamen steeds op een ongunstig punt in de volgende haven aan.

Nadat Jaap de Tecla flink de "pin op de neus" gezet, met als resultaat dat we 's-avonds om 20 uur de haven van Breskens binnen lopen.

Daar werd het laatste diner genoten tegen 23 uur wordt er nog een luchtje geschept.

Nadat ik een telefoontje met het thuisfront gemaakt had ben ik ter kooi gegaan.

Vrijdag 02 augustus.

De dag van het afscheid nemen.

Tussen 09 en 11.30 werd het schip geheel 'gekuist' en gereed gemaakt voor de volgende groep reizigers.

Om ongeveer 12 uur ving de laatste vaartocht van het zeilseizoen 1991 aan door naar de overkant, naar Vlissingen te varen.

Daar moest weer geschut worden in de zeesluis.

In verloop van uren ging ieder zijn's of haar's weegs, terugblikkend op een geslaagde vakantie.

Een klein beetje melangoliek ?? nu, dat gaat weer over.

in 1992 zal er wel weer een plan komen om met de Tecla in en over zee te gaan.

....

Einde van dit scheepsjournaal van 1991.