

## 1993 ZEEZEILEN MET DE TECLA 1993

Scheepsjournaal a/b van de logger Tecla, van 5 t/m 29 juli.

Als haven van vertrek is dit keer Enkhuizen opgegeven.

Om ongeveer 12 uur worden de opvarenden aan boord verwacht.

Zo reisde ik met Jeanine mijn partner op 05 juli samen met de trein naar Enkhuizen.

Daar werd op het boekingskantoor van zeilvaart Enkhuizen eerst nog het vliegbiljet opgehaald.

Jennie de partner van de schipper Jaap was nog druk doende om de laatste boodschappen aan boord te krijgen.

Daardoor had ik nog wat extra tijd om met Jeanine wat te gebruiken in een cafetaria alvorens afscheid te nemen.

Om ca. 13 uur ging ik aan boord. Jeanine ging nog de stad in alvorens weer terug te reizen naar Amsterdam.

's-Avonds had ze nog afspraken, en moest dus op tijd weer terug zijn.

Aan boord werd er nu kennisgemaakt met de overige opvarenden van de reis.

Om 15.30 uur gingen we door de sluis het Markermeer op.

Om 17 uur ging de fok en het grootzeil voor het eerst omhoog.

Tegen 20 uur bereikten we de Schellingwouderbrug en de Oranjesluizen bij Amsterdam. Het passeren ervan nam wat tijd in beslag.

Tijdens de vaart hebben we het avondeten genuttigd.

Na de brug en de sluisen gepasseerd te zijn meerden we af bij steiger 14 achter het C.S. (Aankomst 22 uur).

Dinsdag 06 juli 1993

08.30 uur aan tafel voor het ontbijt.

Na het ontbijt werd het schip verhaald om brandstof te bunkeren.

Er kwam 2 x 900 liter dieselolie erbij aan boord.

Op een andere plaats in de haven kwam er nog een extra generator aan boord om t.z.t een minder goed werkend exemplaar te kunnen vervangen.

De reis ging nu richting IJmuiden, waar we door de sluisen moeten. 12.30 uur lagen we aan de binnenzijde van de sluisen.

Om 15.30 uur verlaten we IJmuiden de Noordzee op, gelijk zeilen hijsen.

Er zou volgens voorspelling een noordelijke wind zijn maar deze blijkt veel meer westelijk te zijn als gedacht.

Bij een wind van achteren (ruime wind) is de vaart veel gerieflijker dan scherp aan de wind varen.

Dat verwacht hebbend had ik van te voren geen scalpoderm pleister tegen zeeziekte achter m'n oor geplakt, het breekt me nu flink op.

's-Avonds heb ik dan ook moeten afhaken en ben benedendeks gebleven.

Zo rond middernacht passeren we Hoek van Holland.

Woensdag 07 juli 1993.

De tocht gaat merendeel op de zeilen. Af en toe is er een uurtje of wat dat de motor aangeweest is.

Om ongeveer 19 uur liggen we in de haven van Calais. het is dalend tij, de trap naar de kade wordt met het half uur steeds langer.

Ik blijf die avond aan boord.

Donderdag 08 juli 1993

's-Nachts is de Tecla overgebracht naar het getijde dok.

Het waterniveau blijft hoegenaamd gelijk. 2x per dag is het mogelijk in of eruit te varen.

Tot 13 uur hadden we die dag tijd om aan de wal te gaan met een vrij ontbijt.

Ik loop met een 4 tal dames richting van het strand.

Daar werd zowaar gezwommen.

Na een half uurtje werd dat wel voor gezien gehouden.

Het strand was zeer goed van kwaliteit, gelijk aan een Nederlands strand met fijn zand.

Op dat strand waren minstens tientallen mensen bezig met scheppen of een soort hooivork kuilen in het vochtige strand te maken.

Het doel was pieren te steken t.b.v de visserij.

Het leek wel of er een goudkoorts heerste, zoveel mensen hielden zich daarmee bezig.

Na afloop werd her een heerlijk kopje koffie op een terras genuttigd, een 'grande cafe' noemen ze dat daar.

Op het middaguur werd er warm gegeten, daar tijdens de overtocht van Calais naar Dover dit minder goed uitkomt.

Om 15 uur waren we inderdaad weer op weg naar volle zee.

Het grootste deel hebben we gezeild, alleen bij het kruisen van het verkeersscheidingsstelsel (doorgaande verkeersroute) werd de motor bijgezet om wat sneller over te steken.

In 1992 maakte ik de oversteek in omgekeerde volgorde. wat toen niet goed bekomen werd wegens de weersomstandigheden.

Vandaag ging alles prima, wel wind maar geen hinderlijke golven.

Om 21.30 uur kwamen we in Dover aan, waar we door de haven dienst een gunstige ankerplaats werd aanbevolen.

Een aantal opvarenden gingen met de havendienst (die ook watertaxi diensten vervuld voor 3 pound per rit) naar de wal.

Vrijdag 09 juli 1993

De voorspelling is om 08 uur het ontbijt, daarna wegwezen uit Dover.

Dit alles ging niet door, er staat een te straffe wind.

Het vertoeven op zee is dan geen pretje, zeker als dit niet noodzakelijk is.

De Tecla blijft voor anker liggen in de haven. In de middag wordt gezien of de situatie verbeterd is.

Alle passagiers gaan met de watertaxi naar de wal.

Daar werd nu een voettocht ondernomen naar het kasteel van Dover op de top van de rotsen.

Het oudste deel is de kerk die stamt van voor het jaar 1000, voor het binnenvallen van de Romeinen in de 10de en 11de eeuw.

Het oudste deel van het kasteel stamt uit de 10 de en 11 de eeuw A.D.

Er werd een tocht gemaakt door de diverse zalen en de wallen van het kasteel.

Na afloop werd in het kasteelrestaurant wat genuttigd.

Later op de middag nog wat de stad door geweest, en op de pier naar het vertrekken van de hovercraft en de seacat gekeken.

De Tecla is die middag in het zeedok gegaan.

Dat betekend geen gewiebel op de golven.

's-Avonds gezellig aan boord doorgebracht.

Samen met een aantal technische opvarenden werd er een probleem met een onwillige radioantenne verholpen.

Zaterdag, 10 juli 1993

Vertrek uit Dover richting Brighton, heerlijk opkruisen.

Daar het zonnetje niet krachtig genoeg was om aan dek te gaan liggen ben ik voor 2 uurtjes naar beneden, naar m'n kooi gegaan.

Op een bepaald moment kwam er een sterke deining opzetten.

De Tecla ging op en neer of het niets was.

Een golf moest zeer krachtig geweest zijn, de kluiverboom zat geheel onder water.

Met een ruk kwam de kluiverboom uit het water overeind en ... brak!.

Deze krachtige stootpuntse belasting was te veel voor de kluiverboom.

Ik was toen benedendeks toen dit plaatsvond.

Om een noodvoorziening te maken was een haven nodig waar we dan ook nog voor de wal moesten liggen.

Het restant van de kluiverboom werd zekergesteld door dit met een stag en een los stuk touw aan de bakboordzijde tegen de romp de binden.

In Dover kregen we medewerking van de havendienst, een plekje terzijde van een zandschip.

M.b.v de ankerlier en de fokkeschoot werd ook het resterende deel van de kluiverboom dat buitenboord hing binnengehaald en vastgesjord aan dek.

Het voorste deel werd gebruikt om een nood-kluiverboom te maken.

Toen ik ongeveer rond middernacht weer terug was van een stadswandeling met nog 5 dames van de groep was de klus geklaard.

Zondag, 11 juli

Gewoon 08.30 uur ontbijt en om 10 uur de haven van Dover weer uit.  
De eerste 5 uur gingen op de motor i.v.m de windkracht en -richting.  
Van 10 tot 11 uur heb ik het roer gevoerd voor het eerst dit jaar.  
Gelukkig hebben we in de middag nog een aantal uren lekker kunnen zeilen, we passeren de mooie krijtrotsen.  
Als einddoel die dag was de haven van Brighton, waar de Tecla ook in 1992 is geweest.

Maandag, 12 juli 1993.

's-Morgens vrij tot 12.30 uur Daar ik in 1992 al uitgebreid in Brighton ben geweest heb ik niet de moeite genomen om de 1,5 mijl naar de stad te ondernemen.

Ik ben in Brighton marina village gebleven.

Daar was t.o.v vorig jaar flink wat aan opgeknapt, met minder of geen leegstaande winkels.

Jaap was die ochtend bezig geweest om de fokkeboom weer in gebruik te kunnen nemen.

In de nood-kluiverboom werd daartoe een gat van 36 mm geboord.

Daarin paste nu de bevestigingspen van de fokkeboom. Alles werkte toen weer.

Vandaag is ook Francis jarig, ze heeft voor alle schepelingen wat lekkers gekocht in de supermarkt, ik was daar bij aanwezig.

Op een terrasje heb ik ons op een lekker kopje koffie getrakteerd.

Tussen de middag werd er eerst warm gegeten.

Na afloop van de maaltijd en het corvee werd er om 15.00 uur vertrokken uit de haven van Brighton richting van het eiland Wight in de Solent.

Tot 21 uur hebben we kunnen zeilen, daarna ging de motor aan om de tijdsduur van de reis te bekorten.

Dinsdag, 13 juli

Ik ben intussen allang ter kooi gegaan als we om 02 uur 's-nachts voor anker gaan.

Een 5 tal passagiers hebben de bemanning geholpen met de vaart van de Tecla.

Na het ontbijt gaat het anker weer op en varen we verder in de richting van Wight.

Het is na 12.00 uur als we in de haven van Cowes tegen de meerpaal liggen.

Met de bijboot moeten we 50 meter water overbruggen om aan de wal te komen.

Daar het toch zwaar bewolkt is tot regenachtig toe besluiten we om een rondrit over het eiland te gaan maken met een deel van de groep.

Dit is de beste oplossing gezien de investering van de beperkte tijd.

Naderhand weer aan boord gekomen heeft Jennie de kok zich erg uitgesloofd om een meergangige maaltijd ons voor te schotelen.

Dit valt erg in de smaak, het wordt een geanimeerde, gezellige avond aan boord.

De kleine eettafel wordt weggenomen en op muziek van bandjes wordt er gedanst.

Maar de kater komt daarna: de afwas!

Met z'n vieren slaag we er ons moedig doorheen, afgewisseld door een dansje.

Na middernacht is alles 'glad', na het douchen ga ik ter kooi.

Woensdag 14 juli

Bij het opstaan blijkt "it is raining cats and dogs", geen prettig vooruitzicht dus.

Er wordt nu geen haast gemaakt om snel weg te komen uit de haven, want wegeregenen terwijl dit niet echt noodzakelijk is niet leuk.

Het wegeregenen blijkt erg mee te vallen, het klaart snel op.

Net de haven van Cowes uit op weg naar Yarmouth heeft Jaap marifooncontact met een ander Nederlands schip.

Ik luister nu ook zelf mee.

Ik herken daarbij de stem van Marileen Biekart van de Geesje van Urk.

Deze is op weg naar Cowes, en wij gaan net weg.!

Mogelijk is een dezer dagen nogmaals contact mogelijk of zelf een treffen in een haven....

(Helaas is dat niet gerealiseerd)

Het wordt een heerlijke zeildag met veel kruisen tussen Wight en het vaste land van GB.

's- Avonds leggen we aan in de haven van Yarmouth waar we een plekje krijgen aan het havenhoofd , naast de veerboot met Lymington.  
Die middag met een groepje wat gewandeld en thee gedronken in de tuin van een restaurant.  
's- Avonds een wandeling gemaakt richting van het fort waar tegenwoordig een zeeaquarium in is gevestigd.

Donderdag, 15 juli 1993.

Om 12 uur de haven met ruime wind uit op weg naar Portsmouth.  
Alleen de fok wordt gehesen. Laat in de middag komen we hier aan.  
De Tecla vindt de zelfde afmeerplaats als in 1992.

Vrijdag, 16 juli

Na het ontbijt de haven uit voor de laatste tocht van 15 mijl op de motor naar Southampton.

Tijdens de tocht wordt het dek met zoetwater schoongespoeld en het eindcorvee gedaan..

Doordat ik op het achterdek stond, belaste Jaap mij met het sturen van de Tecla.  
Aan de hand van Jaap's aanwijzingen loodste ik de Tecla langs vele boeien en andere markeringen op de wal.

In Southampton kwamen we aan de buitenste aanlegplaats in de marina terecht.  
Uiteindelijk was het moment van afscheid nemen van deze groep daar.

Onno mijn hutgenoot blijft nog 1 nacht aan boord.

Onno gaat zaterdag met de trein verder.

Hij gaat met een vriend nog 2 weken wandelen in Engeland.

Vrijdagmiddag gaan Onno en ik een wandeling maken door de stad en zoeken een restaurant om 's-avonds te eten met de bemanning.

Ook was er een studievriendin van Jennie en haar 2 dochters aan boord gekomen voor 1 nacht.

Jennie kon nu dus na jaren eens bijpraten met haar vriendin.

's- Avonds eten we zodoende met 10 personen bij een Indiaas restaurant.

Zaterdag 17 juli

Om 09 uur komt een deel van de nieuwe groep aan die met de bus uit Nederland gekomen

zijn, het zijn een 5 tal dames.

's- Middags komt de rest van de groep per vliegtuig.

Ik ben de dag de stad ingeweest voor wat foto's te nemen en het bezoeken van het scheepvaartmuseum.

Het Blijkt dat Southampton de thuishaven van de Titanic geweest te zijn die in 1912 op een ijsberg liep in de Atlantische oceaan.

Zondag, 18 juli 1993

Voor het eerst op weg met de nieuwe groep, de reis gaat vandaag naar de plaats Poole, waar we om 19 uur aankomen.

's- Avonds maak ik met Janetta een avondwandeling.

Maandag 19 juli 1993

Om 10 uur weg, een vaartocht met een regenachtig begin, met later op de dag veel zonschijn.

Laat in de middag komen we in de haven van Weymouth aan.

De tocht ging van ondiep naar diep water.

De verschillende golfstromen beukten tegen elkaar in, huizenhoge golven waren het gevolg hiervan.

Dinsdag 20 aug,

's- Morgens wandelen in Weymouth en om 11 uur de haven uit naar Alderney.

Daar kwamen we om +/- om 19 uur aan, alwaar we voor anker gingen.

woensdag 21 juli 1993

Er moest ankerwacht gelopen worden om te bewaken dat het anker niet gaat "krabben" (loswerken van het anker uit de bodem).

Ik heb met Stevan m'n Duitse hutmaat de 02-05 nachtwacht.

Met lezen en luisteren naar de scheepsradio wordt de tijd ingevuld tussen de

inspecties door.

Om 05 uur naar kooi.

Om 09.45 uur ga ik met de roeiboort naar de wal.

Uiteindelijk ga ik met Jeanetta en Lilian en Eelko (de scheepsmaat) een grote wandeling maken die ons over heuvels, door bunkers en over de rotsen brengt.

Voldaan kom ik aan het einde van de middag weer aan boord.

's- Avonds wordt er nog door Eelco en een 3-tal dappere dames gezwommen nabij het schip.

het water is nog erg koud, meer dan 15 graden Celsius zal het niet zijn geweest.

Hoewel ik geen ankerwacht heb houd ik de dames Liane en Janetta tijdens de eerste ankerwacht een beetje gezelschap tot

donderdag 22 juli 01 uur.

Daarna ga ik ter kooi.

Om 07.30 is er ontbijt, en om 08 30 uur verlaten we de haven van Alderney voor een vaartocht naar Cherbourg.

De reden van dit vroege vertrek is dat we beslist om 12 uur in de haven daar moeten zijn willen we gelijk in het zeedok kunnen, dit laatste wordt ruimschoots gehaald.

Die middag ging iedereen de stad ik besteed de tijd om wat door de stad te wandelen en wat kaarten te versturen.

Om in stijl te blijven heb ik me te goed gedaan aan een heerlijk door een Franse bakker vers gebakken croissantje en later nog aan een 'cr<sup>^</sup>pe'

De bemanning heeft de middag besteed met het demonteren van de noodkluiverboom. Tegen 19 uur komt Ton Vreeken met de chauffeur aan met de nieuwe kluiverboom op de vrachtauto.

Deze wordt die avond aan boord gebracht en gemonteerd.

Vrijdag, 23 juli 1993.

De kluiverboom is nu geheel afgewerkt, om ongeveer 12 uur varen we het dok van Cherbourg weer uit op weg naar Guernsey. De zeilen gaan omhoog, en we komen daar om 21 uur aan .

Zaterdag, 24 juli 1993.

Jaap, onze schipper is vandaag jarig. (41 jaar) De laatste ankerwacht had het gehele schip met ballonnen versierd waarop steeds een leeftijdjaar op geschreven stond.

Het jaartal 41 kwam een paar keer voor. Jaap krijgt 'ontbijt op bed 'van Jennie.

Jaap bleef net zo lang in z'n kooi totdat Jennie kwam.

Jennie blijft gewoonlijk langer liggen en ontbijt meestal niet.

Maar op Jaap's verjaardag moet ze er toch voor 1 x per jaar vroeger uit.

Met een glimlach op z'n gezicht kwam Jaap via het dek binnen tijdens ons ontbijt.

Met de sloep worden de opvarenden in 2 etappes aan land gezet.

In groepjes gaan we het eiland verkennen.

Zelf ga ik met Ronald en Mark een busronddrit maken.

Na afloop gaat Mark naar de autoraces kijken die deze dag in St. Peterport in een stratencircuit gehouden wordt.

Ronald en ik schuimen verder nog het centrum af met veelal smalle en steile steegjes, die misschien door een enkeling gevonden zal worden.

We besluiten de middag met een forse pot thee en een goed stuk appeltaart.

Aan het eind van de middag komen we met de sloep weer aan boord.

Het is dan eb, en de ladder is wel 5 meter langer dan van morgen.

Die avond is er een uitgebreid verjaardagsdiner ter ere van onze schipper Jaap.

Toen het diner afgerond was ging ik met m'n hutmaat Stevan uit Hamburg met de watertaxi naar de wal.

Stevan gaat daar een kennis bezoeken. Ik ga een telefoontje plegen naar Jeanine. Ik verlang er ook weer na om haar stem weer eens kort te horen.

Na het eten van nog een ijsje (21.50 uur lokale tijd) ga ik weer met de watertaxi aan boord.

Zondag, 25 juli 1993

Er wordt weer ankerwacht gehouden deze nacht.

Deze keer neemt de bemanning dit op zich.

Het is zeer rustig weer, daardoor is er geen dubbele wacht nodig.

Alleen de 06-08 uur blijkt dubbel te zijn, en wordt door Lilian en Jeanetta gedaan.

Achteraf blijkt dit met een dubbele reden te zijn gedaan.

De meiden (schatjes hoor) hadden voor iedereen 'ontbijt op bed' (thee en een beschuitje) verzorgt.

Later op de dag heb ik hun daarvoor met een kusje op de wang speciaal bedankt voor dit leuke initiatief.

De bestemming voor deze dag is het eiland Sark.

Het anker wordt geheven met een verrassing, er komt nog een andere onbekende ankerketting mee naar boven.

Jaap probeert vast te stellen waar deze ketting vandaan komt.

Om dit te kunnen bereiken is Jaap genoodzaakt de ketting door te slijpen en per deel na te lopen.

Waarschijnlijk zit aan beide uiteinden een anker of een zwaar betonblok.

1 eindpunt wordt gelokaliseerd, maar zit zeer vast.

Daarom wordt de ketting opnieuw doorgeslepen en van een boei (leeg jerricanvat) voorzien en overboord gezet.

Jaap is nu ca. 45 meter goede ketting rijker die zeker niet langer dan 2 jaar daar gelegen kan hebben, gezien de kwaliteit van de galvanisering ervan.

Jaap meldt het voorval aan de havendienst om dit in de komende tijd uit te zoeken.

De reden dat Jaap dit zo gedaan heeft is om te voorkomen dat een ander schip (die mogelijk niet over de faciliteiten beschikt als de Tecla) dit zelfde overkomt.

Tevens had Jaap gehoopt dat er aan een kant een anker naar boven zou komen, wat niet gelukt is.

Met 2 uur oponthoud vertrekken we met een rif in het grootzeil.

Jaap had contact gehad met de schipper van de Nederlandse schoener Jantje, die net uit de omgeving van Sark vandaan komt.

Deze meldt dat het bij windkracht 6 oncomfortabel liggen is op de ankerplaats aldaar.

Plaatselijk wordt er in de regio waarschuwing voor windkracht 7 gegeven.

Jaap besluit daardoor niet naar Sark te gaan, en binnen de beschutting van de eilanden te blijven. We hebben een heerlijke zeiltocht die middag.

1x begeeft Jaap zich in open water, de hoge golven slaan ons om de oren en we gaan gauw weer terug naar de beschutting tussen de eilanden, en later weer naar onze ankerplaats van Guernsey.

's-Avonds gaan nog een aantal schepelingen (op zondagavond) naar de wal met de sloep.

Ik blijf met nog 4 passagiers aan boord, wetende dat alle winkels dicht zijn vanavond.

Jaap neemt kennis van sterk verslechterende weersvoorspelling met hoge windsnelheden.

De knoop wordt doorgehakt. Nadat alle passagiers aan boord zijn, direct de zeilen omhoog en wegwezen uit dit oord is Jaap's oordeel.!

Degenen die nu aan boord zijn fungeren gelijk als eerste wacht, deze zijn het meest uitgerust. Zo gezegd zo gedaan.

Om 20.30 uur begeef ik me ter kooi om wat te rusten voor de komende wacht.

Maandag, 26 juli 1993.

Rond middernacht is iedereen aan boord en vertrekken we naar het eiland Wight. Ik laat me nog niet zien, en kom pas na het zeilen hijsen (heel gemeen) aan dek.

Rond 00.45 uur.

Er staat een ruime (van achter komende) wind met zeer veel deining.

Dat is wat m'n gestel weer een beetje ontwend is geraakt, en het wordt weer ouderwets over de railing hangen.

Om 03.30 uur begeef ik me met een lege maag met permissie van Jaap een half uurtje eerder dan m'n wacht duurt ter kooi.

Tijdens m'n wacht had ik de taak het sleeplog elk vol uur af te lezen en door te geven voor de controle van de voortgang van de tocht.

Vlak voor dat ik om 12 uur op moest komen voor de nieuwe wacht krijg ik de melding dat we in de nabijheid van de Needles (Alumbay) van het eiland Wight

zijn.

In 12 uur tijd hebben we over land gemeten 84 zeemijl afgelegd, en 14 mijl stroming hebben mee gehad.!

(Het sleeplog geeft een afstand van 70 mijl aan).

We leggen nu aan in de haven van Yarmouth, de monding van de rivier de Yar.

Dinsdag, 27 juli 1993

08.30 ontbijt en plannen maken voor de komende dag.

Ik ga met Ronald een grote wandeling maken welke merendeel over "public footpath" gaat.

We kiezen de kustweg richting Totlandbay.

Het weer is erg bewolkt overgaand in een regenbui.

We lopen gewoon door, nat of niet.

Rond 11.30 nuttigen we in een strandcafeteria koffie en appeltaart.

In Alumbay aangekomen brengen we een bezoek aan de glasblazerij waar gebruiksvoorwerpen gemaakt worden.

Met veel interesse nemen we kennis van een demonstratie glasblazen.

Door geologische omstandigheden is er op Wight veel grondstof van verschillende kleur t.b.v de glasblazerij aanwezig.

Wat ook meevalt is dat het in de demonstratieruimte door de glasovens tevens lekker warm is, onze vochtige kleding droogt al een stuk op.)

De Needles, een bekende bezienswaardigheid bij goed weer zit zwaar in de grondmist.

Gelukkig heb ik eerder tijdens goede weersomstandigheden opnamen vanuit zee kunnen maken.

We nemen nu de hoge bergweg terug naar de plaats Freshwater, vandaar terug naar Yarmouth.

De monding van de Yar is een mooi natuurgebied met een unieke brakwaterflora.

Deze omstandigheid komt in Nederland maar slechts op een paar plaatsen voor.

Bloemen en planten die in Nederland een status van beschermd hebben, komen daar gewoon als "onkruid" voor, zo talrijk zijn ze daar.

Woensdag, 28 juli 1993

Zeilreis van Yarmouth naar Bucklershard op het vaste land via de Beaulieu rivier. Gezien de korte afstand tot het doel hebben we de dag doorgebracht met kruisen voor de kust totdat het getij gunstig was.

Rond 16 uur stond er voldoende water dat we de rivier op kunnen varen.

De havenmeester in Bucklershard is een ware ambassadeur voor z'n haven, is alert en is behulpzaam om de Tecla afgemeerd te krijgen tussen 2 meerpalen.

De man zal wel niet dagelijks zulke grote schepen in z'n haven krijgen.

Deze streek staat sinds de 18-de eeuw bol met het scheepvaartverleden, welke is gereconstrueerd in het plaatselijke scheepvaartmuseum.

Zelfs de beroemde zeezeiler van weleer Sir Francis Chicester had Bucklershard als zijn thuishaven.

Vele relikwieën afkomstig uit zijn schepen worden bewaard hier in dit museum..

Deze avond heb ik voor het eerst gebruik kunnen maken van mijn portofoon die ik voor de zekerheid had meegenomen.

Via het relaisstation van Southampton heb ik 1 verbinding met een mobiel station rijdende op de snelweg kunnen maken 's-avonds laat.

We moeten om 16 uur de haven weer verlaten hebben, de dag is dus wat kort om uitgebreid rond te kunnen kijken.

Met z'n 5-en lopen we naar de plaats met de gelijknamige naam als de rivier en nuttigen in een deftig hotel een 'morningcoffee'

We gaan de plaats even in tot de ingang van het auto/motormuseum / kasteel.

Naar binnengaan heeft wegens de krapte aan tijd geen zin.

Dit moet maar tot een volgende keer wachten.

We zeilen inderdaad om 16 uur de haven uit richting zee opweg naar Cowes op het eiland Wight.

De tocht duurt slechts 1,5 uur en we zeilen slechts op de fok en de bezaan, meer is niet nodig.

's-avonds hebben we gezellig en voor de laatste keer gegeten aan boord, tevens hebben we de bemanning wat aardigheidjes aangeboden.

In Cowes werden die dag een zeilregatta voor de kust gehouden.

Het is in de plaats een drukte van belang.

Ik had in de duisternis geen zin om met het bootje naar de kant te gaan, 2 weken geleden was ik trouwens ook al in Cowes geweest.

Vrijdag 30 juli

De dag van het afscheid nemen.

Op de motor gingen we van Cowes naar Southampton.

Wegens de geringe windkracht moest dit op de motor wat 1.5 uur in beslag nam.

Nadat we in de haven hadden aangelegd naast een Nederlandse schoener uit Enkhuizen werd het eindcorvee gedaan en daarna nog gemeenschappelijk geluncht. Ongeveer 13 uur Ned. tijd werd er afscheid genomen van de bemanning en van de Tecla.

We vertrokken met een 2 tal taxi's naar de luchthaven.

De cityhopper kwam een half uur te laat binnen en vertrekt met veel vertraging.

Bij het inchecken zijn wat foutjes gemaakt in de bezetting. Niet iedereen zit daardoor op z'n eigen aangegeven plaats.

Het toestel moet met spoed weg of 6 uur wachten op de volgende beurt wachten.

Het vliegtuig blijkt veel te zwaar te beladen te zijn, een deel van de bagage wordt uitgeladen om het startgewicht te reduceren.

Deze komt met een latere vlucht naar Nederland.

Voor mij maakt dit niets uit die vertraging, maar voor Nicky die in Antwerpen woont en met de trein vanuit Schiphol naar huis gaat is dit erg vervelend.

In haar bagage zitten namelijk noodzakelijke medicijnen.

Het enige lichtpuntje is dat ze comfortabel zonder gesleep van bagage de thuisreis kan aanvaarden met de trein.

Jeanine begrijpt er niets van, het vliegtuig is wel aangekomen maar ziet mij niet.

Ik heb wat oponthoud om officieel aangifte te doen van het achterblijven van m'n bagage in Engeland.

Uiteindelijk sluiten we elkaar in de armen.

Bij onze stamchinees gaan we voor de eerst eten om te vieren dat ik weer heelhuids en gezond (echter zonder bagage) weer thuis gekomen ben.

31 juli

Een telefoontje van de luchtvaartmaatschappij: de bagage is aangekomen.

Er wordt een afspraak gemaakt dat deze tussen 17 en 20 uur wordt thuisbezorgd, wat inderdaad geschiede.

De wasmachine kan nu op volle toeren draaien.

02 augustus 1993.

Tijdens m'n avonddienst op kantoor heb ik Nicky in Antwerpen gebeld om te horen hoe het met haar gelopen is.

Het blijkt dat haar bagage ook 's-avonds op 31 juli thuis is afgeleverd.

Nicky is zelfs weer aan het pakken.

Op 7 aug. moet ze in Amsterdam zijn voor een zeiltocht op de Najade naar Antwerpen i.v.m Sail Antwerpen.

Zelf kan in niet naar het centraal station komen om naar het vertrek te kijken omdat ik dan dagdienst op kantoor heb.

Hiermede besluit ik dan mijn relaas van mijn succesvolle zeereis Het was de 8ste en de 9de

ondernomen zeereis die ik met de Tecla gemaakt heb sinds z'n maidentrip in 1989.