

Dit scheepsjournaal is geschreven door Fred Bender, een ervaren zeezeiler in west-Europese kustwateren.

Waar: Aan boord van de zeilende logger Tecla. Eigenaars Jaap en Jennie.  
Vorbereidingen op de reis. 17 aug. - 31 aug. 1996

De reis vangt aan vanaf Rotterdam luchthaven om 10.30 uur.

Om wat zekerheid in de bouwen is aangehouden dat men ook hier ook 2 uur van te voren voor inchecken aanwezig dient te zijn.

(Dit is achteraf gezien niet nodig, 45 minuten is voldoende.)

Vanuit deze pessimistische tijd de openbaar vervoertijden doorgerekend.

Het betekent dat ik (op zaterdag) de eerste reismogelijkheid vanuit Amsterdam naar Rotterdam moet halen om op 08.30 uur op de luchthaven aan te komen.

Er dient n.l te Rotterdam CS nog te worden overgestapt naar het vliegveld.

Helene, de zuster van m'n partner Jeanine woont in Gouda, daar mag ik 1 nacht logeren.

Op een zaterdagmorgen vroeg is het ca. 30 minuten rijden met de auto naar het vliegveld (blijkt achteraf).

Door de week zal dat wel even anders zijn.

Aanvang van de reis, zaterdag 17 augustus.

M'n neef Kartonno gaat ook met z'n moeder mee mij uitgeleide doen.

Het was n.l al weer enige jaren geleden dat Helene hier op het vliegveld was geweest.

Voor de verandering ga ik dit jaar slechts 1 reis van 2 weken maken.

Van nu af aan geen dubbele zeereizen meer.

In de voorgaande jaren tussen 1990 en 1995 boekte ik veelal dubbele zeereizen. De lengte van de zeereizen liep op tot wel 3,5 week aan boord.

Bij een dubbele reis komt er steeds na 2 weken een geheel andere groep schepelingen aan boord waarop ik me dan weer op in dien te stellen.

Ik word wat ouder, ik begin langzaam de souplesse te missen om mij snel op een nieuwe groep schepelingen snel in te kunnen stellen.

Het voordeel van een kortere reis is tevens dat ik minder bagage mee dien te nemen.

Wegens de bagagelimit van de vliegreis besluit ik om nog meer gewicht te besparen mijn bagagewagentje thuis te laten.

Dat kan ik dit jaar doen omdat ik toch vervoer heb van en naar het vliegveld.

Ik check mijn bagage te Rotterdam in, het blijkt toch nog 23kg te zijn.

Om 09.15 uur neem ik afscheid van Helene en Kartonno.

Nu ga ik door de douane, wachtende op de aankomst van het vliegtuig.

Wegens slecht weer was er minder verkeerscapaciteit te London-Gatwick.

Daardoor werd er 30 min. later vertrokken als voorspeld was.

De bagage gaat gelukkig transit door direct naar Jersey.

Het vliegtuig is een 2 motorig propellervliegtuig ATR 242.

Dit type vliegtuig zal bij over de bebouwde kom vliegend minder lawaaiig worden ervaren dan een straalvliegtuig op de grond.

Het totaal aantal passagiers voor dit type vliegtuig zal rond de 60 liggen.

Maar de geluidsisolatie is niet zo goed uitgevoerd als een straalvliegtuig.

Door het slechte weer eerder op de ochtend liep ook de transitvlucht naar Jersey een vertraging van 60 minuten op.

De route ging over Southampton, Wight en langs het eiland Sark.

Op Jersey heb ik m'n bagage opgehaald, en heb me met een taxi naar de haven laten brengen. De chauffeur bleek gisteren ook een Tecla passagier in z'n auto gehad te hebben.

Daardoor wist deze zonder veel zoeken de plaats van de Tecla te vinden.

Om 16.30 uur Ned. tijd kwam ik aan boord.

Nadat ik m'n hut (no. 4) aan stuurboordzijde in gebruik had genomen liep ik het schip eens na.

Wat ik als eerst vond was de aangekondigde warm-koudwater douche aan dek geïnstalleerd midscheeps aan bakboord.

Verder vond ik op het achterdek 2 demontabele tafelbladen (naast het stuurhuis). Om 20 uur was dan de eerste gemeenschappelijke maaltijd.

einde zaterdag, 17 augustus 1996.

Zondag 18 augustus 1996.

08.30 uur ontbijt, 10.30 uur na het corvee verlaten van de haven van St Hellier. De bestemming is vandaag de haven van Guernsey, St Peterport. Deze tocht duurt de gehele dag. De wind is niet al te krachtig, maar de zon is overvloedig aanwezig.

We varen eerst langs de vuurtoren van Corbiere aan de meest westelijke punt van Jersey. Daarna passeren we Little Sark waar we op 19 aug. ook een bezoek gaan maken.

Aan de westelijke kant van Sark ligt een prive eiland.

Daarop is de eigenaar bezig om een groot huis te bouwen.

1996 is het 3de jaar dat ik bouwactiviteiten waarneem.

Door een kijker waargenomen lijkt het wel op een kasteel.

Er loopt een weg ergens naar beneden naar het water.

Momenteel is er alleen zicht vanuit het zuiden en later is ook de westerlijke kant van het priveeiland waarneembaar.

In de baai van St. Peterport leggen we aan bij een boei die daarvoor ligt.

Er behoeft nu niet geankerd te worden.

Door een aantal schepelingen wordt er vanaf de Tecla gezwommen.

(koud water). Daarna volgt de avondmaaltijd.

Op zondag zijn de meeste winkels gesloten. (eigen waarneming van 1995).

Ik ga dan niet speciaal voor postkaarten naar de wal, dat doe ik wel op:

Maandag, 19 augustus.

Na afloop van het 08.30 uur ontbijt werd er in 2 etappes naar de vaste wal begeven.

Aldaar ging men in diverse richtingen uiteen. In het begin liep ik met Wendy en Barbara en Gregor (uit Duitsland) op.

Na een zekere tijd gingen de dames bij een schoenenzaak inkopen doen.

Daar bleef ik niet op wachten. Samen met Gregor gingen we de overdekte markt van 1822 bezoeken.

Na afloop begaf ik me naar een typisch Engels terras (waar ik al sinds een paar jaar kom) en dronk aldaar koffie en wat Engelse koekwaar erbij.

Aan boord is ook een Duits echtpaar, Horst en Karin.

Deze waren komen vliegen uit Frankfurt.

Bij aankomst op Jersey blijkt dat er een koffer ontbreekt, die later gelukkig op het vliegveld gevonden is.

In de loop van de dag wordt deze koffer door de luchtvaartmaatschappij naar Guernsey gebracht.

Na de 13 uur lunch gaan we onder zeil op weg naar Sark.

Door invloeden van ver op de oceaan blijkt er bij Sark een lange, krachtige branding te staan. M'n korte broek houd ik bij de aanlanding dan ook niet droog.

Bij de voorgaande aanlandingen van voorgaande jaren was dit wel het geval, en kon het bootje het strand veel dichterbij benaderen.

Er werd door de groep een wandeling over Little Sark gemaakt, waarbij er in een theetuin een 'English tea' genoten werd.

I.v.m de tijdsbeperking was er geen uitgebreide gelegenheid om het andere grotere deel van Sark te exploreren.

Bij de retourtocht naar de Tecla heb ik alleen m'n fototas droog weten te houden, de rest werd nat of vochtig.

Sinds 1996 is er een warm en koudstromende douche geïnstalleerd midscheeps aan bakboord.

Daar heb ik m'n kleding en me zelf afgespoeld + haren gewassen.

Vooraf dat laatste is erg handig.

Dit bespaart me nu tenminste een 'waterballet' in de douche in de hut.!

Na afloop van dit avontuur werd er weer koers gezet naar de ankerplaats van St. Peterport. Na afloop van het diner gingen Horst en Karin met het bootje naar de wal en vandaar met een taxi naar het vliegveld om hun bagage af te halen.

('s-avonds zie ik ze met koffer weer aan boord.)

Dinsdag, 20 augustus.

Na het ontbijt van 10.30 uur de trossen los voor een zeereis naar de Bretonse kust.

Om ca. 19.30 uur wordt er te Lazardrieux aangekomen, we gaan de rivier op en gaan en bij een groot landhuis ten anker.

Woensdag, 21 augustus 1996.

Na het ontbijt werd er een bezoek aan laatstgenoemde plaats gebracht. tevens worden aldaar de boodschappen gedaan. Voor een heel schip werd dat wel 2 winkelwagentjes met een 'kop' erop. Bij de ingang van de supermarkt is echter een mededeling aangebracht dat boodschappen van meer dan 300 ff gratis in de gehele plaats worden 'thuis' bezorgd.

Er gaat nu een zucht van verlichting op bij Odette de kokin van de Tecla. Onze boodschappen voldoen ruimschoots aan deze eis. Geen gesleep nu meer voor Odette de kokkin en Rokus (bemanningslid). De boodschappen werden op de afgesproken tijdstip op de steiger afgeleverd, zo het bootje in naar de Tecla.

We varen nu de rivier af in de richting van de zee.

Na een zeiltocht van enige uren gaan we de rivier de Treguier op tot voor de gelijknamige stad. Aldaar gaan we ten anker.

De haven is bij eb niet diep genoeg voor de Tecla die ca. 2.80 m water onder de kiel nodig heeft.

De avond werd met lezen en gezellige spelletjes doorgebracht.

Donderdag, 22 augustus.

Na het ontbijt is er gelegenheid om de plaats Treguier te gaan bezoeken. Wegens genoemde ondiepte liggen we op 0,5 km afstand van de vaste wal in de stad.

Ik besluit zelf niet te gaan passagieren, en aan boord te blijven.

Op afspraak zijn allen weer om 12 uur aan boord van de Tecla.

Ik heb mijn vrije tijd met lezen in het zonnetje doorgebracht.

Het schip ligt voor anker, de bodem is modder/zanderig.

Daardoor is het niet goed te horen als er iets met het anker mis is.

Door het houden van 'ankerwacht' moet dit regelmatig gecontroleerd worden.

Toen in de morgen de wal wel wat erg dichterbij kwam, startte Harry de toen dienstdoende kapitein daartoe de motor.

Samen met Krijn, een ander bemanningslid werd het anker geheven.

Op een veel betere plaats gingen we weer ten anker.

Toen alle opvarenden weer veilig met het bootje aan boord waren gingen de bezaan en de fok omhoog.

Er werd een rif in het grootzeil gestoken, er werd n.l krachtige wind voorspeld, wat ook uitkwam.

Het koste wat moeite om alles onder controle te houden, maar met aller inspanning leverde dit toch een fantastische zeildag op.

Rond 18.30 uur kwamen we de Bretonse havenstad Roscoff binnen, alwaar afgemeerd werd om te overnachten.

In deze havenplaats zijn ferry verbindingen met Ierland en met G.B.

Na afloop van het diner ben ik met Horst en Karin een wandeling gaan maken in de richting van het stadscentrum.

Onderweg bleek er een kaarttelefooncel in de hal van het scheepvaartkantoor te staan. Jeanine en haar moeder bleken niet thuis te zijn.

Vader van der Brug is namelijk vandaag jarig.

Om toch nog wat te ondernemen werd een felicitatie ingesproken in de telefoonbeantwoorder van Jeanine m'n vriendin.

Wegens de overvloedig vallende regen is er later niet opnieuw een poging gedaan om moeder van der Brug te bellen en te feliciteren.

vrijdag, 23 augustus 1996.

Vaartocht van Roscoff naar Morlaix.

Eerst de rivier de Morlaix op tot de sluis.

Per dag wordt er 3x geschut. Bij hoogwater en 1 uur daarvoor en daarna.

We gaan 1 uur voor hoogwater door de sluis en liggen nu "in dok" achter de sluisdeur.

Het waterpeil blijft op hoogte door de permanente afvoer van de rivier.

's-Middags heb ik een wandeling door de stad gemaakt.

Voor de spoorbrug die hoog door de stad loopt is indrukwekkend.

De rivier loopt in een dal tussen 2 heuvels, de trein behoeft zodoende geen helling te nemen.

Zaterdag, 24 augustus 1996.

Er is vandaag een z.g. "vrij" ontbijt vanaf 09.30 uur.

Ik heb met Ted corvee en vanaf 09 uur bereiden we het ontbijt voor de groep voor. Na afloop ga ik de stad nogmaals in op zoek naar een postkantoor.

Door eigen waarneming wist ik de plaats van gisteren nog te vinden.

Ik heb n.l postzegels nodig voor m'n kaarten voor de 'achterban'.

Daar ik ruimschoots voor 12 uur binnen ben is het postkantoor nog open.

Verder maak ik nog een voettocht over de spoorviaduct in de stad.

Ca. 12.30 uur begeef ik me wee aan boord van de Tecla.

Een uur later schutten we door de sluis richting van de zee.

Aan de kust staat een flinke bries.

Met een ruime wind (schuin van achteren) koersen we verder.

Om +/- 21 uur wordt er aangekomen op de ankerplaats nabij de plaats Treguir, waar we op 21 aug. ook al waren.

We blijven aldaar wederom overnachten gaan morgen,

Zondag, 25 augustus 1996

weer de zee op in noord-oostelijke richting.

A.s donderdagmiddag dient er n.l aangekomen te worden in de plaats Granville.

's-morgens dus weg van de ankerplaats te Treguir.

Na een voorspoedige zeiltocht gaan we voor het eiland Brehat voor anker.

Met de pendelboot wordt er koers gezet naar de wal.

Aldaar wordt er een flinke wandeling over het eiland ondernomen van Port Clos in het zuiden (waar we aangeland waren), naar de vuurtoren geheel in het noord-oosten.

De wandeling is een trektocht geworden waar er pannenkoeken (crepes) verkocht werden.

Deze blijken zowat zo dik als papier te zijn, en met boter en suiker erop erg lekker. Ik heb er zelf 3 genuttigd.

Wat de persoonlijke score van de anderen was ben ik even ontschoten.

De rotsen hebben hier een rood/roze kleur en zijn van graniet.

Ca. 19.15 uur gaat de pendelboot retour naar de Tecla.

Na de maaltijd wordt er avondcorvee gedaan, welke met de zaterdagavond omgewisseld was wegens de zeegang..

De door mij verzorgde thee en koffie vindt een goede aftrek bij de mede schepelingen.

Een aantal mensen is een potje gaan klaverjassen, ik houd me bezig met het schrijven van dit relaas en nog wat kaarten schrijven voor het thuisfront.

Maandag, 26 augustus 1996.

Onze gedachten gingen uit naar overheerlijke Franse croissantjes.

Nu daarin kon best in voorzien worden.

Het ontbijt is nu vanaf 09 uur, zodat er voldoende tijd is om op de kant een bakker te bezoeken. Alles lukte, de croissantjes smaakte prima.

De windsnelheid was gering, het was zodoende niet zinvol om een heel lange vaartocht te gaan maken.

De bestemming van de dag werd als Saint-Quay-Portrieux ( een hele mond vol dus). Het voordeel van deze haven is dat deze een z.g marina heeft.

D.w.z voorzien van drijvende steigers die het waterniveau volgen.

In de middag wordt daar aangekomen.

Op het moment dat we een stadswandeling willen maken valt het hemelwater in grote hoeveelheden uit de hemel.

Het wordt dus een tijdje schuilen voordat er gewandeld kan worden.

het wordt een wandeling met de regenjas aan en dan weer eens uit.

Korte plensbuitjes dus met wat zon er tussendoor.

Na nog een chocoladeijsje gekocht te hebben op de havenpier ga ik weer richting van de steiger van de Tecla.

Dinsdag, 27 augustus 1996.

's-Morgens na het ontbijt vertrekken we uit Saint-Quay-Portrieux voor een zeereis naar St. Cast.

Het was rustig vaarwater met een ruime wind.

Het schip ligt bij deze omstandigheden rustig in de vaart.

Vanaf 12 uur, net voor de lunch nam ik het roer van de Tecla ter hand.

Ik heb er vandaag echt zin in om m'n steentje bij te dragen om het schip naar de volgende haven te mogen brengen.

Tot de thee en tevens aankomsttijd van ca. 16 uur heb ik de Tecla op de goede koers gehouden.

Wegens de sterke stroom ter plaatse voorafgaande aan de ankerprocedure nam de schipper Jaap het weer van mij over. Aangekomen in St. Cast...

Woensdag, 28 augustus.

Vandaag staat er een korte zeereis op het programma van St Cast naar Dinard. Aldaar aangelegd aan een grote meerboei.

Er staat daar een reusachtige stroming naar zee in de havenmond van een rivier die daar uitmond.

We gaan in 2 etappes met de bijboot naar de vaste wal.

Op een terras wordt er nog een drankje genuttigd.

Daarna komen we langs een zaak die overheerlijke wafels en pannenkoeken bakt.

We maken allemaal onze keuze, en laten het ons goed smaken.

De afstand naar Saint Malo aan de andere kant van de baai wordt op ca. 10 km geschat.

Als we daar ook nog de stad willen bezoeken, is lopen erheen een niet zo goede tijdpassering.

Via de v.v.v komen we achter de dienstregeling van een bus.

het is ca. 30 minuten rijden daarheen.

De bus stopt onderweg ook in wat kleinere plaatsjes alvorens we in St Malo aankomen met de bus.

We wandelen door een hoofdwinkelstraat, en kopen op het postkantoor nog wat postzegels. (Niet altijd hebben de kaartverkopende winkels ook postzegels in voorraad.)

Op de laatste vakantiedag zou dat zeer vervelend zijn als men wel de kaarten doch geen postzegels in het bezit zou hebben.

De binnenste binnenstad bestaat uit een immens groot kasteel met hoge muren er omheen.

We maken een wandeling over de muur, en hebben een mooi uitzicht over het water.

We zoeken nu een supermarkt op waar we rode en witte wijn en bier voor de Tecla kopen. (Anders is er vanavond niets te drinken aan boord.)

Het is 's-avonds zo gezellig aan boord dat we niet de stad zijn ingegaan. (althans de schrijver van dit scheepsjournaal niet).

Donderdag, 29 augustus 1996.

Tegen 10 uur gaat de zeesluis weer open, we kiezen zee.

De zeilen worden voor de laatste maal gehesen.

Na 3 uur zeilen gaan we ten anker bij een eiland, ca. 2 uur afstand varen vanaf Granville.

Daar kalefateren we de gehele buitenkant + het dek op.

Als dat gereed is zeilen we alleen op de fok en de bezaan verder in de richting van Granville, alwaar er te 19 uur door de sluis in dok gegaan wordt.

's-avonds is er een uitgebreide maaltijd als besluit van de reis.

Vrijdag, 30 augustus 1996.

Ontbijt om 08 uur, daarna bagage van de opvarenden vervoersgereed maken.

Daarna worden alle hutjes met een stofzuiger schoongezogen voor de volgende groep die a.s maandag aan boord komt.

het is een vaste Duitse groep die het gehele schip voor de reis hebben afgehuurd. Deze groep brengt de Tecla naar Vlissingen.

Barbara en Wendy en Ted reizen met de trein gelijktijdig af via Parijs.

Daar zal wel overnacht moeten worden.

Het Duitse echtpaar Horst en Karin hebben in Granville een auto staan.

Gregor is ook met de auto gekomen. Hij wacht om 12 uur nog een 2 tal

medereizigers (via de Duitse liftcentrale) op van het station.

Dan behoeft Gregor het gehele eind niet in z'n eentje te rijden.

De lifters had hij ook al op de heenreis vervoerd naar Granville.

Pieter (bemanningslid) heeft ook z'n bestelbusje bij zich.

Krijn (bemanningslid) besluit met hem mee naar Nederland terug te reizen.

Rokus (bemanningslid) is ook met de auto maar weet nog niet wanneer deze

teruggaat naar Nederland.

Door een foute datum in de prospectus van het reisprogramma van Jennie blijf ik nog een dagje extra in Granville.

Ik kam a.d.h.v de plattegrond de stad uit, en bezoek ook de oude vesting hoog op de rotsen.

Aldaar is ook een vuurtoren met een z.g semafoor.

Dat zijn op zichtafstand van elkaar opgestelde waarnemingsposten in dienst gesteld in het midden de 19de eeuw.

Op de top van die semafoor was een optisch telegraafstelsel geïnstalleerd uitgevonden door de Fransman Chappe.

Tussen St Malo en Duinkerken was een 'woud' van zulke posten opgenomen.

Deze posten wisselen merendeel veiligheidsberichten onderling uit.

De Chappe telegraaf is een horizontale balk waar aan de eindpunten kleinere 'armen' gemonteerd zijn. Deze konden individueel van elkaar verschillende standen innemen, omhoog, horizontaal, en schuin.

(net als vroeger een verkeersagent op staat met z'n stopbord van weleer)

Door een bepaald afspraakstelsel is daarmee een alfabet samen te stellen.

Elk teken blijft dan een zekere tijd staan alvorens het volgende teken wordt getoond.

Te Granville is tevens het meest zuidelijkst gelegen punt van de Atlantic Wall uit de 2de wereldoorlog aanwezig.

Dit was een verdedigingslinie tegen aanvallen vanuit zee.

De meeste bunkers zijn erg vervallen of dichtgemetseld tegen onbevoegd betreden ervan.

Doch 1 'kazemat' zoals zo'n bunker ook wel genoemd werd was in gebruik bij de Franse reddingsbrigade.

Onderweg heb ik in een restaurantje een pannenkoek met jam + koffie genuttigd. Aldaar schrijf ik in alle rust de laatste 5 Bretonse ansichtkaarten voor de achterban.

Aan een tafeltje rechts van mij zit een echtpaar welke Franse mousserende wijn hadden gedronken bij de lunch.

De inhoud van de fles is hun echter te veel, ik krijg van hun het restant aangeboden. Daar zat zeker nog ruim 1 glas wijn in.

Ik bedankte ze hartelijk voor de aan mij geschonken wijn.

Op het moment (14 uur) is het nu eb geworden. 's- Morgens om 10 uur stond de vloed nog tegen de gemetselde kademuur te beuken (zie de foto's ervan). Maar nu is er een zeer breed strand ontstaan.

Met een bulldozer wordt er grote hoeveelheden zeegras en wier van het strand geschept en in een container gedaan. De reden kan zijn netheid en toegankelijkheid van het strand, of men kan dit zeegras ergens voor gebruiken. (veevoeder ??).

Ik loop nu vanaf het casino richting de St. Paulkerk en vandaar in z.o richting de stad uit.

(Deze weg gaat uiteindelijk naar de Mt. Saint-Michel.)

Ik sla buiten Granville rechtsaf een voetpad in dat vlak langs de kust loopt. In een van de zijstraten zie ik een huis met daarop en in een mast een aantal zendamateurantennes aanwezig zijn.

(Ik heb niet de moeite genomen om in contact met de bewoners te treden.)

Onderweg kom ik ook nog een horizontaal opgestelde overzichtstafel tegen.

Daarop staan radiaal de richtingen aangegeven met afstanden van vele interessante waarnemingspunten aangegeven.

Het eiland jersey staat aldaar met 56 km te boek.

Op het kustpad dat ik besluit niet geheel af te lopen schrijf ik op een stenen richel het relaas van 30 augustus op.

De vloed is nog lang niet in zicht, die komt vanavond weer.

Ik ga weer terug naar de Tecla, waar ik 20 minuten later weer aan boord stap. 's-avonds wordt er een 'eenvoudige' pot gemaakt van overgebleven restjes van een vorige dag.

Dat wordt alleen "onder de bemanning" gedaan. Met passagiers erbij is de avondmaaltijd veel uitgebreider.

Daar ik in de loop der jaren iets meer als een "gewone" passagier geworden ben, behoor ik nu tijdelijk voor 1 dag ook tot de trouwe achterban van de schipper Jaap en Jennie.

Tegen 23 uur leg ik me voor de laatste keer te rusten.

Zaterdag, 31 augustus 1996.

Om 07.15 uur sta ik op en ga me douchen.

Bagage reisgereed maken, daarna ontbijten.

Ik krijg wat hulp om m'n bagage op de kade te krijgen.

Tijdens eb is het niveau in het dock toch wat gezakt.

Ik loop nu naar het gare du maritime waar de catemaranferry reeds aan de kade ligt. Ik ga aan boord, de bagage krijgt een plaats in een speciaal rek. Het vaartuig is het motorschip Trident, en kan 200 passagiers met bagage vervoeren.

Daar het schip ook 2 rompen heeft zijn er ook 2 volledig uitgevoerde machinekamers aanwezig. Deze motoren hebben elk een vermogen van 2000 pk. Met dit enorme geweld kan het schip een snelheid van 50 km/uur in standhouden. Het is haast ongelofelijk ! de tocht duurde ca. 75 minuten.

Ondanks de zee redelijk rustig is ontdek ik toch een onbestemd gevoel in m'n binnenste. (Wat wil je met 50 km/uur over de golven 'vliegen'.)

Ik haal rustig en heel diep adem, en ik zit rechtop met gesloten ogen.

Al deze voorzorgsmaatregelen resulteren dat het onrustige gevoel sterk vermindert. Verkwikt komt ik in St Hellier aan. M'n bagage geef ik in depot.

Ik ga maar eens koffie drinken en wat Engels gebak erbij (de laatste kans dit jaar). Ik loop door de stad, ik koop bij het postkantoor een hoeveelheid postzegels voor de laatste serie 'gelukkigen'.

In etappes koop ik bij diverse winkels mijn laatste 12 kaarten in.

Het loont toch de moeite om op de prijs ervan te letten.

De prijs die ik er voor betaald heb liggen hier tussen de 7 en de 10 pence per stuk.

Vergelijking: Als 1 ø = ~ f 2,70 dan is 10p voor een kaart zeer billijk te noemen. Ik loop in een straat langs een Wimpy vestiging.

De blik van mijn oog gaat over de menukaart.

Bij het hoofdstuk hamburgers valt mijn oog op de naam 'Bender'.

Met een glimlach bestel ik een 'Bender'hamburger en een milkshake.

Ik zie een soort treintje rijden door de stad Ik zoek uit van waar deze vertrekt.

Voor ø2,50 maakt het treintje (3 wagons van 16 personen) een 45 minuten durende tocht door de stad waarbij er zeer veel wetenswaardigheden worden verteld.

De gegeven afstand is eigenlijk in de gegeven tijd niet zelf te voet af te leggen. Midden in de stad is een rots gelegen.

Daar bovenop is het fort Regent gevestigd.

tegenwoordig is daar een theater, en diverse sport en ontspanningsactiviteiten er in opgenomen zoals een zwembad, tennishallen e.d.

Van het mooie uitzicht maak ik een paar foto's.

Het is goed te zijn dat het eb is, in de sporthaven liggen alle bootjes geheel droog. Ik ga naar beneden.

In de buurt van het busstation ga ik op een bankje zitten om mijn laatste vakantiekaarten af te handelen en ter post te bezorgen.

Ik tel in m'n adreslijst daar 38 verzonden kaarten.

Maar Jeanine mijn vriendin tel ik daar nog niet bij.

Zij heeft zowat uit elke haven waar ik aan land ben geweest een kaart van mij gehad.

Ik begeef mij nu met een gerust hart naar de ferrymaatschappij waar ik m'n bagage in depot had gegeven.

Ik laat voor mij een taxi roepen voor het vervoer naar de luchthaven.

Na 10 minuten komt deze aan.

De tocht gaat voorspoedig, 20 minuten later sta ik op het vliegveld.

ik check eerst mijn bagage in, dan ben ik deze weer even kwijt, en kan ik me weer gemakkelijk bewegen.

Ik ga naar het uitzichtplatform en sla de landende en vertrekkende vliegtuigen gade.

Uiteindelijk wordt ook mijn vlucht afgeroepen, ik kan aan boord.

De vlucht gaat langs de andere kanaaleilanden.

Schuin onder mij zie ik Sark aan mij voorbijgaan.

Met alle herinneringen van ca. 12 dagen geleden dat ik aldaar zelf heb gelopen.

Herm en Guernsey kan ik op de achtergrond ook goed waarnemen.

Verder gaat de route nog over het eiland Wight.

Aankomt te London Gatwick.

Daar er door de vertrekdruchte te Jersey wat later is vertrokken komt de vlucht ca. 15 minuten later aan op het schema.

Ik kan gelijk inchecken voor de vlucht naar Rotterdam.

Tijdens deze laatstgenoemde vlucht heb ik het gehele relaas van Jersey geschreven. Als de piloot het vliegtuig op de baan zet in Rotterdam ben ik daar net mee klaar. (22.50 uur Ned. tijd.)

Helene, Jeanine en Kartonno staan me al op te wachten in de hal van het vliegveld. De bagage wordt in de ruime Volvo van Henk en Helene geladen.

Na ca. 30 minuten later komen we in Gouda aan.

Daar wordt de bagage gelijk in mijn eigen auto overgezet die daar trouw op mij had staan wachten.

Bij Helene drinken we nog wat alvorens ik met Jeanine naar Amsterdam afreis.

Zondag, 01 september 1996.

Om ongeveer 01 uur komen we aan bij het huis van Jeanine.

De bagage wordt gelijk naar boven gebracht.

We zijn gelukkig weer bij elkaar na 2 weken. !!

Overdag na uitgeslapen te hebben krijgt de wasmachine het heel erg druk die dag.

Na het drogen krijgt het weer een plaatsje in de kast of wordt naar Haardstee 106 vervoerd (de eigen woning van de verslaglegger van dit scheepsjournaal).

Daar op Haardstee is het nog wat piekeren waar alles moet blijven.

(Dat heb je met 2 huizen, maar tijd brengt raad.)

Vrijdag 13 september.

De eerste 2 van de 5 fotorolletjes die ik had weggebracht komen nu terug.

Er zitten veel opnamen tussen waar ik heel blij mee ben.

Nog 2 films komen 18 september terug.

Het laatste filmpje zit nog in m'n toestel, dat is nog niet geheel vol.

Maar voor de reunie zal dit zeker klaar zijn.....

einde van het reisverhaal aan boord van het zeilschip Tecla van 1996...