

+vluchtschema  
maandag, 16 juni 2003  
Met vlucht KL1477L cityhopper van Schiphol naar  
Glasgow-Gla  
vertrektijd 14h (Ned. tijd)  
aankomst te Glasgow om 14h40 (Glasgowtijd)  
in de M-terminal. [optijd aangekomen]  
Transfer van luchthaven naar Glasgow-central.  
[met bus 20 min.]  
Van Glasgow-Central met de trein van 16h50 naar  
Ardrossan-harbour.  
Aankomsttijd aldaar 17h40.  
Kosten trein GBP 4,70 (ca. Eur 8)  
Er zijn 3 stations te Ardrossan t.w:  
Harbour/Southbeach/Town  
Bij Harbour, geeft een paar keer per dag aansluiting op  
een ferry.  
Andere stations hebben een frequentere dienstregeling  
vanuit Glasgow.  
De Tecla ligt in het Eglingdock, vlak bij het  
spoorstation Harbour

---

Aan boord van de Tecla nog Eur 245 boordgeld  
te betalen.

-----  
Zondag, 29 juni  
Vervoer (bustaxi ?) te regelen van Bantry (Ierland) naar  
Cork. (net als in 2002)  
Cork via AirLingus vlucht 848h van 17h15 (Lt) naar  
Amsterdam, Aankomst aldaar 19h55.

-index  
NEDERLAND DIRECT 1 8 0 0 5 5 0 0 3 1 ierland  
+31 615 124 855 = Rinus + Joke.  
+31 630 4 00 676 = Jeanine  
GSM TECLA 00-31 6 5 3 6 8 3 1 6 0  
ZEILVAART EHZ: 00-31 2 2 8 3 2 3 0 3 0  
24 JULI JAAP JARIG ! (2002= 50 JAAR)  
eigen gsm Fred = 06-21415413

---

giropas 575r664  
CC 5413 3027 1167 7476  
Valid thru jul/ 2003

---

Unigarant 0528-299915 Hogeveen.  
Polis 4579403 reisverzekering

---

Verlies/diefstal giro/creditcard  
postbank 058-2126000 Leeuwarden  
postBank Asd 020-5611611 (vroeger in Lw)  
GP fred no 575R664 geldig juli 2006

---

Icom ic-t81e potofoon 4 band  
serienummer 03627 + batteypack bp-199  
+hm-75a speaker/microone  
GM/pa0wfb = Scotland<sup>♀</sup>

GI/pa0wfb = northern Ireland  
EI/pa0wfb Ierland  
pa0wfb/mm  
Zie radioam.wrd voor bandplannen 145+433 Mhz band.

16 juni 2003 maandag de vertrekdag uit Nederland  
Bagage was gelukkig geheel in orde.  
Koffer kon goed dicht.  
Met de metro en de trein naar Schiphol.  
Bagage ingechecked.  
Op maandag is het waarschijnlijk niet zo erg druk.  
Na het afgeven van de bagage hebben we gezamenlijk nog wat genuttigd.  
Ruim op tijd heb ik me naar de verzamelplaats van de vertrekgate begeven.  
Het oponthoud Bij de paspoortcontrole is ook niet in te schatten.  
Soms is het een heel eind lopen naar de gate.  
De vlucht liep voorspoedig.  
de landing was op de voorspelde tijd.  
De bagage was er ook heel snel.  
Ik koop een kaartje voor de bus van gbp 3.30.  
20 minuten rijtijd later sta ik al op het centraalstation.  
De architectuur is laat 19de of begin 20ste eeuw.  
(heel erg mooi om te zien).  
Daar haal ik de eerste ponden uit de automaat om mijn reis verder te kunnen bekostigen.  
Een kaartje naar Ardrossan-haven is nu zo gekocht.  
Ik maak mijn laatste , door Jeanine gesmeerde rozijnenbrood op.  
Het weer is redelijk warm te noemen.  
Lang bewaren van brood is dan niet goed te doen.  
In de trein naar Ardrossan zijn goede faciliteiten voor gehandicapten.  
Er is zelfs een invalidentoilet.  
Een bank vlak bij de deur is standaard opgeklapt om ruimte voor 1 of 2 rolstoelen mogelijk te maken.  
Er is in de trein een goed reisinformatiesysteem.  
Boven alle deuren is een groot led-matrixsysteem aanwezig die de komende haltes aangeven.  
Na verlaten van een station wordt alvast de naam van het volgende station eenmalig gepresenteerd.  
Dit geeft veel rust, er hoeft nu niet krampachtig op de plaatsnaamborden op de stations gelet te worden.  
Het is van te voren bekend dat er bij een volgende station uitgestapt dient te worden of niet.  
De Tecla ligt duidelijk zichtbaar in de haven en ligt tegen een ponton.  
Via wat hulp krijg ik mijn bagage op het ponton en later in de Tecla.  
Tot komende donderdag bestaat de totale bemanning van de Tecla uit 7 personen.  
Later in de week als we in Ierland zijn komt er versterking voor de rest van de reis.  
Dit zijn kennissen van de bemanning die zelf in Ierland wonen.

Er wordt een eenvoudige doch voedzame pastamaaltijd genoten, welke door de kokin Arien is toebereid.  
Daar de bemensing nu compleet is besluit Jaap op de moter de haven te verlaten om naar een ankerplaats ca 10 mijl verderop te begeven.  
Een groot deel van het stuurwerk heb ik mogen doen.  
In het begin is dat koershouden op het kompas, maar later komt er een vaste markering in zicht waarop gestuurd kan worden.  
Bij de ankerplaats wordt de diepte gepeild voordat Jaap het anker laat zakken.  
Er wordt wel 40 meter ketting gevierd voordat het schip betrouwbaar achter het anker vastligt.  
17 juni, dinsdag. Verlaten ankerplaats, zeereis naar de haven van Banger.  
Om 8h30 ontbijt.  
De windkracht is momenteel gering te noemen.  
Het zal dus nodig zijn om op de moter van de ankerplaats te vertrekken.  
Alle zeilen worden toch gehezen.  
wegens de beperkte beschikbaarheid van menskracht dient het heisen op een speciale wijze te geschieden.  
Beurtelings wordt de klauw en de piek een stuk doorgezet, en daarna tijdelijk belegt.  
Daarna wordt er omgelopen naar de andere grootzeilval.  
Uiteindelijk is de klauw als eerste geheel gehesen.  
Met 5 schepelingen wordt dan de piekeval goed doorgezet.  
Om de piekeval te kunnen beleggen wordt het blok van de piekeval met een hulplijn geshunt.  
De piekeval kan daardoor niet meer losschieten.  
De trekkers die achter het blok in 1 lijn staan kunnen de val nu loslaten.  
Als de val goed belegt is kan het hulptouwtje dat met 1 hand gemakkelijk op de plaats is te houden weggenomen.  
Geruime tijd maken we een snelheid van 5 mijl per uur.  
De wind zakt later tot een niet zeilbare waarde in.  
Op de moter moet het verder.  
Schuin voor aan stuurboordzijde nemen we Belfast waar, maar we gaan daar niet naar toe.  
Het doel van de dag is de haven van Banger.  
1 uur voordat we de haven binnenlopen wordt de moter stilgezet.  
Dit geeft wat rust om te eten.  
Het schip dobbert toch wel de goede richting uit.  
Buitengaats is er zoveel ruimte dat dit dobberen prima gaat.  
Tijdens de avondmaaltijd neemt een van de schepelingen waar dat op een paar honderd meter achter het schip een orka of een kleine walvissoort buitelingen in het water aan het maken is.  
Het gehele achterlijf tot het middel wordt uit het water getild, om met een klap weer in het water terug te vallen.  
circa 10 minuten nemen we dit schouwspel waar.  
Na de maaltijd begeven we ons naar de haven.

Jaap meldt zich voor een plaats in de haven bij de havenmeestervan de haven van Banger.  
De Tecla krijgt een toewijzing aan een groot ponton.  
De watertanks worden die avond geheel bijgevuld.  
(Jaap betaald er genoeg voor aan de havenmeester) Er wordt in de avond nog een wandelingetje door de havenplaats gemaakt.  
Na afloop gaan we weer aan boord.  
Pieter, een van de maten heeft zich voor de Tecla zeer verdienstelijk gemaakt.  
Pieter heeft een zeewaterbestendige aluminium trap in elkaar gelast.  
Deze trap komt aan de buitenzijde van het schip te hangen, en steekt zelfs nog een klein stukje in het water.  
Dit is een zeer goede vervanging van een touwladder!  
Overdag ben ik tijdens de vaart ook bezig geweest om het manual van mijn Icom 4 banden portofoon te bestuderen.  
Het valt niet mee een toets welke op 3 verschillende manieren op gedrukt kan worden te bedienen.  
Dit maakt een vaste hand noodzakelijk.  
Uiteindelijk denk ik dat ik wel kan doorgronden wat de achterliggende gedachte hiervan is.  
Flink oefenen is de enige methode.  
Op de 145 Mhz band neem ik wel activiteit waar.  
Met andere amateurs spreken komt een andere keer wel.

18 juni woensdag ,vertrek uit de haven van Banger.  
Overnachting op zee, reis naar de haven van Arklow  
Gisteravond was de weervoorspelling omtrent de windrichting en de sterkte zeer ongunstig.  
Jaap besluit dan ook van morgen in de haven te blijven liggen.  
De nieuwe vertrektijd is nu 13 uur.  
Er is zodoende nog wat tijd om te passagieren.  
Ik loop door de plaats en neem waar dat het telefonienet hier nog bovengronds is uitgevoerd.  
Links en rechts verspreid zijn om de ca. 40 meter houten opstelpalen in de straten aanwezig.  
Vanuit de top van de paal lopen dan de invoerleidingen naar de woningen. [foto an gemaakt]  
He is niet goed waar te nemen of er nog een stalen trekdraad in het kabeltje zit of niet.  
Mogelijk is dat alleen bij heel lange invoerlijnen dit het geval.  
Als dit niet zo is zal he om fosforbronzen draden moeten aan. (Dit word ook bij draadantennes toegepast)  
Aan boord van deTecla wordt alles z.g "zeevast" neergezet.  
Het is ongewis wat er allemaal tijdens de zeereis gaat voorvallen.  
Totaal zijn er momenteel slechts 7 schepelingen aan boord van de Tecla.  
Ik heb mijn bedenkingen omtrent de uitvoering van de wacht.  
Uiteindelijk word er een 6 uur op en 6 uur af systeem als beste gevonden.  
De verdeling is 23h-05h, 05h-11h, 11h-16h, 16h-23h.

Arien de kok is genegen tegen de gewoonte voor een kok ook aan het wachtsysteem deel e nemen.  
 Er zijn nu :  
 3 passagiers, 1 kok en 2 maten beschikbaar voor de wacht.  
 Dit worden dan 2 "groepen" van 3 personen per wacht.  
 Iedere wacht heeft een maat als leiding.  
 Het zal een zeereis worden van tenminste 1 overnachting op zee.  
 We nemen afscheid van Noord Ierland, de haven van Banger.  
 Veel soorten wind gehad, soms moest de moter aan.  
 Door zeeziekte heb ik 1 keer een 23-05h wacht moeten laten verstek gaan  
 19 juni, donderdag zeereis van Banger naar de haven van Arklow  
 11 uur, hersteld uit m'n kooi gekomen.  
 Ik heb weer wat gegeten.  
 's-middags weer stuurwacht gehad.  
 Rare draaiwinden gehad met gedurende enige tijd opkomende windkracht 7.  
 Hierdoor moet er een rif in het grootzeil gemaakt worden op volle zee wegens de te krachtige wind.  
 Later in de middag varen we de haven van Arklow binnen.  
 Op de kaart is dit de 2de haven ten zuiden (na) Dublin.  
 In deze haven moet morgen de versterking der Ierse bemensing aan boord komen.

1

20 juni, vrijdag zeereis van Arklow naar Union Hall  
 Het ontbijt is gesteld om 09 h.  
 Er is vanmorgen geen haast.  
 Er dient gewacht te worden op de Ierse schepelingen die per auto naar de haven van Arklow moeten reizen. Dit is ca. 4 uur reistijd.  
 De ochtend wordt door de bemanning doorgebracht met onderhoudswerk aan het schip.  
 Jaap herstelt een scheurtje in de bezaan dat ontdekt was.  
 De bezaan is naar 15 jaar gebruik geheel versleten.  
 Jaap heeft al een zeilmakerij in Polen de order gegund om een nieuwe bezaan te leveren.  
 Het grootzeil was enige jaren geleden reeds vervangen.  
 Dit is kunststof doek, minder zwaar als het eerder gebruikte soort zeil van weleer.  
 Pieter de boordmechaniker pleegt onderhoud aan de moter van de ankerlier.  
 Er blijkt nog een geheel nieuwe gietijzeren pan aan boord te zijn die na de aankoop nog nimmer is gebruikt door een kok.  
 Een huidige gietijzeren pan wordt bedenkelijk van kwaliteit en dient vervangen te gaan worden.  
 Het oppervlak van de nieuwe pan is erg ruw te noemen, nog niet geschikt voor direct gebruik.  
 Pieter gaat dit met water en een gladde steen (grint) geheel gladschuren.  
 Dat neemt de nodige tijd, en het maakt veel herrie.

Pieter zet zelfs een gehoorbeschermer uit de machinekamer op om geen gehoorschade op te lopen.  
 Nadat de pan geheel glad is geschuurd en gewassen gaat er

TECLA2003.TXT

voor het eerst de bakolie erin voor proef.  
Zo rond 13h30 komt de Ierse equipe aan boord.  
We verlaten nu de haven van Arklow .  
We reizen verder in zuidelijke richting.  
Het weer is aangenaam, met zonneschijn zelfs.  
De stemming komt er aardig in ddoor de Ierse schepelingen.  
Een van de dames bespeelt de Ierse fluit.  
Jaap, Nederlander is een paar jaar geleden ook maat op de  
Tecla geweest. Jaap (de maat woont al enige jaren hier in  
Ierland)  
Deze is nu met zijn Ierse vrouw aan boord.  
Mogelijk is het Jaap2 die een aantal kennissen bereid heeft  
gevonden om op uitnodiging van Jaap1 (de schipper) de  
gelederen te komen versterken de komende week.  
We maken een overnachting op zee.  
Er is momenteel zo veel bemensing aan boord dat we een  
wachtsysteem 4h op, 8h af kunnen realiseren.  
Ik krijg de 04-08, 16-20h wacht.  
21 juni, 2003 zaterdag. Zeereis van Arklow naar  
UnionHall.  
Ik kom om 03h45 op voor mijn wacht die om 4 uur aanvangt.  
Het is dan nog nagenoeg donker te noemen.  
Ik meldt me aan Sven, de Duitse scheepsmaat uit Hamburg  
van Jaap in 2003.  
Sven studeert al 2 winters tussen november en maart aan  
een Nederlandse scheepvaart hoge school voor het behalen  
van een certificaat.  
(Stuurman grote vaart ?)  
Bij die opleiding behoort een ruime praktijkstage.  
Door nu als maat met Jaap mee te varen tussen april en  
eind oktober gelden de zeedagen van de stageplaats voor he  
certificaat.  
Sven is de vertrekkende wachtleider.  
Ik blijk gelijk wacht te hebben met Arien de kok, die ik  
vorig jaar ook op mijn reis had.  
Pieter is nu de commandant van de wacht.  
Arien neemt de eerste stuurwacht waar tussen 04 en 05h.  
De windkracht is de afgelopen nacht gering geweest.  
We voeren op de moter met lage snelheid.  
Jaap die buiten de wacht staat als reserve komt ook even  
aan dek.  
Jaap besluit de moter uit te zetten om wat te dobberen  
voor de visvangst.  
Jaap en Pieter met beproeven met succes hun geluk.  
Het wil best lukken met een lange lijn met een aantal  
haken en verzaard met lood.  
Zonder dat lood zakt de lijn niet snel genoeg naar de  
bodem.  
Op de huidige plaats zou het ca. 40 tot 50 meter diep  
zijn.  
Soms komt het lood niet eens aan de bodem, de makrelen  
hebben dan het snoer met haken dan al ontdekt.

6♀

Vaak komen er 3 of 4 al dan niet te kleine makrelen aan  
boord.  
Arien een arts (met nog een naspecialisatie) neemt de  
taak op zich om de vissen te gaan schoonmaken mits Jaap  
of Pieter de vissen wel al hebben gedood.

Pagina 6

Ik neem tussen 05 en 08h de stuurwacht over.  
Ik heb immers van vissen geen verstand, en kan dan beter gaan sturen.  
Minstens 1/3 deel der vis wordt teruggezet omdat deze nog te klein is.  
Alleen de 20 grootste makrelen zijn goedgenoeg voor consumptie.  
Dit houd in dat we vandaag of uiterlijk morgen een vishoofdmaaltijd van makreel krijgen voorgezet.  
Het is al 08h als het dek geheel schoongespoten is van visafval en bloed voordat de komende wacht aan dek komt.  
Deze heeft dan ook geen weet wat er heeft plaatsgevonden.  
Maar ja, een logger is en blijft een visserschip, zij het dan op zeer kleine schaal, en alleen voor eigen consumptie.  
Ik begeef me om 08h15 ter kooi, en blijf tot ca. 13h liggen. (Het is immers vakantie, en hebben genoeg schepelingen aan boord om de tocht verantwoord voort te zetten.)  
Ik sta op, en ga mij kort douchen.  
Ik begeef mij aan dek, alwaar de zon lekker schijnt.  
Later in de middag wanneer ik het journaal van de laatste 24 uur vastleg in mijn vertrouwde Psion 3C, trekt het wa dicht, het wordt wat killer.  
De zee is rustig te noemen, met een ruime wind.  
We maken toch nog een redelijke vaart onder zeil.  
Aan het begin van de avond lopen we aan bij de rede van Kinsale.  
Na een nauwkeurige beschouwing stel ik vast dat ik daar vorig jaar ook ben geweest.  
We gaan hier ten anker.  
Een heerlijke maaltijd met erg veel makreel aardappelpuree en wortelrouwkost is ons deel.  
Bij controle zou het vandaag wel eens de langste dag van het jaar kunnen zijn, en de aanvang van de zomer.  
Voor diegene die behoefte hebben om te passagieren wordt de tenderboot van het dek in het water gezet.  
Een paar mensen maken daar inderdaad gebruik van.

22 juni, zondag. Rede van Kinsale naar Union Hall  
Het zondagontbijt is gesteld om 09h30.  
He is een ontbijt met eosterd bood, 'scrambled eggs' al of niet met bacon.  
De thee is er in 2 sterktes, Ierse en een met algemene sterkte.  
De Ierse thee is zeer sterk en donker.  
Maar in de thee wordt met melk gedronken.  
He ontbijt heeft een geanimeerde voortgang.  
Op de zeilen gaan we nu de rede van Kinsale verlaten.  
De fok en de bezaan worden als eerste gehezen.  
Dan gaat het anker op.

De wind krijgt vat op het schip.  
De Tecla draait nu in de gewenste richting naar de havenopening.  
Ik neem weer afscheid van Kinsale.  
Alle zeilen worden er nu bijgezet, ook de topgaffel zeilen.  
Het is fantastisch zijlweer, wind en zon gelijktijdig.

We varen nu aan de zuidkust van Ierland in de Atlantische oceaan.

De wind is westerlijk.

Voor de koers is het nodig om te gaan kruisen voor de wind.

Wegens de toch krachtige wind dient het overstag gaan wegens de veiligheid met veel schepelingen gedaan te worden.

Uiteindelijk komen we in de avonduren bij de rede van UnionHall aan.

De kok heeft de maaltijd gereed, smullen maar.

's-avonds bel ik kort met de gsm naar Jeanine.

Ik heb haar al een week niet gesproken.

23 juni 2003 maandag Haven van Union Hall , zeereis naar Baltimore (EI)

Ontbijt om 08h30.

Daarna dient de kokin boodschappen proberen te doen.

Er blijken hier inderdaad 2 'multi-functionele' winkels te zijn die een redelijk variteit van koopwaar bieden.

Of Arien hier voldoende aan heeft merken we later wel.

Ik ga met Alex (Zwitserland), Collin (Ierland) en Rogier een omtrekkende wandeling maken in de omgeving.

Ik neem zo min mogelijk kleding mee, maar wel kleding die ik optimaal kan combineren voor allerlei soorten weer.

Aan land blijkt het veel warmer te zijn dan op volle zee.

Steeds moet er een laagje uit.

Op laatst loop ik heerlijk in mijn overhemd.

Mijn trui bind ik om mijn middel, mijn jas zonder mouwen

hang ik aan de riem van mijn tas.

Deze methode bevalt mij al jaren.

Met een weidse bocht over de heuvels komen we weer terug in het dorp.

Daar post ik mijn eerste postkaart voor Annette die op tijd in Nederland moet zijn.

12h30 ben ik weer aan boord.

Na de lunch vertrekken we weer naar een volgende haven.

Het wordt net als gisteren een heerlijke zeiltocht.

In het begin der avond meren we aan de kade van Baltimore (EI)

Daar vind ik op de kade een telefooncel waarmee ik Jeanine wat langer kan spreken.

24 juni, dinsdag haven van Baltimore (EI)

Na he ontbijt is er tot 11h gelegenheid om te passagieren.

Onderweg op de kade kom ik de schipper tegen die meedeelt dat er eerst nog dieselolie geladen gaat worden.

De Tecla wordt verhaald, en 2 x 1000 liter diesel komt nu aan boord van de Tecla.

Als alle tanks leeg zouden zijn dan gaat er 2 x 5000 liter brandstof in.

Voorlopig kunnen we wel weer even voort.

Ook de warmwatervoorziening en de stroomopwekking van het schip is mede van de dieselolie afhankelijk.

Even na 12h verlaten we de haven van Baltimore, op naar een volgende havenplaats.

Het weerberischt luidt: weinig wind wel zon.

Alle zeilen gaan om hoog om maar elk sprankje wind op te

kunnen vangen.

Een tijdje staat de moter mog bij, maar Jaap laat het schip lekker drijven.

We hebben in de reis nog tijd genoeg hiervoor.

Doordat we minder vaart maken is er ook minder afkoeling door de koudere bovenlucht.

Het wordt heerlijk zonnen.

De voorraadkast vis wordt ook weer aangevuld.

Het lijkt wel of alle Ieren kunnen visschoonmaken. !

Onder genot van Ierse volksmuziek geblazen op een wizzle en gespeeld op een mandoline ( 8 snarig) komt dit geheel toepasselijk voor gezien de plaats.

Vandaag passeren we ook de vuurtoren van de Fassnetrace.

We dobberen verder en komen aan het eind van de middag al in de haven van Shull aan.

Na het diner worden de al geschreven postkaarten op de bus gedaan.

Daarna wordt er nog een biertje in de pub gedronken met een groot gedeelte van de schepelingen.

Daar ik woensdag corvee heb geeft ik mij optijd te ruste.

25 juni, 2003 woensdag Haven van Shull, zeereis naar de rede van Dunmannesbay

Vandaag komt er een nieuwe Ierse gast extra aan boord.

Deze is door Jaap gisteren uitgenodigd een dag mee te zeilen met de Tecla.

Achteraf blijkt het een bedrijfsleider van een winkel te zijn die ook een bakkerij heeft.

Jaap trof hem isteren in de pub.

Hier in Ierland is het echt wel mogelijk met de autochtone bevolking een conversatie te voeren met enige diepgang.

Dennis neemt allerlei attenties voor ons mee.

Uit eigen bakkerij heeft hij scones meegenomen die in de morgen bij de koffie genuttigd worden.

Det is weer een moie zeildag met net voldoende wind en veel zon om niet te behoeven moteren.

De Ierse opvarenden van Jaap (maat) kennen elkaar deels. Zijn maken deel uit van een muziekgroep, en spelen dus wel samen.

Gaira, de benjamin in de groep (ca 19 jaar) bespeelt de wisle en ook mandoline.

Het is leuk te horen hoe een Ierse wisle in Ierland zelf nu moet klinken.

Een van de Ierse schepelingen woont in Shull.

Zij kon Arien met advies zijn waar hier geschikte winkels zijn.

Aan het einde van de middag komen we aan bij de rede (ankerplaats) van Dunmannesbay.

Daar genieten we van het diner.

Jaap schenkt een rondje rode wijn van de zaak, Dennis biedt ons een kaasplateau aan.

Dit laten we ons goed smaken.

Deze dag had ik ook mijn corveebeurt.

Manmoedig heb ik me geweerd.

Na flink poetsen is de keuken 's-avonds dan geheel opgeruimd voor de komende dag.

Vanavond gaan 3 van de (momenteel) 7 Ierse schepelingen van boord.

Het wordt een stuk stiller hierdoor.

TECLA2003.TXT

26 juni 2003, donderdag Vertrek van de rede van Dunmannesbay naar Castletonbere  
Als ik opsta constateer ik dat het momenteel regenachtig weer is.  
Al het aangekoekte zout op het schip wordt nu een beetje losgeweekt en spoelt overboord.  
Vanmorgen gaat Collin ons ook verlaten.  
Met de tender wordt hij aan land overgezet.  
De Tecla komt weer onder zeil, zonder de gaffeltopzeilen, daar waait het te sterk voor.  
Het is een zware motregen te noemen die op ons neerdaalt.  
De regenpakken kunnen nu aan voor de eerste keer.  
Door de zeer krachtige te noemen wind zijn we ca 14h in Castletonbere.  
Aldaar parkeerd Jaap de Tecla tegen 2 reeds liggende vissersschepen.  
He is een klein beetje klauteren om aan land te komen.  
In 1998 en 2002 ben ik ook al in deze havenplaats geweest neem ik waar uit de aanwezige scheepslogs  
Die in mijn Psion 3C aanwezig zijn.  
Later in de middag ben ik toen de regen wat minder werd nog de wal op geweest.  
In een snuisterijenwinkel vond ik een zeer mooie sleutelhanger voor mijn Jeanine waar ze om verzocht had om naar uit te kijken.  
Ik koop in de winkel ook nog wat kaarten voor de achterban.  
Alleen postzegels zijn niet voorradig helaas.  
Het is al tegen 18h, het postkantoor is al dicht.  
Ik moet dus morgen na het ontbijt deze alsnog zien te verwerven.  
Arien heeft met advies en assistentie een heerlijke vissoepmaaltijd voor de groep bereid.  
Daarin werden vele soorten vis verwerkt die zelf door de Tecla was gevangen.  
Alleen de mosselen kwamen elders vandaan.  
De schalen van de mosselen moesten eerst nog worden schoongekraakt wegens de kalkafzetting op de schalen.  
De mosselen kwamen direct via een visser, en moesten zodoende nog worden voorbereid alvorens deze naar de handel kunnen.  
De vissoep smaakte goed.  
In de vissoep werd aanbevolen een of 2 telepels zelf gemaakte knoflookmaionaise in te doen, heerlijk !.

10♀

Er was gele vanilleijs met een stuk meloen toe als dessert.  
27 juni, vrijdag 2003 Castletonbere zeereis naar Glenngariff  
Vanmorgen na het ontbijt ben ik voor de 2de keer de plaats in geweest.  
Gistermiddag had ik in een winkel kaarten voor de achterban gekocht.  
Maar de winkelier had geen postzegels.  
Het postkantoor was gelukkig al open, want ik was wat aan de vroege kant.  
De adressen had ik al gisteravond op de kaarten gezet.  
De kaarten konden na het opplakken de pas gekochte zegels

direct op de bus.  
 Ik vonde sleutelhanger die ik gisteren voor Jeanine had  
 gekocht zo mooi, een gestyleerde letter J, dat ik  
 teruggegaan ben naar de winkel.  
 Doch deze ging pas per 10h open.  
 Om de tijd in te vullen loop ik wat langs de kade en de  
 grote kerk die Castletonbere rijk is.  
 Ik ga vervolgens een supermarkt binnen die ik nog van het  
 vorig jaar herken.  
 Daar koop ik een softijs, zo op de vroege morgen.  
 Het smaakt me prima.  
 In elke haven probeer ik da te doen, het eten van 1 ijsje.  
 Vorigjaar had ik zelfs op de Ierlandreis een "ijspartner"  
 die vaak gezellig een ijsje met meehapte.  
 Van dit jaar is daar een kans toe, de groep is er klein te  
 noemen.  
 Ik vind het dt jaar niet er da ik niet steeds met groep  
 activiteiten onderneem.  
 Dat is immers de eigenschap van het sterrebeeld tweeling.  
 Die kunnen zowel goed in een groep als solitair  
 functioneren.  
 Einelijk is het dan 10h.  
 De winkel is inderdaad al open .  
 Ik loop direct naar het rek van de sleutelhangers.  
 Ik kies nog een letter J voor mijn Jeanine.  
 Verder nog een letter L voor Luz Elena mijn  
 "zwemvriendinnetje".  
 Ik koop verder nog 2 sleutelhangers met een algemeen logo.  
 Een aantal letters zijn momenteel niet voorradig.  
 Ik heb eigenlijk nog A' s nodig voor Annette, Astrid, Anne  
 en Abdul. Dat zal hier dus nie lukken.  
 Mogelijk heb ik in een andere havenplaats meer kans.  
 1 heb ik er in gedachte voor Annette, een vriendin die ik  
 al vanaf 1978 ken.  
 Annette heeft mij wegens het vieren van haar verjaardag op  
 24 oktober 1982 in contact gebracht met Jeanine.  
 Jeanine was weens ziekte niet in de gelegenheid om met  
 openbaar vervoer naar Annette te reizen.  
 Ik heb Jeanine toen op verzoek van Annette van haar huis  
 opgehaald en naar Annette gebracht.  
 Sinds het voorjaar van 1984 heb ik met Jeanine een LAT-  
 relatie, dat ons nog steeds als het beste ervaren word.

wie die 4de sleutelhanger van mij gaat krijgen moet ik nog  
 gaan bedenken.  
 We maken vandaag een niet te lange zeilreis naar  
 Glengarif.  
 We komen vandaag niet echt op de open Atlantische oceaan.  
 De Binnendoorweg is ten minste 2 kilometer breed op he  
 smalste deel.  
 Vlak bij Castletonbere lig dwars op de vaarweg een wrak  
 van een vele jaren geleden vergane kustvaarder.  
 De brug en de masten steken ruimschoots boven het  
 wateroppervlak uit.  
 Alles is begroeid met planten, het metaal is geroest.  
 Aan bakboordzijde wordt ook nog een steengroeve  
 aangetroffen.  
 Dit zal nodig zijn voor de fabricage van materialen voor

de bouwwereld.

We naderen de rede van Glengariff. Er moet op een eilandje een zeehondenkolonie zitten.

Hier zijn ook veel vis of oesterkwekerijen.

De schelpen hangen in een fijnmazig net i.p.v. dat deze in percelen op de grond liggen zoals in Nederland.

Zodoende blijven de schelpen vrij van zand.

het tenderbootje kan behalve roeien of met de buitenboordmotor ook nog zeilen.

Daartoe zijn hiervoor aanpassingen aangebracht dat er geheel voorop een mastje kan worden geplaatst met een z.g. emmertuig

Er staat een 3 kantig zeil op

Het zeil is aan de onderzijde met een giekje uitgerust.

Aan de bovenzijde zit een z.g. ra.

Evenwijdig aan de ra is de langste zijde van het 3 hoekig zeil verbonden.

Ongeveer halverwege grijpt een val aan die over een katrol in de top van het mastje zit.

De ra staat praktisch verticaal tijdens het varen.

Aan de giek zit een grootschoot die via katrollen loopt en te bedienen is.

Als er een beetje wind is blijkt er best mee te varen.

Beperkingen zijn er altijd natuurlijk.

28 juni 2003, zaterdag reis van Glenngarif naar Bantry.

Bantry is het eindpunt van de reis voor mij.

Morgen is mijn thuisreis.

Morgenavond zal ik mijn Jeanine weer zien.

Komende week heb ik lekker nog 3 dagen vrij om nog een aantal activiteiten te ondernemen.

De morgen werd vandaag om 09h met een ontbijt aangevangen.

Daar er morgen, zondag, voor een ieder veel meer te regelen valt is het traditionele zondagontbijt verschoven naar vandaag, zaterdag.

Dat houdt in dat er tevens ook ei op het menu staat.

Er ontstond een geanimeerde "wetenschappelijke" discussie omtrent het koken der eieren.

Hierbij een weergave van het gestelde punt.

Bij nadere analyse blijkt dat er een aantal methoden te onderscheiden zijn om het koken te doen uit voeren.

Uit het dispuut blijkt dat het belangrijkste verschil in de diverse methoden is gelegen dat het te koken water bij de aanvang nog koud dan wel reeds kokende is.

Daarin is tevens de reden te vinden van de onzekerheid hoe de hardheid van het ei zal uitvallen.

Het ei onderdompelen in al kokend water geeft de grootste reproduceerbaarheid.

Het kookpunt van water is immers natuurkundig bepaald, en dus altijd het zelfde.

De temperatuur van het te koken ei is echter niet altijd het zelfde. (Heeft al of niet in de koelkast bevonden)

Er dient voor de aanvang van het koken een voorzorg genomen te worden dat het ei in het hete water kan barsten.

Dit dient te geschieden door met een z.g. eierprikker in de stompe zijde van het ei een gaatje te prikken.

Laat men dit laatste na, dan blijft een koud ei niet heel

tijdens het kookproces wegens de optredende gasdruk in het ei.

Het onderdompelen van het ei in nog koud water heeft dit nadeel niet, doch de kooktijd is dan aan veel variabelen onderhevig. (soms onzekere uitkomst van de dikte)

De afstand naar bantry is niet zo groot.

Op de fok en het grootzeil werd met sterke wind de tocht gemaakt.

Toen we Glenariff verlieten lag in de vaarweg een cruiseschip voor anker.

Het schip was bezig om met 3 tenderboten met dubbele jetaandrijving de passagiers naar het schip te pendelen.

Naar schatting gaan er wel 100 passagiers op het cruiseschip.

Daar het schip op de route voor anker ligt moeten we door een paar keer overstag te gaan om het schip heen.

Ongeveer 13h30 lagen we tegen de betonnen pier van de haven in Bantry.

In de komende middag was er nog gelegenheid om nog wat te passagieren tot 20h.

Om die tijd vangt het afscheidsmaal aan.

Arien heeft er weer wat leuks van gemaakt.

Vooraf het dessert was wat bijzonders.

Van een kartonnen koker had zij een vuurtoren gemaakt. Een zaklantaarn zonder reflector diende als lichtbron.

Rondom de vuurtoren had ze zelfgemaakte en gevulde roomsoesjes gemaakt als rotsblokken rond de vuurtoren.

Het maken van de vuurtoren was vertrouwelijk, Daarom mocht niemand zaterdagmiddag in de combuis zijn.

's-avonds heb ik nog wat sms-berichten verzonden.

Als de ontvanger de gsm aan heeft staan kwamen na enige tijd de ontvangstbevestigingen al binnen.

=====

29 juni, zondag 2003. De dag van de thuisreis.

Om 8h de kooi uit, douchen en de koffer zien te vullen.

Daarna heb ik wat gegeten.

Na het ontbijt doe ik klein corvee door mijn hut op te ruimen en te stofzuigen.

De gepakte bagage gaat nu naar het dek.

Tegen 10h neem ik afscheid van de aanwezige schepelingen, en ga te voet naar het busstation van Banty dat op 10 minuten loopafstand van de pier is.

Ik sta daar ruimschoots op tijd als om 10h30 de bus daadwerkelijk komt die mij naar het busstation te Cork gaat brengen voor Eur 13.

De route gaat merendeel over 2 baans nationale routes.

Al zou de gemiddelde rijnsnelheid wegens de beperkingen in de tussenliggende plaatsjes op ca 60 km/h te stellen zijn, dan is de afgelegde weg naar Cork zeker op 120 km te stellen

2h later sta ik daadwerkelijk op het busstation van Cork.

Daarvandaan vind ik een overstap naar het vliegveld.

Voor Eur 3,40 sta ik om 14h op het vliegveld van Cork.

Dit is in wezen te vroeg, doch nu kan ik rustig nog wat naar de luchtverkeersafwikkeling kijken en een tijdschrift lezen.

Om 15h check ik mijn bagage in, dan behoef ik daar niet

TECLA2003.TXT

meer mee te slepen.

Ik kijk nog wat rond alvorens ik tegen 17h aan boord van het vliegtuig ga die mij in 2 uur naar Schiphol brengt. Zo te horen zijn er zeer veel kleine kinderen aan boord.

Deze laten hun aanwezigheid dan ook krachtig horen.

De ouder waar het kind op schoot zit krijgen Van het boordpersoneel een extra veiligheidsriem om hun spruit aan de riem van de ouder te kunnen vastzetten.

Jeanine en Abdul staan mij op Schiphol op te wachten.

Ik zet eest mijn bagage neer op Haardstee, mijn eigen woning.

Met de auto begeven we ons nu met Jeanine naar Abduls woning in Amsterdam oost.

Daar genieten we een eerste gemeenschappelijke maaltijd, en praten wat bij omtrent de belevenissen van de reis.

Na afloop zet ik Jeanine bij haar huis af.

De eerste nacht na de vakantie verblijf ik in mijn eigen huis.