

Scheepsjournaal 2004 van Fred Bender a/b zeelopper Tecla van Jaap en Jennie

16 juli, 2004 vrijdag

Afgelopen week had ik al vrij genomen van kantoor.

Daardoor was er voldoende tijd voor allerlei voorbereidingen.

Alles wat in de bagage mee moest werd zorgvuldig geselecteerd.

De schouder/fototas had de beste tijd gehad, deze had vorig jaar al vervangen kunnen worden.

De tas werd wel erg kaal.

De ophangbanden van de schouderriem zal het niet lang meer uithouden.

De vervanger is uiteindelijk een rugtas geworden, i.p.v een schoudertas.

Deze zit ook als deze goed gevuld is comfortabel op de beide schouders.

Een fototas met een riem over 1 schouder is tijdens fotograferen wel handiger en de inhoud beter om te bewaken.

Maar een zware tas vormt ook een bezwarende, eenzijdige belasting voor de schouderpijlen.

De koffer wordt nu gesloten.

Daar de reis dit jaar 2004 iets korter is als andere jaren (10 dagen) heeft er fractioneel iets minder mee.

Ook had ik een nieuw regenpak gekocht.

Mijn laarzen heb ik ook meegenomen nu er iets meer ruimte voor is.

Met de auto breng ik mijn vakantiebagage naar het huis van Jeanine.

De taxi wordt voor 17 juli 05h45 besteld.

Volgens vacantietraditie dineren we buiten de deur.

Di keer in Reigersbos.

Na afloop bij Jeanine binnengekomen controleer ik alle handbagage.

Daarna is het douchen en gaan slapen.

17 juli 2004 , zaterdag [memo1 heenreis per trein naar Frankrijk]

Het karretje en de bagagetas had ik bij Jeanine in de box geplaatst, i.p.v nodeloos naar boven gebracht.

Hiervoor was dit jaar totaal geen rede toe.

De taxi was mooi op tijd.

Ik stond met Jeanine met de bagage al buiten toen de taxi arriveerde.

Om 06h15 stonden we op he Centraalstation.

Wegens werkzaamheden op het CS vertrok de Talys vandaag van spoor 7.

Ik had een reservering in wagen 18.

De bagage werd in het rek geplaatst.

Ik neem nu afscheid van Jeanine voor 10 dagen.

Om 06h55 vertrekt de trein naar Paris-Nord.

In het begin is de trein nog niet zo erg druk.

Zodra er een melding komt dat de restauratie geopend is, begeef ik me daar heen.

Het belangrijkste is om daar een van de 50 aanwezige kaartjes voor de metro van Parijs aan te schaffen.

Bij de boeken van mijn treinreservering ben ik daar op geweest dat dit snel diende te schieden wegens de beperkte dagelijkse voorraad kaartjes.

(De behoefte eraan is dagelijks wisselend.)

Motivatie:

Als er teveel kaartjes over zouden blijven op een dag dan geef dit extra admin. handelingen in de kassa.

Om 08h passeerd de trein al Rotterdam.

Een medepassagier attendeer ik op de mogelijkheid om ook op tijd een kaartje te gaan kopen in de restauratie.

09h Antwerpen- Bergum voorbij.

De trein is nu wat voller geworden.

09h30 Te Brussel wordt er nog een stuk trein aangekoppeld die gezamenlijk naar Paris- Nord gaan.

Op de voorspelde tijd komt de Talys in Parijs aan.

Daar is het op een 'holletje' naar de metrolijn 4.

Deze komt binnen 5 minuten.

8 haltes me de metro mee tot Montparnasse.

Trappetje op, trappeje af dat is de doodnormale praktijk hier in Parijs.

Het beginontwerp van de metro is nu meer dan 100 jaar oud.

Deze situatie is in Vol bedrijf zijn van het systeem niet zonder ernstig overleg snel aan te passen.

Bij het nscf station van de grande linges is het wel een stuk beter.

Hier zijn wel roltrappen aanwezig.

De trein naar Quimper staat op spoor 7.  
Ik heb een reservering in coupe 20.  
Het laagstgenummerde rijtuig staat aan het begin van het kopstation.  
Ik moet nu 'scheuren' met mijn trolley over het perron om optijd binnen in de coupe te komen.  
Met een speling van een paar minuten slaag ik er in dit te bereiken.  
Met hulp van een mede passagiere komt mijn bagage uiteindelijk in het bagagerek.  
Mijn grote tas heb ik in een ander deel van de coupe en plaatsje kunnen geven.  
Ik was een van de laatste passagiers die de zitplaats inneemt.  
Daaardoor was er op goed geluk toch nog een plaatsje te vinden.  
Aan de lengte van de reistijd te zien zal het stuk Parijs naar Quimper globaal gelijk zijn als de reis naar Amsterdam  
Per sms bericht ik Jeanne dat ik in de goede trein zit naar Quimper.  
Aan de overzijde van de coupe zit een Franse moeder met haar circa 6jarige zoon.  
Voor haar zit een moeder met een zoon en dochter Van Gelijke leeftijd als haar zoon.  
De andere moeder komt waarschijnlijk uit een Afrikaans \_ franstalig land.  
De Franse moeder ontfermd zich educatief ook over de 2 andere kinderen.  
Zij laat de kinderen uit een kinderboek voorlezen.  
De kinderen helpen elkaar ook met lezen, en spreken inhoudelijk over de gelezen tekst.  
Aankomst in Quimper 9[zie hiervoor memo2]

17 juli 2004, zaterdag memo 2 [Aankomst per trein in Quimper]

Op het perron worden nog 5 andere zeevarenden aangetroffen die naar Douarenez moeten bestemd voor diverse schepen.  
daar er nog een uur tijd is voorradat de bus komt wordt er het eerste drankje gedronken op een terras tegenover het busstation  
Wegens het nautische feest hier betalen we Euro 1.50 voor een bustocht van ca. 45 minuten van Quimper naar Douarnenez.  
We moeten Bij Tourist info Uitstappen bus en lopen naar de Tecla. Het ligt hier 4 schepen breed.  
Tecla is het 3de van de 4 schepen .  
Met de bagage moe ik met Ingrid over 2 schepen klimmen.  
Ik wordt door Jaap, Jennie Evalie en Rokus de maat weer hartelijk welkom geheten.  
Herman uit Koblenz is mijn hutmaat.  
Hij is leraar aan een middelbare school.  
Ik informeer omtrent de leersituatie en attitude van de tegenwoordige studenten daar.  
Dit blijkt even 'hopeloos' te zijn als in Nederland.  
Tegenwoordig is er geen houding meer om het 'goed' te doen. Er wordt een inschatting gedaan in de hoeveelheid energie dat er minimaal moet worden opgebracht om een voldoende te behalen voor een proefwerk.  
In mijn en van Herman's tijd was de atitude immers geheel anders.  
Herman is met de trein naar Parijs gekomen en daarna met het vliegtug naar Brest.  
Vervolgens met een taxi naar de Tecla toe.  
Der Herman kon gelukkig de taxirekening van Eur 100 delen met nog een passagier van een van de andere schepen.  
Om 19h ben ik aan boord gekomen van de Tecla  
De eerste avondmaaltijd bestond uit broccolieen een pastaproduct.  
De maaltijd worden door Sven uit vlaanderen verzorgt komende reis.

Zondag blijven we in de haven van Douarnenez liggen om de omgeving en de nautisch element te bekijken.

Wegens de nautische feestweek hier is er genoeg te zien.

Velen van ons zijn mogelijk verreisd, een rustdag is goed hiervoor alvorens ermogelijk een inspannende zeereis ondernomen gaat worden.

Er zal nog 1 Franse haven aangedaan worden alvorens de zeereis aangevangen gaat worden naar de Sillyeilanden.

Dit zijn ook mooie eilanden waar ik zelf nog niet geweest ben.  
 Het is alleen belangrijk hoe de weersvoorspelling uitvalt.  
 De haven van de Sily-eiland is n.l een ankerligplaats.  
 Bij een ongunstige 'foute' richting en kracht is het er niet prettig  
 vertoeven.

Dan moet er naar een ander deel van een van de 2 eilanddelen worden  
 uitgeweken om alsnog beschutting te krijgen  
 Met de zeereis naar de Ierse kust zal ook nog wel een nachtje doorhalen  
 zijn gezien de afstand van ca. 120 zeemijl.

18 juli 2004, zondag Het ontbijt is gestelt op 09 uur.  
 Sven, onze Vlaamse kok zal eerst alles in het werk stellen om aan  
 versgebakken brood te komen.

Om 9 uur is iedereen present voor het ontbijt.  
 Jaap geeft aan dat de Tecla vandaag hier blijft.  
 Dat kan een ieder die dit wenst de plaats nog in om te passagieren.  
 Momenteel is de Tecla de laatste van de 3 schepen die tegen de kade ligt.  
 Wegens het getijde is het niet voor iedereen eenvoudig om langs de  
 aanwezige trapjes naar boven te komen.

Jaap heeft ook een rubber tenderboot aan boord.  
 Daarmee wordt in etappes de opvarenden bij een ponton in de haven aan land  
 gezet.

Wegens de zeer grote drukte en het verschil in interesse is het ondoenlijk  
 als groep bijeen te blijven.

Iedereen gaat dus voor zichzelf passagieren vandaag.  
 Dat komt goed uit, want ik neem een stand gewaar van de Franse  
 zendamateurlvereniging.

Deze heeft een telegrafiekortegolf station ingericht.  
 De dienstdoende operator is bezig contact te leggen met andere stations.  
 Er is op de stand ook een informatiepaneel aanwezig van 110 jaar van  
 radiocommunicatie d.m.v morse telegrafie.

Het is hier een gezellige drukte van scheepvaart minnende mensen. [zie  
 eigen artikel radio geschiedenis.]

Uiteindelijk spreek ik Philipe, F6CBZ aan en maak mij bekend als  
 zendamateur op de vraag of ik informatie wens.

Ik vul mijn roepnaam in het gastenboek in, en ontvang een  
 ontvangstbevestiging (QSL-kaart) dat ik (visueel) contact heb gehad met  
 het clubstation hier in Douarnenez.

Met een prettig en voldaan gevoel maak ik verder een wandeling door  
 Douarnenez, en lunch onderweg.

Douarnenez ligt aan een rivier.  
 Hiedoor zijn net als voor Amsterdam in een vroeg stadium  
 handelsbetrekkingen ontstaan en een voorspoedige staduitleg.

Ik loop naar de brug die hoog boven de rivier uitkomt, en maak een foto  
 richting zee.

Ik loop nu verder richting de haven.

Ik ga het festivalterrein op.

Met een speciale polsband geef ik aan dat ik een bemanningslid ben van een  
 van de deelnemende schepen.

In de haven achter ons liggen een aantal Nederlandse schepen.

Een daarvan is de logger Iris.

Onder de vorige eigenaar Gert Loomeijer en Marileen Bikart heb ik tussen  
 1983 en 1988 vele zeereizen ondernomen.

De vorige naam was Geesje van Urk.

Dit was de meisjesnaam van de moeder van de schipper Gert Loomeijer.

Het schip heeft nu een andere eigenaar en een andere naam gekregen.

In 2002 ben ik de Iris ook al tegengekomen in Ierland op een ankerplaats.

Volgens Rokus de maat is er aan de inrichting niets gewijzigd.

De Iris heeft een rolfok en rolkluiver.

Dit was ook al in de laatste jaren van de Geesje van Urktijd het geval.  
Om 19 uur is iedereen weer aan boord en vangt het avondeten aan.  
In de avonduren doet een Franse conferancier zijn best om de menigte te  
vermaken Via de toespreekinstallatie die over het gehele festivalterrein  
wel te horen is.  
De inhoud ontgaat mij totaal, mijn taalkennis van de Franse taal is  
hiervoor volslagen ontoereikend.

Jaap geef informatie wat nautisch de mogelijkheden zijn.

In deze omgeving is men sterk afhankelijk van de zeestromingen.

Jaap heeft een berekening gemaakt in ijd dat we op een zekere tijd bij de ingang van een zee-enkte moeten zijn.

Als dat zo is hebben we de stroomrichting mee.

Anders wordt het motoren tegen de stroom in.

Het tijdstip van verlaten van de haven van Douarnenez wordt gesteld op het moment dat de kok met veel vers brood weer aan boord is gekomen.

[einde zondag]

18 juli 2004, zondag Amateurradiostand tijdens Doarnenez nautische dagen van 17 t/m 20 juli

Er is op de stand ook een informatiepaneel aanwezig dat 110 jaar van radiocommunicatie d.m.v morse telegrafie omspant.

Het eerste optische systeem is van Chappe (1791)

In de tijd van Napoleon was het mogelijk gedurende een aantal uren een bericht over grote afstand over te brengen. [nog te omschrijven]

Prof. Brandly vind de z.g coheher uit eind van de 19de eeuw.

Deze is coherer gevoelig voor radiomagnetische trillingen. [uitwerken]

Deze coherer bestaat uit een glazen buisje voorzien van 2 electrodeoden.

Het buisje is gevuld met ijzervijzel.

Wordt de coherer nu getroffen door een electromagnetisch veld (signaal) dan wordt het buisje hierdoor stroomdoorlatend.

Dit is in principe een breedbandig systeem te noemen.

Alleen door het toepassen van een (afgestemd) antennesysteem is het ontvangstgebied in te stellen.

D.m.v een 'klopper' (soort elektrische belmeganisme)

wordt er tegen het buisje getikt waardoor het ijzervijzel weer 'los' word en de stroom niet meer (goed) geleid.

Dde eerste radioontvangsystemen waren dus op de coherer van brandly gebaseerd. (telegrafie)

(De schrijver dezès heeft recentelijk een demonstratie met een replica van een coherer bijgewoond.)

Marconi is aan het begin van de 20 ste eeuw ook een belangrijk radiopionier van formaat te noemen.

Deze Italiaanse graaf heeft baanbrekend werk verricht bij de ontwikkeling van zend en antenne systemen hiervoor.

Zijn naam leeft voort in de aanduiding van een beroepsoort gedurende 100 jaar. (marconist)

De eerste zendsystemen berusten op het principe van de klos van Rumkopff.

De klos van rumkoff bestaat uit een krachtige electromagneet waarbij er op het anker een verbreekcontact aanwezig is.

De magneetspoel wordt in serie met het Verreekcontact over de voedingsbron geschakeld.

Bij activerin van het systeem zal het door de magneet aangetrokken anker de stroomkring verbreken.

Het anker valt door het wegvallen van het magneetveld weer terug in de rusttoestand.

Dit is dus een cyclisch proces gelijk aan een Gelijkstroombel.

Het enige verschil dat om de kern van de magneetspoel nog een 2de wikkeling met zeer veel wikkelingen met een dunnere draad aanwezig is.

De uiteinden van deze secundaire wikkeling wordt nu doorverbonden met een dipoolantenne van grote lengte.

De antennelengte en de constructie van het anker bepalen de zendfrequentie.

Met dit systeem is de atlantische oceaan in 1901

overspannen met de coherer van Brandly aan de ontvangstzijde.

Later is mede door het t beschibaarkomen van electronenbuizen voor de zender en de ontvanger de afstand London - Sydney overspannen. in 1924.

Telegrafie:

Sinds een itn. vergadering te Berlijn van 1906 wordt er een noodsignaal CQD (come quickly danger) vastgesteld.

Tijdens een vergadering in London 1912 wordt dit door het huidige noodsignaal (SOS, Safe Our Souls)

vervangen op de noodfrequentie van 500 kHz.

In die tijd is ook van de door de amateus nog gebruikte Q-code ontstaan.

Schepen boven 500 brt dienen een radioofficier aan boord te hebben.

Na een internationale vergadering te Washington, in 1927, is het gebruik



van het automatisch alarmtoestel ontwikkeld en in bedrijfgenomen.  
Dit toestel detecteerd een noodsignaal.

ook als de radioofficier geen dienst heeft wordt deze toch gewaarschuwt .  
Dit signaal bestaat technisch uit een serie van 12 strepen van 1 seconde  
lengte, met een pauze van 4 seconden.  
Schepen boven 1600 brt dienen zo een toestel aan boord te hebben sinds  
1927.

Bij uitvoering van de internationale vergadering te Atlantic city 1947  
kom er voor radiotelefonie ook een noodfrequentie en wel op 2182 kHz.  
Dit telefonie noodtekst is m 'aider (mayday in het engels)  
Sinds 1975 is er voor telefonie ook een auto-alarmtoestel in gebruik op  
2182 kHz.

[einde technische toelichting en achtergrond]

19 juli 2004, maandag. [zeereis van Douarnenez naar L 'Aber Wrac'h.  
(plaats aan de rivier).

Er wordt dus ontbeten tijdens het varen.

Om 8 uur gaat de motor aan.

Jaap en de bemanning maken de landvasten los van de wal en de haven wordt  
nu verlaten.

(De kok is dus al metal dat lekkere brood aan boord !)

Wegens het ontbijt wordt er eerst op de moter gevaren.

Daarna vind de schipper het wenselijk dat alle sporen (zand, vuil) van het  
land van het dek gespoelt dient te gaan worden.

Jaap stelt mij aan als 'manager deckOperations' om met assistentie van  
andere schepelingen die ook wel graag wat willen doen voor de goede zaak  
dit uit te voeren.

(Wist Jaap mogenlijk van een vorige keer dat ik graag iets met water 'doe'  
net als de kroonprins Willem Alexander ?)

De zoetwaterslang wordt onder druk gebracht.

Vanaf de boegspriet af wordt het losse vuil weggespoeld en met bezems gaat  
het richting van de spuigaten. (Letterlijk de spuigaten uit.)

Na 30 minuten noeste arbeid ligt het dek er weer prachtig bij.

De zonnewarmte zorgt dat het dek weer keurig en schoon opdroogd.

Een belangrijk voordeel van een schoon dek is dat we bij goed weer op het  
dek kunnen zitten en liggen zonder de kleding direct en onnodig heel erg  
smerig wordt.

De bezaan, grootzeil, fok en het topzeil van de voormast gaan omhoog.

Er wordt koffie gedronken en gedobbert om de makrelenvangst mogelijk te  
maken.

In 1 slag kwam er op een keer 6 stuks in 1 ophaal binnen.

He is dus niet te verwonderen dat de vis later op het menu komt te staan  
bij het voor op het hoofdgerecht.

Alle zeilen die te hijsen zijn zijn in bedrijf.

Er is voldoende wind om de zeilen te doen bollen.

Tesamen met de gunstige zeestroomrichting maken we een goede vaart.

Tegen 18 uur gaat de Tecla ten anker voor de rede  
van de plaats L 'Aber Wrac'h.

Net als bij Douarnenez mondt hier een rivier in zee uit.

(In aber zit de aanwijzing naar het woord rivier)

De rundvleesschotel met aardappelpuree smaakt prima.

Na het dessert worden de schepelingen die dit wensen met de tender naar de  
wal gebracht om te passagieren.

[einde van maandag]

20 juli 2004, dinsdag. zeiltocht van L 'Aber Wrac'h naar sillyislands

=== Robbert oudste schepeling 88 jaar

molenaar (fabriek) van beroep geweest.

Vertrek van ankerplaats ca 11 uur.

Alle zeilen bijgezet.

De zeilen blijven goed gevuld.

Het is bewolkt met geringe motregen.

Het Gaat geruim aantal uren goed, doch een gevoel van onbehagen komt reeds opzetten.

De olven vormen een drie-dimensionaal rolpatroon.

Dit is gelegen in het feit dat er zeestromen van verschillende richting hier samenvloeien.

Ik krijg het te kwaad, en moet mein inhoud van mijn maag 'aan de vissen offeren'.

Het is prettig weer.

Met mijn dikke winterjas, en mijn regenpak aan kan ik zonder het koud te krijgen en natte kleding te krijgen lekker gestrekt op het dek liggen.

In de middag ga ik toch maar in mijn kooi liggen.

De zeilen staan over stuurboord, en ik heb een bakboordse hut.

Als het schip gaat slingeren, dan dien ik bedacht te zijn dat ik ui mijn kooi (de bovenste) kan rollen.

Op mijn rug liggen is dan nog het beste met het minste gevaar.

Later in de middag krijg ik een tijding gezien de nog af te leggen afstand dat er al in de nachtelijke uren de ankerplaats van de silly-eilanden bereikt kan worden.

Tegen 23 uur voel ik me al zo goed om naar buiten te gaan.

Van dit voornemen is toch niets van gekomen, ik ben toch maar blijven liggen.

(Het is vakantie nietwaar ?).

[einde dinsdag

21 juli 2004 woensdag [ zeiltocht van L 'Aber Wrac'h naar de silyislands]

Na 4 uur 's-nachts gaat de moter aan, en worden vermoedelijk de zeilen gestreken.

Het anker gaat neer, een serene rust komt over het schip.

Alle nog wakende schepelingen begeven zich ook ter kooi.

Om 09h30 is er een Engels ontbijt !

Sven de kok is zeker 1 uur bezig om voor alle 18 schepelingen eieren champignons, tomaat en wordt te bakken.

Een enorm afwascorvee is dan ook het gevolg.

Ingrid , Hubert en ... helpen mee.

Vele handen maken licht werk.

De keuken ziet er weer keurig uit na al het gepoets.

Na de lunch geeft de schipper gelegenheid tot passagieren.

In 2 etappes worden de passagiers naar de wal gebracht.

De pendelboot zaal dan om 17h30 en 18h30 varen om de schepelingen weer aan boord van de Tecla te krijgen.

Zo gezegt, zo gedaan.

Ik ga met Peter-hans en Herman, een deel van de duitssprekende delegatie aan boord een wandeling maken.

We besluiten de wandelng met een thee en een scone.

De pendelrubberboot brengt ons weer aan boord van de Tecla.

De schipper deelt mede dat na het genieten van de door de kok Sven toe bereide avondmaaltijd er direct wordt afgevaren naar de volgende bestemming.

De motivatie is dast er op dit moment een wind staat uit een zeer goede richting, bij rustig weer.

Er is niet iets veranderlijk zoals het weer.

De aanwezige wind is nu geheel gaan liggen.

Alleen de deining, swell geheten van eerdere windverplaatsing zijn hier nu nog merkbaar.

De schipper neemt nu het besluit om tot morgenochtend hier voor anker te blijven liggen.

Anders waren we door het ontbreken van de eerder aanwezige wind 2 nachten op zee.

Met vereende krachhten wordt het corvee aangepakt.

Eerst met de voorbereiding, daarna met de afwas.

Zelfs Hubert uit Duitsland van 88 jaar pakt goed aan.

Wat een voorbeeld voor de medemens is deze man om met deze leeftijd nog zo een geestelijke en lichamelijke gezondheid en levenskracht aan de dag te leggen.

Dit is een geschenk van de schepper!.

[einde 21 juli]

22 juli 2004 donderdag [aanvang zeereis Sily 's naar Ierland]

8 uur ontbijt, 9uur anker ophalen.

De tocht gaat in westenlijke richting, natuurlijk richting Ierland. De wind is nog steeds weg.

Op de motor dus westwaards.

De bezaan stond nog van gisteren toen de Tecla voor anker ging.

Met een zeil aan de achterzijde blijft het schip dan beter op de wind staan, en geeft veel stabilisatie bij het voor anker liggen.

Vandaag komen we tot 2 keer toe een school speelse dolfijnen tegen. De 2de keer was het aantal het grootst, ca 10 dieren.

Een tijdje buitelen nieuwsgierig rond de Tecla alvorens ze ook hun reis vervolgen.

Er blijkt vandaag onder de schepelingen nog een jarige te zijn...

Aan het begin van de avond komt er wat meer wind opzetten.

De gestreken klapperende voorzeilen worden nu weer gehezen.

De rust keert weer.

De voorspelling is dat we in de loop van komende vrijdagmorgen in de eerste Ierse haven zullen aankomen.

Ik heb morgenochtend de 08 - 12 uurs dienst.

Daar er een warmwateraansluiting aan dek aanwezig is sinds een paar jaar krijgt Jennie, de partner van de schipper het goede idee om de afwas aan dek te doen uitvoeren.

Het aantal vrijwilligers stijgt daardoor ziender ogen.

Alleen het schone eetgerei moet dan naar beneden waar mensen met zeebenen dan voor verdere berging in de kasten kunnen zorgdragen.

[einde donderdag]

23 juli 2004, vrijdag [Vervolg zeereis van de Sily eilanden naar Ierland.]

Ik heb de 08-12 wacht.

Het is goed, kalm weer zeer beperkte hoeveelheid wind.

Van de afgaande wacht worden de bijzonderheden nagevraagd.

Alleen zichtbare scheepsbewegingen hebben onze nautische aandacht.

Alles gaat goed.

Om 11 uur wordt de eerste keer land waargenomen.

Maar dit is nog erg ver weg.

De leden van de volgende wacht steken hun hoofd bovendeks.

Op 12 uur geef ik me te rusten voor een paar uur.

Het is aan dek hoog-zonnig, met wat meer wind dan eerder het geval is.

16 uur, er wordt nu parallel aan de Ierse kust gevaren op een afstand van een paarzeemijl.

De beelden komen me vagelijk voor zonder er een locatiennaam aan kunnen verbinden.

Om 17h gaan de zeien 1 eraf, we naderen Union Hall.

Hier liggen we voor de rede ten anker.

Mogelijk is er later gelegenheid op langszij van een ander schip te meren.

24 juli 2004, zaterdag [zeereis van Unionhall naar Baltimore (Irl)].

Het is vandaag een speciale dag.

Onze schipper Jaap is vandaag jarig.

Jaap wordt in 2004 52 jaar.

Eerdere jare was ik ook op zijn verjaardag aan boord.

Dolfijnenshow ongehoord hoeveel dieren buitelen rond de Tecla gedurende een aantal minuten onderweg naar Baltimore.

We gaan op een ankerplaats tegenover Baltimore voor anker vlakbij de lijndienst met Baltimore.

Aan wal is daar goed te wandelen met mooie natuur.

Er moeten nog het nodige huishoudelijke boodschappen gedaan worden.

Eerst worden de wandelaars aan land gezet.

Daarna gaat de kok met de tender naar de andere zijde [ Baltimore] van de baai.

Vanavond gaat de Tecla er ook heen, maar het brood en de verse groente waaraan behoefte is zal dan stellig niet meer verkrijgbaar zijn.

Vandaar de actie met de tenderboot.

Aan het begin van de avond komen we in Baltimore (Irl) aan.

Wegens de drukte en de diepgang van de Tecla is een plaatsje aan de kade geen optie.

Voor anker in de haven dus.

Jaap en Jennie waren samen met de tenderboot al in Baltimore afgezet om verjaardagstaarten in te kopen.

De maat vaart zelfstandig de Tecla 2 mijl verder naar Baltimore.

DaaR zien we ook Jaap en Jenny weer.

Er wordt champagne geschonken wegens Jaap zijn 52 ste verjaardag.

Het verjaardagsdiner verloopt zeer gemoedelijk.

Na afloop is er nog een stukje verjaardagstaart ter afsluiting met koffie of thee.

De 'kroegtijgers' verlaten nu de eCla met de tender naar de wal.

Ik verkies aan Boord te blijven, rustig een boek lezen over zeezeilen van de vorige eeuw.

[einde zaterdag]

25 juli 2004, zondag [zeereis van Baltimore naar Glengariff

De tecla ligt voor de rede van Baltimore.

Na het ontbijt worden de bezaan en het grootzel het eerst gehezen.

Daarna gaat het anker op.

We varen langs de ankerplaats van gistermiddag aan de andere zijde van de baai.

Hier was er meer gelegenheid tot wandelen dan in Baltimore.

We gaan de Ierse zee weer op.

Er wordt op de motor gevaren.

De windrichting is pal tegen en krachtig.

Verderop staat in zee de bekende vuurtoren van de Fassnetrace.

Ik maak een paar foto's in diverse afstand en tijdsstadia.

De tecla moet een paar inhammen voorbij alvorens we in de Bantrybaai aankomen.

Om niet te veel moeten laveren inzake de windrichting, wordt eerst een flink stuk de zee ingestoken alvorens overstag te gaan.

Dit is de eerste keer tijdens de reis dat deze manoeuvre uitgevoerd gaat worden.

De gehele zeeoversteek stond het zeil permanent aan de stuurboordzijde.

Beneden in een bakboordkooi is dit geen onverdeeld genoeg te noemen voor de bovenste kooiplaats.

Er wordt als het ware uit de kooi gevallen.

Gelukkig was de kans daartoe beperkt aanwezig.

D.m.v een in het midden tussen de matras te steken zwemvest is in ergere situaties tegen te wapenen.

Er wodt dan achter een 'heuvel' gelegen.

Het wordt een fantastische zeildag, iedereen kom aan de zeiltrekken waarvoor we gekomen zijn.

Vlak voor Glengariff is een hangmosselkwekerij.

Het voordeel van deze methode is dat de kweekdieren niet in contact met zand komen.

Een paare honderd meter verder is een zeer lage rots waar een zeehondencolonie huist.

Bij het passeren van de rots worden inderdaad een paar dieren aldaar aangetroffen op het land.

Anderen zwemmen in het water.

Ca. 19 uur wordt de ankerplaats (de rede van ..) bereikt van Glengariff.

Daar wordt eerst aandacht besteed aan het in goede orde brengen van de gestreken tuigage.

Na de avondmaaltijd gaan een aantal kroeg en wandel 'tijgers' naar de wal.

De een heeft een klautertocht ondernomen om op een hoog punt en paar mooie foto's te maken.

Anderen hebben de tijd in de pub doorgebracht onder genot van een (Iers) drankje.

Daar we voor anker liggen, en dus van de dienstregeling van de tender afhankelijk zijn blijf ik aan boord.

Voor het nuttigen van een drankje neem ik de moeite niet.

Door het lange verblijf op zee dit jaar ook geen kaarten voor het thuisfront.

Ik heb een aantal electronische kaarten verzonden.  
26 juli 2004 , maandag. [Laatste vaartocht 2004 van GlenGariff naar Bantry]  
Om de gebruikelijke tijd van 08h30 ontbijt.  
Daarna voor mij de laatste douchebeurt.  
Anders krijg ik de handdoek niet droog voor de waszak.  
De hoofdzeilen gaan alvast omhoog.



Evalie en Robin (haar partner) gaan nu van boord.  
Ze moeten ergens een reisaansluiting halen.  
Door hier van boord te gaan is er veel meer tijd om alles te halen.  
Jaap draait het schip in de wind.  
Het anker wordt opgehaald, we zeilen langzaam weg.  
Met de zoutwaterpomp wordt de bovenkomende ankerketting schoongespoten.  
Alle zeilen gaan omhoog, maar we is niet al teveel wind.  
Aan het einde van de tocht gaan we voor het laatst aftuigen .  
Er wordt weer bij het bekende havenhoofd aan de visserijpier afgemeerd.  
De Tecla ligt hier weer eens tegen de wal.  
Dit maakt het eenvoudiger om aan wal te gaan..  
Eerst krijgt het dek een schrobbeurt met zoetwater en driehoek vloeibarer  
zeep.  
Dit is in weken niet gedaan.  
Na afloop ga ik nog even de voor mij intussen bekende stad in.  
Ik eet een ijsje, kijk wat rond.  
Neem wat wisseling in zaken waar t.o.v vorig jaar.  
Ik neem zelfs een Internetcafe waar.  
De kosten zijn Eur 5 per uur hier.  
Ik loop naar het schip terug.  
In de middag is er ook een nieuwe maat , Abel aan boord gekomen voor een  
andere die naar huis terug moet.

.  
Abel blijk ik in 2000 al eens getroffen te hebben tijdens een Teclareis.  
Laatste avondmaaltijd , pastaproduct met saus en salade.  
Zelfgemaakt citroen waterijs toe.  
Rustig natafelen.  
In Ierland is het lokaal 1 uur vroeger als in Nederland. Dat is de reden  
dat ik ben niet meer mee de plaats ingeweest om wat te drinken met de  
groep.  
Ik wilde het 'thuisfront' (Jeanine) bellen dat ik dinsdag er weer aankom  
uit (Vlucht uit Dublin.)  
Als ik gezellig met de groep ga drinken en daarna nog ga bellen komt ook  
Jeanine te laat in bed.  
27 juli 2004 , dinsdag [De thuisreis]  
Voor de wekker van 7h45 reeds opgestaan en ontbeten.  
'Schietgebedje gedaan dat de tas weer dicht kan als op de heenreis.  
Tas weer dicht gekregen ondanks er veel kledng niet meer ligt als het zou  
moeten eigenlijk.  
De busreis loopt zeer voorspoedig.  
De reistijd naar het centrale busstation van Cork duurt 2 uur.  
De bus rijdt door een afwisselend en geaccentideerd terrein.  
Uiteindelijk sta ik om 13h plaatselijke Corktijd.  
Ik geniet daar een lunch in de vorm van een beker koffie een een grote  
warme bruine bol gevuld met vleeswaar ( ham.)  
Het smaakt me prima.  
Daar ik pas per 14h kan inchecken neem ik nu de tijd om mijn journaal meer  
kompleet te maken.  
Alles waarin ik invloed op kan hebben loopt immers op schema.  
14h15 check ik mijn bagage in.  
De koffer weegt 19,5 kg, totaal met trolly 22,5 kg.  
Hiervan qwordt niets van gezegt.  
Ik ga naar de vertrekhal.  
Daar tref ik Ingrid.  
zij moet later op de middag een vlucht naar London hebben.  
Vanmorgen waren we elkaar bij het weggaan misgelopen.  
Mijn hart vervuld mij met vreugde dat ik haar nog even zien zo op de  
valreep.

Alles waarin metal in zit moer door de scanner.

Na een controle wordt alles welbevonden.

Helaas bemerk ik dat mijn halsketting Bij het omdoen niet in orde is.

De veer bij eindsluiting die op het zeer dikke, stugge kunststof draad geklemd is schiet los..

Zonder verlies van elementen vang ik de ketting op.

Aan het open uiteinde kan ik na wegnemen van een paar kralen een knoopje in

leggen.

Zo kan ik niets verliezen.

Ik doe de ketting in mijn rugzak.

Mischien is hier nog wat aan te doen later.

Dat ik een halsketting draag was ik al aan gewend.

Vertraging vliegtuig van 15h05 naar 15h55.

Ik heb orgineel 16h05- 17h55 de tijd om over te stappen.

Hier gaat dus tijd vanaf.

Afwachten maar hoe dit gaat.

Cork Dublin is een propellorvliegtuig met ca. 48 zitplaatsen

Het gaat prima met het tijdsplan.

Te Dublin haal ik mijn bagage op van de band.

Daarna lever ik dit weer bij aerlingus in voor de vlucht naar Amsterdam.

Ik loop met een nieuwe boardingpass direct door naar uitgang c44.

Door de vertraging heb ik geen tijd om wat op de luchthaven van Dublin te doen.

Daar wacht het veel grotere vliegtuig naar Amsterdam reeds op de passagiers voor de vlucht naar Amsterdam.

Aankomsttijd volgens de dienstregeling is 20h30 (Ned. tijd !)

Vertrek 17h50 (Ierland tijd)

Ik schrijf een standaard sms tekst.

Dat ik op tijd in Dublin aangekomem ben, en mijn aansluiting heb gehaald. naar Amsterdam.

Die stuur ik naar Jeanine die mij komt ophalen.

Verder naar Moeder Bender en van der Brug (huisnummer), Abdul GSM en Luz-Elena.

De beide moeders krijgen door een ingeprogrammeerde stem het bericht voorgelezen aangeboden.

De beide moeders hebben standaard geen gsm (of nooit voor inkomend verkeer aanstaan)

juli 2004 boek het laatste zeilschip. [ned. titel]

Geschreven door Heinrich Hauser [Duitse tekst]

Schip bemanning, zee en horizon.

Vertaald [uit het Duits] door Eva Raedt- de Canter

met 12 illustraties, uitgegeven in 1931

n.v Em. Querido's uitg. mij Amsterdam.

De PAMIR in Volle zee. [naam 3 master zijlschip]

De bijzonderheid van dit boek is gelegen dat de schrijver van dit scheepsjournaal in het bezit is van een bij de Beienkorf ooit gekochte video met orginele beelden waarvan in dit boek sprake van is.

De Pamir begint zijn zesendertigste eis, is goed uitgerust en van proviant voorzien.

Het schip is met al het nodige goed uitgerust.

De medicijnen zijn aan boord.

De boten en de reddingsmiddelen zijn in goede staat en voldoen volkomen en in alle onderdelen aan de voorschriften van de vakvereniging voor de zeevaart [in Duitsland, 1930]

De schrijver van dit bijzondere boek Heinrich Hauser heeft als gast van de rederij F. Laeisz deze reis [als reporter] meegemaakt en foto en filmmateriaal opgenomen.

De schrijver van het boek is 110 dagen aan boord geweest van de Pamir in 1930.

Een tijdperk van driemaster dwarsgetuigde zeilschepen is bijna ten einde.

De kennis en ervaring zeelieden om zulk schepen onder zeil te houden wordt minder.

De ontberingen zijn het niet meer waard.

Mijn grootvader , J.C Bender heeft 25 jaarvoorafgaand aan dit tijdperk hieraan voorafgegaan beroepsmatig als marine onderofficier op dit type

schepen gevaren..

De schrijver van dit scheepsjournaal dezès heeft als kleinzoon de  
scheepskist van zijn grootvader J.C Bender in beheer.

In deze kist (van ca. 1890) bevinden zich de persoonlijke aantekeningen,  
zelf getekende zeekaarten met gevaren zeeroutes en nog andere bescheiden  
van de zeevaart.

juni 2004

voorbereiding van de te ondernemen zeereis aan boord van de zeelgger Tecla van 17 t/m 27 juli 2004.

vliegticket en spoorkaartje kopen

Trein heen op 17 juli met de Tallys, van 06.56 uur naar Parijs du Nord.

Met metrolijn no 4 Van Paris N richting Porte de Orlyans.

Uitstappen bij het spoorstation gare Montparnasse.

(Na instappen op Paris du Nord is dit de 8ste halte.)

Aldaar vertrekt om 12h05 de TV 8719 naar Quimper.

Aankomst in Quimper is 16h29.

Vandaar via een buslijn naar de havenplaats Douarnenez. zoeken te Quimper.

[45 min rijden]

De Tecla ligt daar in de haven van Douarnenez

Van internet zijn enige kaartjes binnengehaald met ondersteunende

informatie omtrent de locatie van Douarnenez

De juiste locatie in de haven van Douarnenez nog via de zeilvaart, of ter

plaatse van de Tecla zelf te ontvangen. tecla +31 6 53 683 160

Na afloop Van de reis met de bus van Bantry naar Cork. (van 09h30)

Van daar vertrekt de vlucht RE624 om 15h05 van Cork naar Dublin.

[aankomst om . 16h.]

Vanuit Dublin vertrekt om 17h50 via vlucht 614h Air Lingus van Dublin

naar Amsterdam. [Aankomst 20h20 Ned. tijd]

Vliegen terug naar huis.

nederland direct

frankrijk 08 00 99 00 31

ierland 18 0055 00 31

---

19jul saldo gsm eur 18,56 + 146 sms

27 jul

\_belangrijke nummers

AGIS +31 20 342 12 12 ALARMNUMMER

FRED GSM

06-21 41 54 13

PUK = 03118136

IMEI =535 147 876

TECLA +31 653 686 160

zie meer info ook tecla2003

