

00 aug in mei 2006 reis geboekt inclusief vliegreis.

17 aug Bantry - 28 aug Cork

Ondanks dat de Tecla al sinds 8 jaren een wel geziene gast in de Ierse kustwateren is, wordt er ergens door een Iers bewindspersoon een of ander Europees goedkeuringscertificaat van de Tecla op eens niet meer erkend in Ierland . (Lang leve Europa)

Daardoor mag de Tecla niet meer in Ierse havens binnenlopen.

Alleen vertrekken vanuit Cork naar een ander land wordt nog toegestaan.

Daardoor steekt op zaterdag de Tecla naar Engelse kustwateren over.

Eenmalig te Cork bemanning aan boord nemen en dan afvaren is wel toegestaan.

De reis gaat nu eerst van Cork naar de Scilly eilanden.

Dit zal wel een dagreis vergen.

Vandaar langs een groot aantal Engelse havenplaatsen.

Southampton is een waarschijnlijke afmonsterplaats

Met de trein naar London Gatwick south terminal.

De zeilvaart heeft een vliegticket bekostigd via Easyjet naar Schiphol, vertrek 17h40.

17 aug donderdag Aerlingus vlucht EI841, Vertrek Schiphol, om 10h

aankomst Cork 10h40 lokale tijd. Booking reference Aerlingus 2ELUW

Willem Bender

=====

Cork:

Tecla aan de Penroses Quay, nabij het Parnell Place Busstation.

+++++

6033CC ++

Vroeg opstaan om 5 uur. Wat eten en drinken.

Afscheid genomen van Jeanine. Vroege metro.

Om 06h45 al in vertrekhal Schiphol aanwezig.

Ontmoeting met Marjolijn Rien, 2 reisgenoten.

Bemanning:

Jan en Jeanette (ouders)

Gijs / Jet kinderen = bemanning Tecla per 2006

10h15 (Ned. tijd) de lucht in.

11h30 aankomst in Cork.

12h30 ned tijd aan boord van de Tecla

totaal 8 passagiers + 4 bemanningsleden

's-middags heb ik met Marjolijn en Rien, Tess een stadwandeling gemaakt.

En met Rien een busronddrit Cork gemaakt.

Op de schipper na is nu iedereen aangekomen op de Tecla.

Er is ook een deelneemster uit Spanje, en een vader en zoon uit Duitsland.

18 aug_, vrijdag. Ligdag te Cork

De schipper (Jan) is wegens dringende persoonlijke redenen afgereisd naar Nederland momenteel.

De maat(Gijs) tevens de zoon van Jan neemt voor hem de Teclazaken waar.

Vrijdagavond als Jan weer aan boord van de Tecla is wordt het verloop van de eerste dagen besproken.

Zaterdag vangt dan de oversteek aan naar Engeland.

Dit kan het vaste land zijn, of bij goed en rustig weer de Scilly eilanden.

Vandaag gezamenlijk met nog 5 schepelingen een bustocht ondernomen naar de plaats Midleton.

Daar is gevestigd de (nu museale) whisky distilleerderij van het Jameson label.

Sinds 1975 is er een nieuwe fabriek gevestigd naar een bedrijfstijd van 150 jaar. De oude fabriek is zorgvuldig geconserveerd als nationaal cultureel erfgoed.

Whisky wordt gemaakt van de basisstoffen gerst, mout en water.

De Old Midleton distilleerderij is gevestigd door de gebroeders Murphy in

1824. De stokerij werd in 1867 gefuseerd met 4 andere distilleerderijen uit de omgeving van Cork.

Momenteel is de originele old Midleton distilleerderij het enige 18e eeuwse industriële monument van Groot-Brittannië en Ierland van dit formaat.

Dit complex is zeer uniek en architectonisch en historisch te zien van

onschatbare waarde.

Mout is ontkiemde gerst.

Na de oogsttijd van de gerst werd dit centraal van de leverende boeren ingekocht.

De zakken met gerst werden dan in het 5 etage hoge gebouw opgeslagen i.v.m. het hoge gewicht per etage. (Betere verdeling van het gewicht over meerdere etages. (200 ton gewicht per verdieping verdeeld)

De productieslag vangt aan door de gerst in waterbakken te doen.

De gerst krijgt zodoende om in lenteachtige omstandigheden te laten ontkiemen in 4 dagen tijd.

De gerst wordt in de "kiln" gedroogd.

Dit bestaat uit een tegelvloer die aan de onderzijde met een niet rokend vuur (antraciet) wordt opgewarmd.

Na het drogen wordt de gekiemde gerst in de gebouwen opgeslagen.

Deze wijze van indirecte droging is de z.g. Ierse methode.

In Schotland blazen ze turfrook door het gerst heen.

De Schotse whisky krijgt in tegenstelling tot de Ierse whisky een rokerige en turfachtige smaak.

De locatiekeus is gegeven door de zeer goede kwaliteit van de grond.

Dit levert daardoor tevens een kwalitatief hoogwaardige gerstopbrengst op.

Een andere belangrijke reden is gelegen in het feit dat het water over kalksteen heen en daardoor ook van uitstekende kwaliteit voor distillatie is.

Het gebruikte water is afkomstig van de Dungourney rivier.

Het waterrad (van 1852) was de hoofdaandrijving van de fabriek, en heeft tot 1975 dienst gedaan.

Het gietijzeren waterrad heeft een diameter van 6.70 meter.

Dit rad is het enige nog werkende rad in Ierland van dit kaliber.

Dit waterrad dreef de 5 paren molenstenen aan waarmee de gerst en het mout vermalen tot een soort bloem.

Indien het waterrad niet operationeel kon zijn, werd de functie door een stationaire stoommachine overgenomen.

Deze stoommachine werd sinds 1834 in gebruik gesteld en heeft een vermogen van 20 pk. De stoommachine werd met kool gestookt.

De fijngemalen gerst en mout wordt dan in afgepaste hoeveelheden in containers gedaan, de z.g. Mash Tuns.

Hieraan wordt dan kokend water gedaan.

D.m.v. grot harken wordt hiervan een beslag geslagen.

Het in het graan aanwezige zetmeel wordt dan vergistbare suikers omgezet.

De vloeistof die na de omzetting overblijft, de wort, wordt daarna in de Washbacks gedaan om dit te laten gisten.

De suikers in de wort zetten zich door het omzetproces omgevormd tot alcohol.

Dit proces duurt ca. 3 dagen.

Deze vloeistof na het gistingsproces heet dan Wash.

De wash bevat nu ca. 8 procent alcohol.

Distillatie: zie deel 2 van vrijdag, 18 aug 2006

18 aug_2 vrijdag , bezoek aan whiskystokerij van old Midleton

De hier in Midleton aanwezige ketels van 144.000 liter zijn een van de grootste ter wereld.

Deze originele ketel is vervaardigd van koper.

Koper en alcohol ondervinden van elkaar totaal geen chemische reactie.

De ketels worden nu door het stoken van een vuur onder de ketel warm gestookt.

Alcohol dat een lager kookpunt heeft als water stijgt in dampvorm dan als eerst op, en wordt opgevangen en gecondenseerd voor een volgende productietrap.

De Ierse whisky wordt namelijk 3x gestookt.

Dit in tegenstelling tot de schotse die 2 keer, en de Amerikaanse whisky wordt maar 1x gestookt.

Dit maakt mede een deel van de smaak uit.

De uiteindelijke Ierse distillaat heeft nu ca. 80 procent alcohol als deze in een bewaarvat gaat.

Condenseren tussen de productie stappen:

D.m.v. een warmtewisselaar wordt de damp weer in een vloeistof omgezet voor een volgend of eindproces.

De laatste distillatie is de spirit reuk en kleurloos en wordt nu in eikenhouten vaten gedaan voor een jarenlang rijpingsproces.
Het alcoholpercentage is dan circa 80 %.
Dit zijn gebruikte vaten waarin eerst sherry, port of bourbon heeft gezeten.
Deze afkomst laat de spoen na in het uiteindelijke proces.
Voordat de spirit in vaten wordt gedaan wordt het alcoholpercentage door het aanlengen met water teruggebracht tot 63 procent.
Voor de eenvoudigste whisky is een rijpingstijd tussen de 5 en 7 jaar nodig.
Er zijn ook kwaliteiten die 12 of 25 jaar in het vat blijven.
De spirit wordt met water aangelengd tot 40% voor dat de flessen voor de consumptie gevuld worden.
Tot zover de procesbeschrijving

Na afloop hebben we nog wat in de plaats doorgebracht in een pub.
Het Ierse bier smaakte prima.
We hadden genoeg tijd, we moesten toch op de bus naar Cork wachten.
We genieten van een heerlijke voedzame avondmaaltijd aan boord.
Jan de schipper was ook weer terug aan boord gekomen

19 aug, zaterdag. Afvaart uit Ierland, oversteek naar Groot Brittannië.
Deze oversteek zat totaal niet in het originele vaarschema opgenomen waarvoor de groep geboekt had.
Daar was slechts sprake van dagtochten van haven naar haven.
Uit de groep schepelingen dienen dus "vrijwilligers" gevonden te worden die met de wachtdienst deel wensen te nemen.
Er wordt een verdeling gemaakt, doch door zeeziekte is de wachtformatie verre van compleet.
Mijn 0 -06 uurs wacht heb ik wegens zeeziekte dan ook niet uit kunnen voeren

20 aug zondag van Cork naar de Scillyeilanden een zeereis van 24 uur.
Overnachting op de rede van Tresco

21 aug , maandag voor de rede van Tresco, varen naar S. Mary's.
De schepelingen worden bij de veerbootsteiger afgezet.
Eerst worden er inkopen bij de flappentap en de bakker gedaan.
Een deel lopen we met een groep van 5 personen.
Later veranderen de plannen in "lange" en "korte" wandelaars.
Voordat we uiteen gaan wordt er eerst uitgebreid thee met scones en bijlagen genuttigd.
Ik loop met Marjolijn een uitgebreidere route over het eiland.
De afstanden zijn hier op st Marie echter zeer beperkt.
Mwt 6 kilometer lopen hebben we het wel gehad.
We komen langs een botanische tuin en een aantal privé gallerien.
Met de tender komen we weer aan boord van de Tecla.
.Daar wordt weer genoten van de avondmaaltijd.
De afwascourvee en een heerlijke douche sluit welbestede dag op de scilly eilanden af.
Morgen staat een zeereis op het programma van ca. 40 zeemijl naar het vaste land van Groot-Brittannië.
We gaan in dagtochten de zuidkust langs.
Komende maandag moeten we op reisafstand van London Gatwick zijn voor de terugreis naar Nederland.
In de middag komen we weer aan boord met de tender.

22 aug, dinsdag. Van de rede van St. Mary's (Scillyeilanden) naar Penzance (eerste haven van de zuidkust van GB)
Goed zicht en weer. Niet al te veel windkracht.
Alle zeilen, inclusief de topzeilen gaan omhoog.
We gaan naar de havenplaats Penzance welke voorzien is van een zeedok.
Alleen bij hoog water is er toegang mogelijk.
Daardoor dienen we op een zekere tijd later op de dag aldaar aanwezig te zijn.
Om dit zeker te kunnen stellen besluit Jan de schipper te gaan motoren.
De zeilen worden neergelaten.
Om 18 uur liggen we op tijd in de havenkom afgemeerd tegen een groot schip.

Er wordt een klauterpartij ondernomen met een groepje schepelingen om over de liggende schepen aan de vaste wal te komen.
We maken een rondtocht door de straten van de havenplaats.
Ook de "flappentap" wordt met een bezoekje vereerd.
'avonds ga ik niet meer naar de kant alleen maar met het oogmerk om een pintje te vatten.
Voordat Penzance werd binnengelopen voeren we nog langs een schiereiland met de naam St. Michel.
Deze heeft net als de Franse eiland een kerkelijke bewoning.
Wegens het tijdsbestek kan hieraan ook geen bezoek aan gebracht worden.

23 aug, woensdag. Dokhaven van van Penzance naar ... Fallmouth
Penzance heeft een getijdendok. 2x per etmaal erin of eruit.
Het tijdvenster dat de sluis weer openging was vanmorgen om 06 uur.
Er waren nog een aantal voorbereidingen te doen alvorens de Tecla af kan varen.
De loopplank met het buurschip en touwladder constructie naar de Tecla moest eest worden losgenomen en weer aan boord gebracht worden.
Ik was geen getuige toen de Tecla de havenkom verliet.
Ik ben later naar bovengekomen.
Het eerste deel van de vaart moet toch op de motor.
Behalve de de bezaan worden alle zeilen omhooggetrokken.
De motor moet nog geruime tijd bijstaan wegens de geringe windkracht.
Na 11 uur gaan we echt onder zeil zonder motorhulpkracht.
Het gestelde doel van de haven Dartmore blijkt gezien de beperkte windkracht te ver weg te zijn.
We zeilen nu naar de rede van Fallmouth.
Daar komen we laat in de middag aan, en gaan ten anker.
Tijdens het diner blikken we terug over de onder ons weggezeilde dag.
Mogen verlaten we vroeg af naar Dartmore, een zeereis van 60 zeemijlen.

24 aug donderdag zeereis van Fallmouth naar Dartmore.
Dit zal een zeereis worden van 12 uur.
Vanaf 06h30 zal de bemanning de Tecla de haven uitvaren.
Iedereen is hierbij uitgenodigd hierbij tegenwoordig te zijn.
Om ca 08h30 is er het ontbijt.
Ik blijf zelf liggen tot 8 uur.
Na het ontbijt worden de nog niet gehesen zeilen omhooggetrokken.
We maken redelijke vaart van tenminste 5 zeemijl per uur.
Aan het einde van de morgen neem ik voor een uur de stuurwacht op me.
Het was een koers van 90 graden die aangehouden diende te worden van de schipper.
Afhankelijk hoe dan de wind in de zeilen blaast dient er bijgestuurd te worden om de gewenste koers te handhaven.
Er dient goed waarneming gedaan te worden omtrent visserijboeien/netten, kruisende schepen.
Er dient dan een juiste afweging gedaan te worden hoe te handelen.
Nauwkeurig op koers blijven is erg belangrijk.
Dit om de passerende schepen niet ongewenst de indruk te wekken dat er wordt uitgeweken indien dit niet het geval is.
Deze kwestie deed zich 2 keer voor.
Gezien de afstand behoefde er geen tenen gekromd te worden, alles kwam op de reguliere wijze tot een goed eind.
De hoogste gemeten vaarsnelheid deze middag was 7,5 mijl per uur op het moment dat ik nog roerganger was.
Ik kon mijn dienst als roerganger gemakkelijk aan een andere schepeling overdragen.
Late op de middag werd er ook nog op zee een skirt(?)surfer waargenomen.
Met een soort vlieger kon de surfer zich snel voortbewegen.
Een soort volgboot was wel in de buurt voor de veiligheid.
Na een vaartijd van 12 uur kwamen we om 19 uur de haven binnen.
Vanaf donderdag t/m zondag is hier te Dartmore een soort "sail". gehouden.
De haven lag dan ook goed vol met boten.
Door de havenmeester werd de Tecla begeleid naar een achter in de haven

aanwezige afmeerton bij een havensleepboot.

We liggen dan tenminste niet in het feestgedruis met al de bijkomstigheden van dien zoals onrust.

Om 21 uur werd er een openingsvuurwerk gehouden, waar we een prachtig uitzicht op hebben door onze gunstige ligplaats.

Achter in de haven is de aansluiting op een afwaterende rivier die in Dartmore in zee stroomt.

In Dartmore is een systeem van een haventaxi aanwezig.

Daar maakt een deel van de groep dankbaar gebruik om na afloop van het vuurwerk naar de binnenstad te komen.

Wat er morgen gedaan kan worden is nog niet met zekerheid te zeggen.

Ik neem het risico van morgen hier niet blijven om toch niet meer om 21h30 weg te gaan.

25 aug, vrijdag Vertrek van de rede van Dartmore zeereis naar Weymouth van 40 zeemijl.

De eerste ingeving was hierin Dartmore te blijven en om 16 uur aan te vangen met zeilen naar Wight (met avond/nachtvaart).

Er waren veel overwegingen om dit toch anders te doen na overleg/stemming binnen de groep.

De groepswens ging uit van varen overdag ten koste van nachtzeilen en extra tijd op Wight.

-Veel *gedoe* om met de achteraf kostbare watertaxi naar de kant te komen in Dartmore.

Prettige lange zeiltocht naar de rede Weymouth *pannenkoeken eten* mototren* voor anker bij Weymouth.

Door de havenactiviteiten is er topdrukke.

Daardoor ligt de Tecla in tegenstelling tot een paar jaar terug helemaal achterin de haven, met alle gevolg van dien.

Weymouth ligt hier tussenin.

In de avonduren verblijven we daar.

Zaterdag aanvang zeereis van Weymouth naar Wight.

Maandag aanvang thuisreis vanuit Southampton naar London - Gatwick

Samen met Elvira (gaat naar Barcelona), Marjolijn, Reina (naar Groningen)

26 aug rede van Weymouth naar Wight.

Anker ophaalprocedure om 05 uur door de bemanning van de rede om op tijd op Wight te zijn.

Om 06 uur zijn eerste passagiers aan dek, we nemen de zonsopgang waar.

Na voldoende aanwezigheid van schepelingen worden de zeilen gehesen.

Bij een voor de windse koers zoals nu wordt er geen kluiver gehesen.

De schoot van de traveler (ring om kluiver naar het uiteinde van de kluiverboom te schuiven) wordt nu benut om het grootzeil te fixeren.

Het grootzeil kan nu niet onbewaakt naar de andere boeg omslaan.

Na 8h begeef ik me ter kooi om beneden wat te rusten.

ca 11h30 naderen we de haven .. op Wight.

Het vroege verlaten van de rede van Weymouth heeft dus zeker nut gehad.

De Tecla krijgt een plaats aan de buitenzijde van de veerbootpier.

Dit is de zelfde plaats als in 1986 toen de Tecla ook hier was afgemeerd.

Tot zondag blijven we hier liggen.

Yarmouth, Needles, Newtown, Cowes, yarmouth

Samen met Elvira, Marjolijn Rien (Fred) bustocht gemaakt

Na de avondmaaltijd met zelfde groep + Tess naar de pub geweest.

Jeanine via de vaste lijn bijgepraat.

27 aug, zondag Vertrek uit Jarmouth voor een laatste zeereis naar Southampton

Dit is dan voor 2006 de uiteindelijke eindhaven voor Fred Bender, die al sinds 1989 op de Tecla meevaart.

Om 09 uur was er ontbijt.

Laatste inkopen worden nog gedaan.

De afvaart uit Yarmouth is nu daar.

Wegens de beperkte ruimte in de haven en de veiligheid, was de kluiverboom volledig ingeschoven.

Dit moest eerst weer hersteld worden alvorens de voorzeilen gehesen konden worden.

In oostelijke richting, gaat de tocht verder langs Cowes, waar we gisteren op de kade hebben gestaan.
Door een begeleidend schip van het waterbeheer krijgen we een aanwijzing om de koers te verleggen i.v.m. het kruisen van een hoge snelheidsparcours voor de kust.
Aan deze aanbeveling wordt natuurlijk gevolg aan gegeven.
Even later zien we inderdaad een aantal "projectielen" langskomen waarbij alleen maar de motor zich in het water bevindt.
Met gevaar voor eigen leven scheren de vaartuigen op of over de golven van het wateroppervlak.
Van de Tecla worden alleen de zeilen van de voormast vandaag gehesen wegens de voor de windse koers.
(Uitleg: Wind uit westelijke richting, de Tecla heeft een oostelijke koers)
We naderen Southampton haven.
Er zijn zo te zien aldaar festiviteiten met een kermis.
Er staan aan het strand vele vliegers in de lucht met allerlei afmetingen en soms bizarre vormen.
Door de havenmeester worden we bemiddeld voor een plaats in de marina.
een marina is een langs verticale peilers geleid drijvend pontonsysteem dat met de waterstand op en neer gaat.
Dit is erg comfortabel voor de in de marina liggende schepen.
Avondmaaltijd aan bood.
Gezellig samenzijn met elkaar aan boord.
3 spelletjes rummicub gespeeld met Marjolijn, Tessa, Rien.(Met Elvira op de achtergrond, meekijkend bij Marjolijn.).
Gezellig geconverseerd over allerlei dagelijkse zaken, drankje gedronken.. Allemaal slapen gaan.
E-mailadressen uitgewisseld.
zie info06

28 aug , maandag.
Met de trein naar London Gatwick South terminal.
Met easyjet 18h40 naar Amsterdam vlucht 5111, Aankomst 20h55 in Amsterdam volgens dienstregeling.
bevestigingsnummer easyjet is EBTW7KM
incheckbalie gaat om 16h40 open, sluit om 18h10.
Zonder haast om 8h15 uit bed gevolgd door het laatste ontbijt aan boord van de Tecla.
10h45 staan we op de kade. Er is geen haast om weg te komen.
We kunnen pas 16h40 inchecken op Gatwick.
Vandaag is het een public holiday blijkt.
Mogelijk is er een beperkte dienstregeling met de treinen.
Om 13h28 gaat er een directe trein naar London Gatwick
reistijd 1h40. kosten ø 9.00
De eindbestemming is London Victoria station.
Boven de tussendeur in de coupe is een LED display aanwezig die duidelijk aangeeft waar de trein zich op de route bevindt.
Rien en Tess blijven nog aan boord om de Tecla terug in Nederland te krijgen.
Samen met ,Elvira en Marjolijn Tess en Rien drinken we nog wast in een gelegenheid.
Geheel op tijd zit ik samen met Elvira en Marjolijn in de treincoupé die ons naar London-gatwick zal brengen.
aankomst 15h10. (Erg vroeg)
Om vertragingen te voorkomen niet later uit Southampton vertrokken..
Gezamenlijk laatste gemeenschappelijke lunch genoten in een zeer geanimeerde atmosfeer.
Gedrieën checken we onze bagage in.
Elvira vertrekt 30 minuten later dan de Amsterdamvlucht naar Madrid.
Zij zal daar ca 22 uur aldaar aankomen.
Mogelijk haalt een zuster van Elvira haar op.
We nemen afscheid van Elviera.
Elviera, door haar Spaanse afkomst een prettig voorkomende uitstraling waarmee ik het gevoelsmatig van begin af aan goed mee kon vinden.
Volgens dienstregeling worden we aan boord van de Airbus

A319 vliegtuig genodigd.

Om 21 uur stond de A319 aan de grond op Schiphol.

In de ontvangsthal bel ik met Jeanine mijn vriendin.

Marjolijn had bij vrienden een ophaalmogelijkheid gerealiseerd.

We nemen afscheid van elkaar.

Ik nuttigde eerst nog een milkshake bij afwezigheid van de verkrijgbaarheid van een goed ijsje alvorens ik met de trein huiswaards ga..

Dit is dan het einde van het verslag van de ondernomen zeiltocht met de zeilend4e logger Tecla. Tekst aan boord van de Tecla geschreven op een Psion handheld computer.

Laatste textuaire controle en redigering is van augustus 2019.

Hierbij is nu tevens in een EN vertaling voorzien voor mijn Amerikaanse familieleden.

(4 zoons van de zuster van mijn vader en hun overige gezinsleden)

Groeten Fred Bender, fred.bender@xs4all.nl

