

1. vrijdag, 23-07-2010 van: Holendrecht naar Aalborg
Om 08h verlaat ik Jeanins huis .
Samen met haar loop ik naar het station Amsterdam
Holendrecht .
Ik koop voor haar een enkelereis kaartje naar Schiphol.
Na mij weggebracht te hebben gaat Jeanine n.l nog naar
Souad toe.
Van Schiphol reist zij dan met de trein naar station
Lelylaan.
De trein vertrekt om 08.22 uur vanuit Holendrecht.
Via internet had ik me bij de KLM al kenbaar gemaakt.
(inchecken)
Daardoor kon ik op de vertrekdag direct naar de balie
begeven om mijn koffer in te leveren zonder aldaar op het
laatste moment allerlei administratieve handelingen te
gaan doen.
Om onzekere vertraging te voorkomen begeef ik me direct
door de douane.
Ik neem afscheid van Jeanine.
Mijn reis gaat eerst naar Kopenhagen.
De vlucht naar Kopenhagen is volgens plan verlopen.
Ik zat op rij 12, nabij de nooddeur.
De beenruimte was om die reden veel groter dan
gebruikelijk by economyclass.
In Kopenhagen begeef ik me naar het loket van de
transferpassagiers.
Ik laat mijn elektronisch reisdocument zien, en ontvang
hier een boardingspass. die mij naar Aalborg zal brengen.
Nu ik de boardingpass heb loop ik rustig door de
winkelstraat van het vliegveld, en werk deze tekst bij.
Het vliegtuig naar Aalborg is een wat kleiner 2 motorig
toestel met propelleraandrijving.
Ik heb waargenomen dat mijn bagage aan boord ging.
Na circa 45 minuten kom ik in Aalborg aan.
De bagage komt in goede orde van de band.
Ik ga op zoek naar openbaar vervoersfaciliteiten.
Het blijkt dat van de luchthaven een half-uurs busdienst
is die naar het stadscentrum van Aalborg brengt..
Ondanks mijn aangeven waar ik heen moet wordt ik
schijnbaar aan de onjuiste zijde van de brug van het fjord
afgezet.
Bij een informatiepunt met plattegrond blijkt dat ik aan
de andere zijde moet zijn.
Ik had al zo een voorgevoel.
Maar op de aangegeven plaats aan de overzijde is de Tecla
niet te vinden.
Wederom een informatiepunt navraag gedaan.
Daar wordt voor mij en nog een andere Tecla schepeling per
gsm navraag gedaan.
Er blijkt een niet gedocumenteerde locatiewijziging te
hebben plaatsgevonden.
De Tecla ligt toch aan de overkant.
Lopen is een heel eind.
Ik neem met mijn medeschepeling, Werner uit Zwitserland de
watertaxi voor 20 Dkr naar de overzijde.♀

(Zonder het van te voren te weten ben ik toch aan de goede zijde van de brug uitgestapt, al wist ik dit niet) hierdoor ben ik als doekje voor het bloeden in de gelegenheid gesteld om foto's van de in de haven liggende schepen te maken.

Gijs en Jet zijn op de Tecla, en we worden aan boord hartelijk begroet.

De reis wordt behalve 2 bemanningsleden door nog 7 passagiers gemaakt.

Er blijken diverse reismogelijkheden te zijn.

een ervan loopt via een aantal Zweedse havens naar Noorwegen. Op zaterdag woedt er aan de hand van de weersvoorspelling bepaald hoe de eerste dsagen gaan verlopen.

Er wordt nu een eenvoudige doch voetzame maaltijd door Jet voorgezet.

Janine van de Sea Sailing heeft in een e-mail aangegeven dat Jet vandaag, 23-07 jarig is.

Bij het aan boord gaan heb ik Jet dan ook mede namens Janine gefeliciteerd.

De avond gaat besloten worden met een vuurwerk vanaf de brug over het fjord om 23 uur.

Het was een vuurwerk dat zijn weerga niet kent wat visuele en geluidseffecten betreft.

2. zaterdag, 24-07-2010 van: Aalborg naar Ankerplaats Afscheid van Aalborg.

Het ontbijt werd op 9 uur bepaald.

In de morgenuren wordt niets van ons verwacht.

Daardoor waren de passagiers vrij om nog eens door Aalborg te wandelen.

Zelf ben ik merendeel langs de kade gelopen waar tot vanmiddag alle schepen nog zullen liggen.

Onderweg proef ik bij de Burgerking een kaasburger via een aanbieding van DKR 10. (delen door ca. 7 geeft de europrijs)

Voor 20 DKr tracteer ik me verder zelf op een bakje met 2 bolletjes italiaans ijs.

De smaak was goed.

Doordat de temperatuur niet al te koud was, is het zeer soepel schepbaar.

Dat is een inzicht van een ijsmeester hoe deze het product wil afleveren.

Op verzoek van de schipper Gijs waren alle schepelingen om 15 uur aan boord.

De loopplank wordt nu weer binnenboord gehaald.

De walstroom wordt door mij ontkoppeld, en het snoer opgewikkeld voor hergebruik op een volgende locatie.

De accu's van de Tecla zijn nu door de geleverde walstroom van de gemeente Aalborg goed gevuld.

Alle schepen dienen zich volgens afspraak voor de brug te verzamelen.

De doorvaarhoogte is daar 9 meter.

Zodoende kunnen zoveel mogelijk schepen in 1 brugopeningstijd door de geopende brug.

Zo gezegt zo gedaan.

Momenteel varen we in oostelijke richting door het fjord naar een op circa 5 mijl voor anker liggend 'admiraals'schip.
In de tussentijd worden het grootzeil en de fok gehezen voordat we voorbij het evenementenschip varen in het fjord.
Het merendeel de schepen blijft in de oostenlijke uitgang van het fjord varen om in de Oostzee uit te komen.
Gijs en Jet besluiten dit niet te doen.
Bij raadplegen van de weersvoorspelling blijkt dat de wind die momenteel noord is over een dag naar het westen gaat draaien.
Bij de uitgang naar het oosten moeten dan de schepen wegens de noorderewind veel laveren.
Dat is merendeel geen onverdeeld genoeg te noemen.
De Tecla passeert nu weer de stadsbrug, en later ook de spoorbrug over het Lyn fjord.
Nu gaat het een aantal uren in westerlijke richting.
Vandaag is het fjord door onze huidige vaarrichting goed bezijlbaar.
Aan het einde van de avond zal er bij een ondieptje van 10 meter water voor anker worden gegaan.
Vanmorgen zijn de laatste schepelingen aan boord gekomen.
Het zijn een broer en zus afkomstig uit Rusland.
Zij zijn in zuid-europa al eerder op de Tecla gewenst.
Serge heeft ook ruime ervaring op andere veel grote zeilschepen.
Hij is ook met het grote zeilschip MIR meegeweest.
De MIR is een aan een universiteit gerelateerd opleidingsschip voor het bovenkader in de scheepvaart.
Vaak zijn de studenten er een paar maanden lang aan boord om er vele vaardigheden op te doen die in de latere functies nodig zijn.
Er viel toen we nog in de haven lagen voor dat er een topval losgeschoten was.
Aan het uiteinde zat gelukkig een knoop
De topval zat dus klem in het blok boven in de mast.
Serge is door toepassing van een klimharnas in de mast gegaan en heeft het eenvoudige voorval spoedig kunnen verhelpen.
Aan het begin van de avond werd de Tecla op een ondiepte in het fjord geankerd.
De reden was dat de betonning in het fjord niet verlicht is.
Het is ondoenlijk zonder zichtbare betonning onze weg door het fjord te vinden.

3. zondag, 25 juli 2010. van: ankerplaats naar Vilsund.
We lagen sinds gisteravond in een ondiepte in het fjord voor anker.
Om 8 uur werd er ontbeten.
Nadat het grootzeil en de fok met eendrachtige macht waren gehezen werd het anker opgehaald.
Op de zeilen verliet de Tecla de ankerplaats.
De Tecla vaart nu nog steeds in westerlijke richting door het Linfjord.

Alle basiszeilen gaan uiteindelijk omhoog, en we maken dank zij de beschikbaarheid van nieuwe zeilen een goede vaart.
De nieuwe zeilen zijn volgens een andere methode uit het basismateriaal opgebouwd.
Standaard lopen de zeilbanen net als behang op een muur in verticale richting.
Dit is een uitvoeringstechnische reden.
Het 'zeillijk' loopt altijd evenwijdig aan de mast, en maakt een rechte hoek met de giek.
De banen worden nu evenwijdig hieraan vastgenaaid.
Alleen met een aanpassing van de bovenhoek met de gaffel.
Bij de nieuwe methodiek is deze verouderde techniek verlaten.
De banen lopen nu evenwijdig aan de giek (horizontaal).
De in het zeil optredende krachten worden nu veel gunstiger opgevangen in de zeilen als het vorige ontwerp.
Door toepassing van een computerontwerptechniek is het ook mogelijk om een gewenste bolling in het zeil aan te brengen.
Deze berekeningsmodellen waren circa 90 jaar terug zeker niet beschikbaar.
In de literatuur is gelukkig de constructie en de gebruikte ontwerptechnieken van de logger goed en uitgebreid gedocumenteerd.
De schipper kan dus uit een scala van zeilontwerpen kiezen.
Momenteel is er gekozen voor zoveel mogelijk snelheid van varen.
Samen met de vakbekwaamheid van de bemanning zal dit tot goede resultaten leiden in nog deel te nemen zeilwedstrijden.
Er zal snel een dreigend gebrek aan ruimte komen in de roef om al de prijsschildjes te kunnen bevatten.
aan het einde van de dag gaan we bij de plaats Vilsund door de brug en meren aan bij een naastgelegen scheepswerfje.
daar bijven we overnachten om morgen weer westwaards het Lynfjord door te gaan naar de Plaats Lemvig.

4. maandag, 26-07-2010 van: Vilsund naar Lemvig
Om 08 uur wordt er ontbeten, en om 9 uur wordt het grootzeil en de fok gehezen.
Geheel op zeilkracht verlaten we de rede van Vilsund.
Ongeveer 2 uur lang maken we met de 5 basiszeilen in bedrijf goede vaart.
Daar er een aantal bochten in het fjord bevind is later de heersende windrichting niet optimaal, en we moeten nu gaan kruisen.
2 keer toe moeten we door een brug.
Deze bruggen zijn voor de scheepvaart kosteloos in Denemarken.
De redenatie is dat de bruggen de vrije scheepvaart belemmeren.
Als compensatie zijn de bruggen daarom kosteloos wegens het gedoigern van de bruggen door de scheepvaart.

Aan het einde van de heerlijke dag komen we in de haven van Lemvig aan.

TECLA10.TXT

Ik a de kant op en tref een Aldiwinkel aan.
De inrichting hier is geheel gelijk als die van Nederland.
Alleen de prijzen zijn hier niet in Euro's.
Met een aantal schepelingen ga ik een stukje lopen.
We vinden tegenover een benzinstation een weg me trap
naar boven.
Daar is een uitzichtpunt wat hoger in de plaats met
uitzicht op de haven.
We genieten van het uitzicht.
daarna ga ik naar beneden en zoek aldaar een telefooncel
op.
Momenteel wil mijn GSM niet aanloggen op de hier 3
aanwezige providers.
Nadat ik Jeanine gerust heb gesteld dat alles goed met mij
is, bedenk ik later at in buitenland voor de pincode van
de Tele2 gsm een 1 moet worden gekozen.
Dit werkte inderdaad.
Ik he nu vanuit Denemarken een aantal smsjes kunnen
verzenden.
Wat is hiervan de zinvolheid?
In oost en zuid Nederland valt het in het grensgebied voor
dat de buitenlandse GSM mast sterker wordt ontvangen als
de eigen provider.
In deze gevallen kan het bij een andere Nederlandse
provider voorkomen dat de gsm het gesprek via de
buitenlandse mast gaat afwickelen.
Met achteraf met alle kosten van dien.
Bij de 4-cijferige Tele2 pincode gaat dat niet.
Allen bij gebruik van de 5 cijferige pincode is
omschakelen naar een niet Tele2 netwerk mogelijk.
5. dinsdag, 27 juli 2010 van Lemsvig naar Mandal
(Noorwegen)
Het vertrek is vanmorgen op 06.30 uur gesteld.
Nadat de trossen waren losgenomen werd op de moter de
haven van Lemvig verlaten.
wegens de diepgang dent de Tecla de betonning van de
vaargeul te volgen.
In deze omgeving worden de windmolens
hier veelvuldig toegepast.
Er is in de buurt namelijk geen woonbestemming van enige
betekenis.
In de tussentijd zijn behalve de 5 basiszeilen ook de
topzeilen gehezen.
Met de westerlijke wind hebben we de zeilen over
stuurboord staan.
Dat zal de gehele reis zo blijven.
Door de toepassing van de nieuwe zeilen heeft de Tecla bij
een windkracht al een snelheid van 7,5 mijl per uur.
Dit is een heel verschil met het vorige zeilontwerp te
noemen.
Nu is het wel te begrijpen waar al de prijzen van de Tecla
uit voorkomen.
Ik in de 0 -4 en de 12 - 16 uurswacht ingedeeld.

5♀

Om de vaardigheid niet te verleren heb ik een tijd de
stuurwacht gedaan. Dit geeft me toch veel voldoening om zo
een snel maar vooral groot schip van 100 ton
waterverplaatsing te mogen sturen.

Pagina 5

Merendeel was de nstructie koers houden op 355 gaden (bijna pal noord)

Na het eten ben ik naar mijn hut gegaan (na 19 uur, het is dan mijn wacht niet meer)

22.30 Nadering van de Noorse plaats Mandal.

Het neemt de aandacht van de bemanning ten volle om de juiste navigatielichten te beoordelen om de haven binnen te komen.

Met alleen de fok en het grootzeil in actie varen we om om ca. 23 uur de haven van Mandal binnen.

Wegens veiligheidsredenen gaat op het laatste moment de motor aan.

De Tecla krijgt een prominente plaats aan het eind van de haven waar nog grote schepen kunnen komen.

Dit is vlak bij een pub/restaurant gelegen.

Een verkeersbrug over het fjord belemmerd het verder doorvaren van te hoge (zeil) schepen.

6. woensdag, 28 juli 2010 Haven van Mandal (Noowegen)

Het voorstel van de kaptijn is om vooral geen haast te maken.

Er is permissie van de havendienst ontvangen om op deze prominente plaats voor 1 dag te blijven liggen.

Rustig en wat later dan gewoonlijk wordt er pas per 09.30 uur ontbeten.

Na het ontbijt ga ik met werner, een hoofd van een lagere school in Zwitserland de plaats Mandal verkennen.

Hoewel ik met de Tecla hier al een paar jaar geleden ook al ben geweest zijn de indrukken toch nieuw voor mij.

Uiteindelijk wandelen we naar een 19de eeuws uitzichtpunt van de plaats boven op een rots in de plaats.

Voorheen was deze rots een militaire locatie inclusief kanonnen om de binnenkomst van de Russische marine in Noorwegen te verhinderen in de 19de eeuw.

Aldaar maak ik met mijn camera een kort filmbeeld van de omgeving. (panorama)

Aan het begin van de middag kom ik weer bij de Tecla terug.

Het begint dan lichtelijk te regenen.

Het zoute zeewater wordt dan wat van het dek gespoeld.

Doordat er weinig mensen aan boord zijn heb ik de gelegenheid om maar eens heerlijk te dochen en daarna in alle rust te gaan lunchen.

Later in de middag blijf ik aan boord om wat aan dit journaal te werken en wat te lezen.

om ca 19 uur wordt er gemeenschappelijk gegeten.

Later op de avond is er p een plein bij de hvn een optreden van een muziekbond.

De publieke belangstelling is groot.

Ik blijf er een half uutje luisteren.

Daarna loop ik nog wat langs de haven en bestel voor Nkr 35 een softijsje, dat me goed smaakt.

Norgern, om 7 uur verlaten we de haven voor de tocht naar de eindhaven van Christiansand.

7. donderdag, 29 juli 2010 van: Mandal naar Kristiansand.

Om 7 uur wordt de motor gestart, de landvasten losgenomen. Er is geen spoor van wind momenteel.

I.v.m het tijdschema zal de laatste dag op de motor gedan moeten worden.

De Tecla vaart in het begin door wat smalle fjorden. Vandaag komen we niet in de open zee, maar blijven we binnen de beschutting van de fjordenkust.

In de middag naderen we de rede van Kristiansand. Met een loodsboot wordt de Tecla naar de afmeerplaats begeleid.

We liggen als eerste schip tegen de wal.

We krijgen er nog 2 burens bij.

De eerste buur is een Poolse Bargentijn (het scheepstype)

Kristiansand is een 17e eeuwse stad, door koning

Christian-4 in 1641 opgericht.

Het oude stadscentrum bestaat uit een vierkant van 1 x 1 kilometer met een matrixvormig stratenplan gelijk als de stad Newyork heeft.

Een lokatie in de stad is dus niet al te lastig te vinden.

Het merendeel van de nu nog aanwezige originele huizen zijn van hout.

Alleen de Lutherse kerk is van buiten van zandsteen.

Het interieur daarentegen is in houtbouw uitgerust.

Ikkrijg op het vertoon van mijn speciaal verstrekte badge korting voor een ritje door de stad.

Ik betaal nu slechts NKR 60.

Alles in de stad aflopen is vaak ondoenlijk.

Na afloop ben ik wel een aantal objecten te voet wezen bezoeken.

Er is ook een plaats aanwezig waar beeldhouwers met nat zand zandsculpturen aan het maken zijn.

Ik maak er een paar foto's van.

Voor de jeugd is er nog een klimwand welke door een ouder moet worden begeleid dat het kind niet kan vallen.

Verder was er nog een collecte voor een goed doel.

Als tegenprestatie waren er rode plastic schepjes in de aanbieding bedoelt om een roeiboort leeg te scheppen.

Op de schep staat een advertentietekst van een telecomprovider.

door een geringe donatie verwerf ik voor de Tecla een hoosschep..

Aan het begin van de avond begeef ik me vermoeid van het vele dat ik gezien heb voldaan aan boord

Ik overhandig Gijs de schipper van de Tecla later mijn dottie voor de rubberboot.

Gys en Jet zijn vanavond uitgenodigd voor het captainsdinner met nog 20 andere kapiteins van andere schepen.

Ook Janine Scheele van de zeiltraingorganisatie uit Amsterdam is als projectmanager hiervoor in Noorwegen aanwezig.

Gys en Jet hebben een eenvoudige doch voedzame maaltijd voor ons voorbereid.

De Poolse schepeling die heeft met kennis van huishoudelijke zaken de maaltijd verder gereedgemaakt.

We smullen ervan, er is genoeg! (macaronischotel met salade)

In de avond begeef ik me naar het bemanningscentrum in de haven.

daar is in ruime mate internetfaciliteit aanwezig.
Ik handel wat correspondentie met mijn KPN collega's af,
en stuur de tekst ook door naar mijn zuster Lucinda en
Jeanine.
Jeanine dient het bericht naar Richard, Helene, Rinus&Joke
en Abdul door te zetten.
En natuurlijk mensen inlichten per telefoon die geen e-
mail hebben.
Vlak na 24 uur werk ik mijn scheepsjournaal van deze dag
bij.
Op de valreepo spreek ik nog met Janine Scheele, en vraag
hoe het captainsdinner is verlopen, en of ze heeft kunnen
netwerken voor haar organisatie.
Zij vertelt dat het door de aanwezigheid van .prinsesMette
Marit in het begin erg formeel toeging, maar dat ze wel
goede contacten met andere collega's / schippers kon
onderhouden.
8.1. vrijdag, 30 juli 2010. Kristiansand activiteiten in
de haven. (deel 1)
Vandaag staat er een heleboel sportieve activiteiten op
het programma.
Het doel is de saamhorigheid en de contacten te bevorderen
onder de internationale opvarenden.
Als ik de lijst doorneem is er voor mij niets bij.
De activiteiten zijn merendeel bestemd voor schepelingen
tussen 15 en 40 jaar.
Ik heb dan meer de tijd voor me zelf.
vanavond staat er tussen 19 en 24 uur een 'crew party' op
het programma, merendeel voor de jeugdigen, gezien de
programmering van de muziekstijlen.
Om 8 uur heb ik met de overigen ontbeten.
Het blijkt dat een 4-tal schepelingen zich voor het
kanovaren hebben opgegeven.
Ik ga natuurlijk met hun mee om aan te moedigen en foto's
te maken.
In het begin, voor de aanvang van de race om 9 uur tel ik
al 35 deelnemers.
Maar er komen er steeds meer bij!
bij de aanvang van de eerste wedstrijd tel ik zeker 60
deelnemers.
Er zijn een 6-tal 2 persoonskano's beschikbaar.
Allen dienen een parkours van ca 400 meter inclusief een
keerpunt rond een brugpeiler af te leggen.
Van elke tocht wordt vastgesteld welke equipe als eerste
als regelementair op het beginpunt aankomt.
de overige deelnemers van de groep worden niet meer voor
de herkansing in beschouwing genomen.
Bij latere finales gaat het dan met 4 kano's tegelijk.

De Tecla equipe krijgt een waardering 2de uit 6 deelnemers.
Maar het plezier en het sportief gebeuren is het meest van
belang.

De zon schijnt vandaag overvloedig.

Alles is hier merendeel binnen loopafstand.

Ik ga tussentijds terug naar de Tecla om wat kleding
terug te brengen en mijn kortebroek aan te doen.

Dan valt het contrast voor vanavond niet zo erg op.
(dresscode is strandkleding)

Om ongeveer 16 uur dienen alle schepelingen van alle schepen

zich te verzamelen op het grote plein van de stad, nabij de kathedraal.
 Er zijn grote voorzieningen getroffen om alle mensen ordelijk op aanlegsteigernummer verzameld te krijgen.
 Er staan 45 schepen op de lijst van het crewhandboek vermeld.
 De kleinere schepen zullen gemiddeld 10 opvarenden kunnen hebben.
 Een redelijk aantal van de allergrootste categorie hebben 100+ opvarenden!
 Naar schatting zal er door 1000+ opvarenden deel uit gemaakt worden.
 Met een tamboer/trompetters corps aan het begin stat dan crewparade doorde straten van Kristiansand.
 Horen en zien vergaat!
 Vele bemanningen zetten met toeters bellen en scheepsklokjes hun aanwezigheid auditief kracht bij.
 Op de vrijdagmiddag is er ook een enorme publieke belangstelling voor de parade
 Op stille plaatsen staan in iedergeval regelmatig mensen langs de route.
 Verderop in het centrum staan de straten vele gesloten rijen dik met belangstellenden!
 Het aantal toeschouwers in alle straten aanwezig zal zeker een veelvoud (6000+) t.o.v het aantal schepelingen bedragen. (grove schatting)
 Het zal alle schepelingen een goed gevoel in het hart geven om van dit evenement deel uit te maken.
 Al die mensen zijn voor 'ons' gekomen!
 De parade krijgt zijn afsluiting op het hoofdplein.
 Dit is een overkapte voorziening voor een groot orkest aanwezig.
 Tevens is er een inmens groot Led scherm opgesteld om waar te nemen wat er allemaal op het podium plaatsvind.
 De president van de Tall Ships Race (en mede de sponsor) opent de bijeenkomst.
 Hij introduceert de Noorse minister van cultuur.
 Uit haar handen worden aan vele schepen prijzen toegekend waarin deze zich hebben onderscheiden afgelopen dag.
 Verder nog een prijs voor het schip dat het verste van huis is (Indonesie)
 Met de grootste verscheidenheid van paspoorten onder de opvarenden op een schip wint het russische schip Mirmet 12 nationaliteiten aan boord.. (160 opvarenden aan boord!)

De Tecla moest het slechts met 5 nationaliteiten stellenonder onder de totaal 9 opvarenden gedurende de afgelopen reis.
 Daarvan waren 3 nederlanders, 1 vlaming, 1 poolse, 2 russische (broer en zus) en 1 spaanse schepeling aanwezig.
 8.2. vrijdag, 30 juli 2010 activiteiten Kristiansand (deel 2.)
 Tussen 19.30 en 24 uur staat er de crewparty op het programma.
 Elke deelnemer krijgt een speciale polsband met een aantal labels erom uitgereikt.
 Op de afscheurbare labels wordt de hoofdmaaltijd en andere

consumpties verstrekt.
Een ruime keuze van DJ 5's verlenen hun medewerking om dit evenement muzikaal te registreren.
Aan de voorzijde van het podium overschreed het geluidsniveau alle limieten die de Nederlandse arbeidsinspectie aan een industriële omgeving stelt!
We lossen dit op om et de groep naar de achterzijde van het podium en daarmee naar het strand te gaan.
Op de ritmische klanken wordt door het publiek gedanst.
Ik laat mijnjongere mede schepelingen zien dat ondanks dat ik soms 2x zo oud ben als de 'jeugd' van medio 20 jaar met losdansen best kan meekomen.
Ze kijken zich de ogen uit, en bakken er soms niets van.
Maar ja, ik heb me deze vaardigheid in de laatste 40 jaar ontwikkeld en bijgehouden.
wegens de mogelijk drukke reisdag op zaterdag ga ik bijtijds naar het schip terug om mijn bagage reisvaardig te maken, en vroeg te gaan slapen.

9. zaterdag, 31-07-2010 van: Kristiansand naar huis.
Gisteravond werd door de maat Jet kennisgegeven dat we onze hut schoon dienden op te leveren.
Dat is helemaal niet zo bijzonder.
De wanden van de doch en de hut dienen nat afgenomen te worden.
de wasbak en de spiegel schoongemaakt te worden.
Als laatste natuurlijk dient de dochevloer en de wc goed gereinigd te worden.
Na wat noeste arbeid kwam deze taak dan ook gereed.
De koffers waren van te voren om ruimte te maken al aan dek gezet.
Uiteindelijk loop ik met Pablo uit Valencia naar de bus.
Voor NKR 80 worden we in 30 minuten naar de luchthaven gebracht.
De luchthaven is niet zo erg groot.
Het inchecken van de bagage van 21.5 kilo levert verder geen problemen op.
Dan door de douane/controle.
Na alles opgespoort te hebben waar metaal in zit, kom ik met goed gevolg door het poortje.
Ik ga bij Pablo zitten totdat hij om 13 uur aan boord gaat voor zijn vlucht naar Oslo.
Daar dient hij over te stappen naar Valentia.
Na het laat aanzien is hij daar om 19 uur aanwezig.

Ik kijk wat rond, eet voor NKR nog eem ijsje.
Indien e mogelijk komt om aan boord te gaan loop ik naar de uitgang naar het platform.
Het regent zeer zacht als ik naar het vliegtuig loop met mijn rugzak om.
Ik ziti op stoel 3c, net achter de zakenlijke passagiers.
Deze krijgen meer aandacht (meer voor betaald voor dezelfde stoel) dan de overige passagiers.
Voor de economyclass passagirs is er een kleine snack en een al of niet zwak alcoholisch drankje of thee / koffie beschikbaar.
Ik kies voor een glaasje bronwater, dat lest de dorst altijd het best.
de vlucht loopt verder voorspoedig.

TECLA10.TXT

Iets boor schema zet de bemanning het toestel KLM cityhopper aan de grond op de polderbaan.
Met een autobus worden de passagiers overgebracht naar de ontvangsthal.
De koffers worden handmatig door het grondpersoneel uit het vliegtuig gehaald en op een paar lorrywagens geladen. Ik zie dat mijn koffer daar ook bij is.
In de ontvangsthal bel ik Jeanine me mijn GSM dat ik met 2 benen weer op Nederlandse bodem sta.
Na een korte wachttijd krijg ik inderdaad mijn koffer van de band terug.
Ik loop door de douane van =niets aan te geven= naar Jeanine af.
Er volgt na 8 dagen een hartelijke begroeting.
Na eerst wat op Scvhiphol gedronken te hebben ga ik met Jeanine naar met de trein naar Amsterdam-Bijlmerstation. daar nuttigen we gezamenlijk een heerlijk ambachtig ijsje bij de ijssalon van oep op Hoekenrode, het plein voor het NS station.

__INFO

k1-e-ticket
ticketnummer = 074-971 152 5485
23-07 k11127 asd - kbhv 10.55uur vertrek
aankomst kbhv 12.15 uur
23-07-2010 vlucht QI 0841
Kopenhagen - Aalborg vertrek 14.40 uur
23-07-2010 Aalborg aankomst 15.30 uur
reserveringsnummer klm = 4yz8y4
31-07-2010 Kristiansand
pk=0822
Passpoort NNHK4BR67
gsm 06- 36 22 53 49
95613259 = puk
opw = 7668
Attentie: in buitenland dient het cijfer 1 voor de pincode geplaatst te worden!