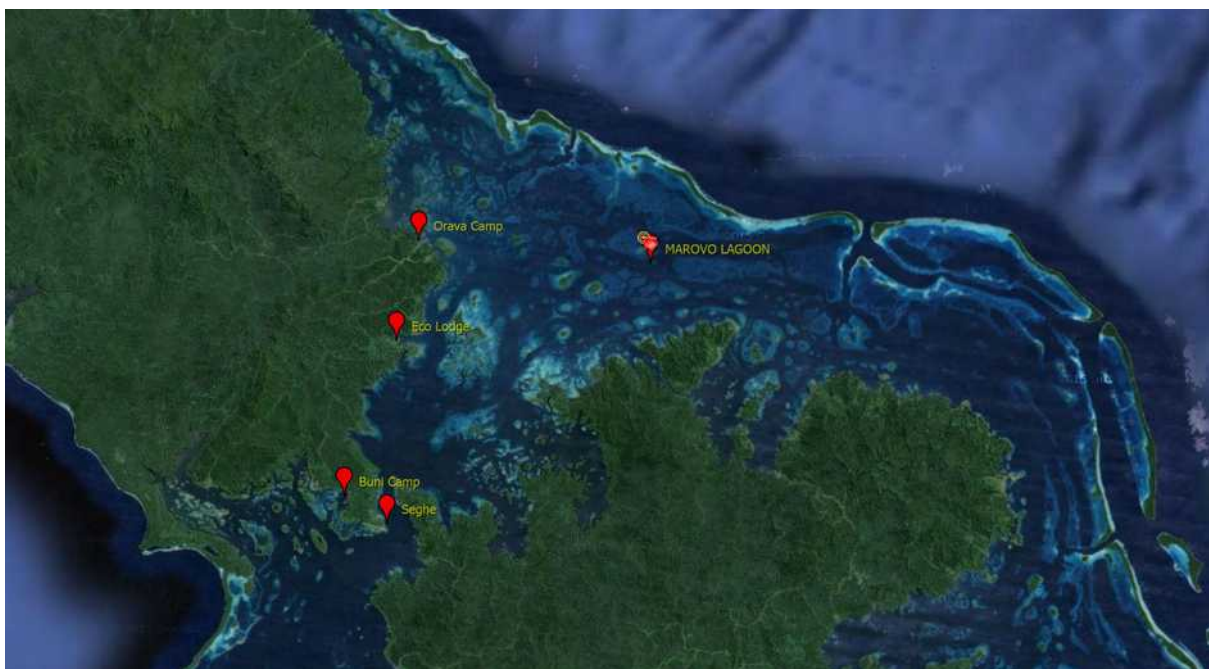


Na het vertrek van James hebben Jimmy en ik de rest van de ochtend van de 'leegte' aan boord kunnen genieten. Maar niet voor lang want er zaten een paar venijnige roestplekjes aan dek die nodig moesten worden aangepakt. Als je een ogenschijnlijk klein roestplekje te lang laat zitten, heb je voor je weet een diepe krater in het dek of erger....

Op de romp heb ik nooit roestplekken maar sinds mijn terugkeer in de Solomons zit er een verdacht bultje wat ik nu ook maar eens aanpak. Er blijkt een flink gezwel onder te zitten wat ik met een botte beitels te lijf ga. Ik peuter er flink wat roest uit maar kom nog niet op blank staal uit. Voor ik het weet ga ik er echter helemaal doorheen! Ik kan de piepschuim isolatie er zo uit peuteren. Geen twijfel mogelijk, de romp is hier doorgeroest! De plek zit precies onder de patrijspoort aan bakboord in de voorkooi. Ik gooi het matras opzij en sloop de betimmering weg om te zien hoe erg de schade is. Er zitten dikke roestkorsten rond het gat en diepe putten in het staal eromheen maar ik zie niet zo snel meer potentieële gaten. Maar uit angst om meer rottigheid te ontdekken, durf ik de roest niet verder weg te hakken. Ik lig per slot van rekening voor anker en het gat zit maar op 30cm boven de waterlijn. Dit is een onverwachte en flinke tegenvaller. Kan ik dit met epoxy repareren? De dag zit erop en ik probeer mijn gedachten te verzetten.

De volgende dag ga ik verder met roestbikken en dan ga ik er op een tweede plaats, net onder de jogglenaad, ook doorheen! Dat maakte reparatie met epoxy twijfelachtig. Platen erop lassen zou beter zijn maar hoe ga ik dat regelen in een dorp zonder electriciteit en waar alles van hout is. Maar de sleepboot Pagolink is weer terug in Seghe met een nieuwe dekschuit vol boomstammen. Een mijl verder ligt hij langzij een zeeschip te lossen. Ik scheur erheen met de bijboot. Na lang wachten wordt de kapitein gevonden maar ze blijken geen lasapparatuur aan boord te hebben....



De kaart van onze ankerplaats in Seghe en de omgeving. Buni Camp is 2M westelijk en Orava Camp 10M noordelijk.

Hij verwijst me naar Mr Orava, begrijp ik. Zijn Engels is zeer gebrekkig maar hij kan wel schrijven en komt met een papiertje dat ik moet vragen naar de manager van Orava Camp. Daar zouden ze lasapparatuur hebben. Ik vaar terug naar de kant en bij een steigertje vraag ik verschillende mensen waar Orava Camp is. Niemand die me verstaat of weet waar het is. Maar een gegeven moment tref ik een vrouw die goed Engels spreekt en na overleg met omstanders wijst ze waar ik heen moet varen met de dinghy. Gewoon de kust aan stuurboord houden net zolang tot ik bij een baai kom en daar is het kamp. Het blijkt een flink eind varen te zijn en ik kom geen baai tegen. Locals in kano's die ik onderweg vraag, weten het ook niet maar wijzen me toch verder. Op goed geluk vaar ik door tot ik bij een baai kom waar ik een kamp met boomstammen zie. Dat moet Orava Camp zijn. Als ik de bijboot afmeer en rondvraag doe, blijkt echter dat dit Buni Camp is. Een logging camp waar ze de boomstammen uit de jungle naartoe brengen en waar ze op een dekschuit worden geladen. Lasapparatuur hebben ze hier niet. Achteraf blijkt het 2M van mijn ankerplaats te zijn, een aardig stukje varen in mijn kleine bijbootje. Op de terugweg zie ik ergens een blanke man in een bootje aan een steiger liggen en ik vaar erheen om te vragen of hij zijn licht kan laten schijnen over dat onvindbare Orava Camp. Het blijkt Graham te zijn, een gepensioneerde Australiër die ik eerder in Munda heb ontmoet. Zijn bootman Lasa weet waar het kamp is en ik moet hem maar gewoon volgen. Met mijn bijbootje kan ik ze gemakkelijk bijhouden en we varen een gegeven moment langs ALK. Ik zwaai naar Jimmy zodat hij in ieder geval een idee heeft dat ik nog leef. We varen wel drie kwartier door een doolhof van eilanden en ALK is volledig uit zicht verdwenen. Tot we een mooie rustige baai binnenvaren. Daar blijkt Lasa te wonen en hij heeft er een Eco Lodge waar Graham verblijft. Toen ik ze zag liggen, kwamen ze net terug van een vistochtje in de vroege ochtend. Graham is een fanatieke sportvisser en Lasa vaart hem naar de goede plekken die soms behoorlijk ver weg zijn. Ik heb ondertussen geen idee waar ik ben aanbeland. Overall eilanden en ondieptes in Marove Lagoon. Het Orava Camp blijkt nog een stuk verder te zijn en als ik wat ben bijgekomen van de lange tocht vaar ik in mijn bijboot verder met Lasa. Voorbij een eiland leidt hij me een baai in en daar zie ik een logging weg de jungle inlopen en aan de oever ligt een hele lading boomstammen.



Orava is een groot logging camp en Lasa kent er de weg want hij heeft er vroeger gewerkt. We gaan op zoek naar de manager maar die schijnt in de 'forest' te zijn. Tussen een paar containers met betelnut kauwende werkers

schuilen we voor de plensbui die losbreekt.

Het camp verandert snel in een grote modderpoel. Na een uur komt er een krakkemikkige pick-up van de heuvel afdenderen met daarin... de manager. Het is een Chinese Maleisiër en hij blijkt uit Sibuh in Sarawak te komen. Ik vertel hem dat ik daar geweest ben en dat breekt meteen het ijs. Na een beetje heen en weer praten met zijn personeel, word ik in contact gebracht met Devy, de lasser. Plaatmateriaal heb ik al zien liggen tussen een berg schroot en ze blijken ook een draagbaar lastoestel te hebben. Devy loopt niet over van enthousiasme maar gaandeweg warmt hij op en kan ik uit hem krijgen dat hij de klus wel kan doen. Het lasapparaat staat in de 'forest' maar als ik de volgende dag met ALK kom, kan hij de klus doen. Dat begint er goed uit te zien. Lasa is onmisbaar als tolk en gids. Samen varen we in de bijboot terug naar zijn huis en daarna vaar ik alleen door naar ALK. Uiteindelijk blijkt terugvaren niet zo ingewikkeld als het eruit zag en ik vind zonder problemen de weg terug. De nieuwe bbmotor doet het prima en gelukkig kom ik dankzij de nieuwe, grotere tank niet zonder benzine te staan. Om 11 uur ging ik op weg naar de sleepboot en 6 uur later ben ik pas weer terug. Orava Camp is niet om de hoek! Jimmy weet niet beter dan dat ik naar de sleepboot ging maar hij had zich geen zorgen gemaakt. Hij weet ondertussen hoe die dingen hier gaan.

Zondag 2 april

We vertrekken op tijd met de ALK om naar Orava Camp te varen. De zeekaarten geven voor dit deel van Marovo Lagoon alleen maar een grijs gebied aan maar dankzij de SASPlanet kaarten vind ik de baai van Lasa weer terug zonder ergens op een rif te stranden.

Met Lasa als pilot aan boord varen we verder naar Orava Camp. Uiteindelijk blijkt dat 10M van de ankerplaats in Seghe te zijn. Comfortabel in ALK, dat was wel anders gisteren in de bijboot! Bij het kamp is het nog even aftasten waar we voor anker kunnen liggen want het is erg ondiep en het zicht in de baai is nul komma niks vanwege de kaalslag op land. Het kamp is ondertussen een nog grotere modderbende geworden want het heeft 's nachts flink geregend. We glibberen de heuvel op om opnieuw met de manager te overleggen.



Orava Camp vanuit het 'kantoor' van de manager.

Na twee jaar zijn alle hardhoutbomen van de concessie gekapt en wordt begonnen met de ontmanteling. Van herplanten zien we geen tekenen...

Geen probleem wat hem betreft en Devy gaat mee naar ALK om de klus op te nemen. Daarna gaat hij aan de slag om de platen op maat te maken in zijn 'modderwerkplaats'. Nu pas durf ik alle roestkorsten weg te bikken. Als ik er nu nog ergens doorheen zou gaan, is dat geen probleem.

Ik kom nog een vrij dunne plek tegen en Jimmy gaat terug naar Devy om een van de platen iets groter te laten maken. Later bekende hij dat het wel een bizarre ervaring was om daar in de modder te helpen met schoonslijpen van de roestige stukken staal als blanke man van 1,95m tussen pikzwarte, zwaargebouwde Solomon islanders en Chinese Maleisiërs, allemaal een paar koppen kleiner.

Aan boord doen we samen de voorbereidingen. De onderste lasnaad komt vanwege de grotere plaat nog maar 10cm boven de waterlijn uit en we besluiten om ALK te krenge zodat we wat meer afstand tot het water hebben. Aan een uitgeboomde spinakerboom hangen we drie jerrycans gevuld met water. Eerst laten we die te water en dan hijsen we ze omhoog aan het einde van de boom. Met 120kg 5,5m buitenboord hangen we een stuk schuiner en is het straks gemakkelijker werken voor Devy. Als we aan boord zover zijn, zie ik hem op de steiger bezig om het lasapparaat in te laden in hun boot. Met een peddel varen ze naar ALK en daar maken we ze langzij vast. Het lasapparaat kan in hun boot blijven staan. Beter dan het lompe ding aan dek hijsen. Het is een loodzwaar gevaarte met een flinke Yanmar dieselmotor met lasgenerator op de as. Devy is de enige met genoeg kracht om hem met het losse startkoord aan te slingeren.



Het valt nog niet mee ALK 'uit evenwicht' te brengen

De hele middag is hij bezig met lassen, slijpen en weer lassen. Een bijna onmogelijke zaak vlak boven het water vanuit een wiebelend bootje.

Ik sta hem bij om aanwijzingen te geven en de boot op de juiste plaats te houden samen met twee boatboys. Tegen de herrie heb ik oordoppen op maar mijn armen moeten het regelmatig ontgelden vanwege de vonkenregen! Dodelijk vermoeiend. Maar ruim voor donker is het laswerk klaar, de gaten zijn dicht! Het slijpwerk is van later zorg.



Samen maken we de eerste plaat op zijn plaats vast met een paar 'spot welds'

Als Devy weer een stuk gelast heeft, sla ik met de bikhamer de slakken weg.



De manager blijkt geen geld te willen hebben voor de klus maar suggereert Devy wat extra's te geven. Aardige vent en goed voor zijn mensen! Devy maak ik blij met SBD 500 (€60). Veel meer dan zijn weksalaris van SBD 300 maar zo kan hij nog wat delen met zijn maatjes en ik ben heel blij dat hij deze moeilijke klus heeft willen doen.

De dag loopt ondertussen op zijn eind en we moeten nog 5M tussen allerlei riffen door terugvaren naar het huis van Lasa. Met hem erbij durf ik het wel aan om dat in het donker te doen. Hij kent de wateren op zijn duimpje. Mooi om dat te zien! Maar hij heeft ook snel in de gaten hoe handig SASPlanet is. In de heel goed beschutte baai voor zijn huis gaan we in het donker vlak voor zijn Eco Lodge voor anker. Ik breng hem naar de kant en er blijkt genoeg eten te zijn om mee te kunnen eten. Super om na deze doodvermoeiende dag niet zelf nog een potje te moeten koken. Aan boord spoelen we het zweet en vuil van de dag af, trekken schone kleren aan en varen dan naar het relatieve comfort van de simpele Eco Lodge. Lasa's broer Andrew heeft gekookt. Heerlijke rifvis die Graham de vorige dag heeft gevangen met boontjes en verse groenten uit eigen tuin. Heerlijk! Voor het eerst in de Solomons een maaltijd met smakelijke groenten!

Maandag 3 april

In de baai van Lasa liggen we super rustig, geen rimpeling in het water. Prima plek om het slijpwerk te doen. Met de generator aan dek zijn we vanuit de bijboot uren bezig met de haakse slijper. Jimmy en ik wisselen elkaar liggend op de zijkant van de bijboot af, anders is het niet te doen. Omdat het laswerk zo moeilijk was, is dat niet heel netjes gelukt en moeten we heel wat slijpwerk doen voordat de lasnaden een beetje glad zijn. Als we zover zijn om met primer aan de gang te gaan, begint het flink te regenen. Niet handig want het kale staal zit dan in no-time onder de roest. Aan dek heb ik ook al dagen plekjes die klaar zijn om in de primer te worden gezet. Nu moet alles weer helemaal opnieuw worden ontroest. Gelukkig wordt het later in de middag weer droog en hebben we net genoeg tijd om de platen en alle plekjes aan dek twee keer in de primer te zetten voor de avond invalt.



Voor anker in de baai van Lasa in Marovo Lagoon

We kunnen weer bij Lasa eten. Hij heeft de dag met Graham gevist maar ze hebben alleen een kleine barracuda gevangen. Graham had ook een haai van 20kg aan de lijn maar die heeft hij moeten afmaken om het aasvisje uit zijn bek te halen. Daar zouden Jimmy en ik wat meer moeite mee hebben. Maar verwoede vissers kijken daar anders naar dan eco duikers als wij! Onderweg terug van hun vistocht heeft Lasa echter coconut crabs kunnen kopen van een vriend die hij op het water tegenkwam. Dat is ware verwennerij! Coconut crabs zijn een echte lekkernij, maar schaars en ik had ze nog nooit gegeten. Ik zit er heerlijk van te smullen. Na deze goden maaltijd hoor ik Lasa uit over de 'sustainable logging business' van zijn familie. Dat doet hij met 5 broers en een zus. Een flinke business die vanwege de veel lagere productie, maar hogere prijs voor hun hout, toch goed geld oplevert.

Handige, vriendelijke en gastvrije jongen die Lasa!

Ik zou best een keer bij hem willen logeren maar dan zonder mijn eigen boot! Het bekende spreekwoord, 'Koop een boot en werk je dood' is nu meer dan ooit van toepassing.

Maar ook al zijn de platen geen verfraaiing, de gaten zijn afdoende gerepareerd en veiligheid staat voorop. Voorlopig gaan we er gewoon een mooie trip van maken straks met Eric.

Dinsdag 4 april

De primer heeft een nachtje kunnen drogen en vandaag kunnen we weer varen zonder plakband op de gaten!



Ze is er niet mooier op geworden met die grijze platen maar cosmetische overwegingen zijn ondergeschikt aan de veiligheid

We vertrekken op tijd uit onze privé baai vanwege de weekmarkt in Seghe op dinsdag. De enige dag dat je wat meer assortiment hebt aan verswaren. En we kunnen aardig wat vinden. Dertig uien (geïmporteerd uit Australië voor €0,25 per stuk!), een bosje lente uitjes, 10 knoflookjes, bosje bonen, papaya, 5 sinaasappels, citroenen, paprikaatjes. Daar moeten we het mee doen. We zijn te laat voor de ananas die net voor onze neus is weggekaapt door de kok van de Pagolink die ook aan het 'plunderen' is. Bier, Coca Cola en nog wat voorraden halen we met de bijboot bij een paar goed 'gecamoufleerde' winkeltjes op de plek waar ik Graham en Lasa een paar dagen eerder ontmoette. Iemand moet je precies uitleggen waar die winkeltjes zijn, anders vindt je ze echt niet. Geen uithang- of reclameborden hier!

Maar een rattenvaag of gif kunnen we nergens vinden....

Nadat we een nachtje aan de kade hadden gelegen om James af te zetten op het vliegveld, bleken we een rat aan boord te hebben! Zwaar balen maar met de roestproblemen heb ik het maar uit mijn hoofd gezet. Je wil niet weten hoeveel schade een rat aan boord kan veroorzaken. Vanochtend vind ik zijn keutels van de voorkooi tot in de kuip. Vannacht heeft hij kennelijk een luchtje geschept want het is misschien toch wat benauwd tussen de betimmering en het stalen dek. Daar hoorden we hem gisteravond knagen. Van een vrachtscheepje kan ik een zakje gif kopen en hopelijk kunnen we het ongrijpbare monstertje daarmee van het leven beroven.

Maar voorlopig hebben we een ongewenste verstekeling aan boord!