

Schipbreuk en een gebroken schipper....

18 juli

De nachtmerrie van iedere schipper. We waren er dichtbij en zijn door het oog van de naald gekropen! En een schipper geveld door een ogenschijnlijk onschuldige beet van een horzel. Maar er ging nog het een en ander aan vooraf...

Eind juni komen we, na ons uitstapje naar de d'Entrecasteaux Islands, voor de laatste keer in Alotau aan. Hier gaat Jimmy ons helaas verlaten. Na vier maanden kunnen we met elkaar lezen en schrijven aan boord en hij zou de ALK alleen kunnen runnen. Maar hem wacht een nieuwe uitdaging in IJmuiden waar hij als visserijdeskundige aan de slag gaat. Hij heeft er enorm veel zin in en de baan is hem op zijn lijf geschreven. Zijn ervaringen van de afgelopen maanden zullen hem zeker nog van pas komen. Bastienne heeft de onmogelijke opgave om hem te vervangen maar dat hoeft niet want Juan is inmiddels goed ingewerkt. Bastienne is echter een ervaren rot en staat haar mannetje aan boord.

Zij brengt geen goed weer mee, waar we al weken smachtend naar uitkijken. De ZO moesson laat zich niet van de wijs brengen en blijft dit jaar gewoon erg nat en winderig. Niet het soort tropische weer waarmee je verleid wordt in vakantie folders! Op een zaterdag valt er zoveel regen dat ik in een paar uur 450 ltr drinkwater kan opvangen. Maar om inkopen te doen heb je lieslaarzen nodig, Alotau is één grote modderige, glibberbende.



Juan heeft zijn lieslaarzen maar thuis gelaten

Een relaas over onze voorbereidingen uit het dagverslag van Bastienne:

4 juli 2017, dag van de diesel en laatste boodschappen.

Het zeilvertrek is met een dag uitgesteld omdat de jonge Casper van Ferguson Island geen dinghy kan vinden. Juan die soms een nachtbraker is, films kijkt of aan zijn video en drone opnames werkt, houdt van uitslapen. Omdat we 250 ltr diesel gaan innemen en benzine voor de dinghy, maak ik hem rond negen uur wakker. We varen naar de steiger waar getankt wordt, maar lopen twee keer vast in de blubber/koraal voor de steiger. De eerste keer sta ik aan het roer. We zijn nog niet helemaal ingespeeld op elkaar en de ontblubber-manoeuvere heb ik nog nooit uitgevoerd, maar het lukt. Hans geeft een andere vaarroute aan, met een grote bocht probeer ik opnieuw naast de steiger uit te komen. Op mijn verzoek neemt Hans het over. Op de steiger staan ze allemaal te gebaren en achter ons ligt een schip met oliedrums te wachten, dat eerst zegt 800 ltr diesel te moeten tanken. Later blijkt dat er een hele voorraad rijst, meel en andere handelswaar voor de Trobiand Islands ingeladen moeten worden. Wij moeten verkassen naar de andere kant van de steiger. Ondertussen loopt Hans ook nog een keertje vast in de blubber; handig al die blubber vlak voor de tanksteiger. Baggeren kennen ze niet, vermoed ik. Met moeite meren we af aan een hoog duikschip van de Conflict Islands. Captain Hans klimt via het hoge duikschip op de steiger om poolshoogte te nemen. Betalen met creditkaart, wat gewoon zou moeten werken, blijkt deze keer niet te lukken en er moet van te voren worden betaald. Hans is niet erg gecharmeerd van de nogal onprettige bejegening van de onvriendelijke Chinese eigenaar van Cheongs tankstation/supermarkt. Juan moet met de bijboot terug naar Airways Hotel om daar geld uit de ATM te halen. Uiteindelijk ontmoet Hans de vriendelijke Papua man die ALK de vorige keren heeft volgetankt. Met de kapitein van het vrachtscheepje kan hij afspreken dat die een stukje verder naar voren vaart zodat wij net achter hem aan de steiger kunnen liggen. We varen weer om, nu zonder vast te lopen! De dieselman rolt een enorm olievat de steiger op met een handpompje waaraan een te korte slang hangt. Wij zoeken een grote trechter en hij een verlengstuk zodat de dieseltank met het handpompje volgepompt kan worden. Intussen heeft Juan bij een gewoon benzinestation 25ltr benzine weten te scoren. Héhé, met een buik vol diesel en jerrycan met benzine, hebben we na vijf uur klieren genoeg krachtvoer voor ALK voor de grote oversteek.



Zelfs met een extra lijn kunnen we ALK niet dicht genoeg tegen de steiger trekken om diesel te kunnen tanken

De crew is ondertussen versterkt met een 'stowaway'. Casper, die we ontmoet hebben bij de zoektocht naar de vulkaankrater, gaat meevaren tot onze laatste ankerplaats in Milne Bay Province. Hij is in afwachting van een scholarship aanvraag om in Nieuw Zeeland voor kapitein te mogen gaan studeren. Hij hoefde niet lang na te denken toen ik hem het voorstel deed een stuk aan boord van de 'ALK' mee te varen. Casper moet vanaf Ferguson Island met een dinghy in Alotau zien te komen. Zo'n dinghy is een open polyester bootje van 6 of 7m met buitenboord motor, het vervoermiddel tussen alle eilanden. Ze varen echter niet op vaste tijden, soms nemen ze een andere route of varen helemaal niet vanwege weersomstandigheden.

Daar komt bij het mobiele netwerk behoorlijk onbetrouwbaar is. Beltegoed is snel op en dan moet je nog zien hoe je je telefoon geladen houdt in een dorpje zonder stroom. Op de afgesproken dag heb ik dan ook niet meer dan wat cryptische berichten dat hij in Alotau zou zijn aangekomen. Als we op het punt staan weg te varen krijg ik echter een smsje dat hij lopend onderweg is naar de haven en twee uur later staat hij dan toch ineens met zijn rugzakje op het strand. Hij was nog langs zijn zus gegaan die in het ziekenhuis van Alotau werkt! Goed, kan ik inkomen maar hij had ons, zelfs met alle handicaps in PNG, wel beter op de hoogte kunnen houden.

Als ik hem dat duidelijk heb gemaakt, gaan we op weg naar Kana Kopi aan de andere kant van de baai van Alotau. Het blijkt een prachtig plekje te zijn waar we heerlijk voor anker liggen en kunnen bijkomen van de natte boel in Alotau. Ik ga de mast in om de windrichtingmeter na te kijken die sinds een week de kolder in de kop heeft gekregen. Er zit corrosie op de kontakten bovenin de mast maar zorgvuldig schoonmaken mag niet baten. We zullen zonder windrichtingmeter naar Australië moeten zeilen.



Voor anker in Kana Kopi Bay

Bij het volgende eiland, Sideia hebben we vorige keer kunnen genieten van de manta show maar deze keer is nog spectaculairder. We zien hun vinnen al bovenwater als we voor anker gaan. Ik blijf aan boord omdat ik me niet helemaal lekker voel, maar Juan, Casper en Bastienne peddelen er met de bijboot naar toe en zien wel meer dan 20 manta's! Iedereen komt helemaal opgewonden terug aan boord. Casper heeft nog nooit gesnorkeld, en stond ook niet te trappelen, maar heeft er zelfs één aan durven raken!



Screen capture van een drone shot van de manta's zwemmend langs een gemengde zand/koraal landpunt



Formatie zwemmen terwijl de manta's zich tegoed aan de scholenvisjes linksboven

Een horzelbeet met gevolgen

Met mij gaat het echter niet goed. In Kana Kopi ben ik net voor ons vertrek door een flinke horzel gestoken in een wondje op mijn knie dat al weken niet wil overgaan. Ik zet er meteen de Aspivinin op en het lijkt erop dat ik het gif kan uitzuigen. Maar na een paar uur begint de knie flink dikker en pijnlijk te worden en ik krijg koorts. Aan het begin van de avond lig ik onbedaarlijk te rillen. Ik ben al begonnen met innemen van anti-biotica maar vraag me af of ik geen malaria heb opgelopen, hoe onwaarschijnlijk dat mag zijn. Tegen middernacht is het rillen onder controle, maar ik blijf bijna 40C koorts te hebben!

De volgende dag is de koorts gezakt maar mijn knie is behoorlijk pijnlijk. Terwijl we doorvaren naar Basilaki, breng ik de dag noodgedwongen liggend op de bank door. Er is inmiddels ook een grote rode pusplek ontstaan en Bastienne en ik denken allebei dat het goed zou zijn die plek open te snijden. Zij zou het wel kunnen/durven doen maar we besluiten eerst te informeren of er geen kliniekje in de buurt is. Casper peddelt naar de kant om bij Joe, die in zijn eentje in de baai woont, te informeren. Hij komt terug met een naam die we niet in de zeekaart terug kunnen vinden. Als Joe erbij is gehaald kan hij op de kaart aanwijzen waar het eiland ligt. Van de Papua namen begrijpen we geen jota maar in Slade en Watt's Island, de oude Engelse namen, in de Engineer group moeten kliniekjes zijn.



Onze route van Basilaki naar de Conflict Islands via de Engineer Group. De rode uitroeptekentjes overal en het grijze gebied geven aan dat deze gebieden 'Unsurveyed' zijn

Die eilanden liggen op onze route en zondagmiddag gaan we bij Slade voor anker. Niet goed beschut in de ZO moesson, die onafgebroken door waait, en we liggen dan ook aardig te rollen. De 'nurse' blijkt in Alotau te zijn en de 'assistent nurse' die uit een openlucht sessie van de kerkgemeenschap wordt opgehaald, heeft geen sleutel van

het kliniekje. Zij adviseert dat we beter terecht kunnen in Watt's Island. Op een heel klein kaartje op mijn iPhone kan zij aanwijzen waar het kliniekje is. Dat ziet er ook niet uit als een goede ankerplaats maar het is in ieder geval aan de noordkant van Watt's. Joe had ons uitgelegd dat het aan de zuidkant was en dan hadden we er niet eens aan land kunnen gaan vanaf de ALK want hier beuken grote golven op de kust. De Engineer Islands bieden weinig beschutting in de ZO moesson.

Maar voor we naar Watt's op weg gaan, zijn er nieuwe verwickelingen....Terwijl Casper mij in de bijboot terugpeddelt naar ALK vertelt hij me met een bedrukt gezicht dat zijn zuster hem eindelijk heeft kunnen bereiken om door te geven dat hij terug moet naar huis. Zijn sponsor voor de studie in Nieuw Zeeland heeft nog twee dagen tijd om hem te zien i.v.m. de scholarship. De sponsor blijkt een parlamentslid te zijn die zich persoonlijk voor hem inzet. Ons is snel duidelijk dat hij die kans niet mag laten lopen, maar zelf is hij minder overtuigd. Hij heeft het geweldig naar zijn zin aan boord en wil helemaal nog niet weg! Maar ondertussen heeft hij wel uitgevonden dat er morgen een dinghy naar Alotau vaart vanaf het dorpje waar we nu liggen. Dat betekent dat wij ons vertrek naar de kliniek tot morgen moeten uitstellen. Ook al ziet mijn knie er helemaal niet goed uit, op zich geen groot probleem. Om er vandaag heen te varen, zou toch al te laat zijn geworden. Met een biertje erbij en muziek van Casper maken we er een soort afscheidsfeestje van in de kuip. Ik maak het van een afstandje mee, liggend op de bank binnen.

De volgende ochtend nemen we afscheid van Casper en nadat ik hem een stevige knuffel, met vaderlijk advies heb gegeven, roeit Juan hem naar het strand. Er is nog geen dinghy te zien maar dat hoeft geen verbazing te wekken en wij kunnen er niet op wachten want de knie vraagt spoedige aandacht. Hartstochtelijk worden we door Casper vanaf het strand uitgezwaaid.



Afscheid van Casper

Het is maar 6M varen naar Watt's en nog voor de middag komen we op een plek aan die met de beschrijving overeenkomt. Palmbomen achter een mooi strand, een soort kademuur en tussen het tropisch groen een paar hutjes. We ankeren tijdelijk zodat Juan naar de kant kan peddelen om te informeren.

Bastienne en ik zien hem in de harde wind en flinke golven behoorlijk afdrijven tot hij op het strand aankomt waar hij al snel opgaat in een hele kinderschare waarmee hij tussen de palmbomen verdwijnt. Als hij terugkomt, slepen de kinderen de bijboot een flink stuk bovenwinds en hij komt met de enkele peddel weer goed uit bij ALK. De kliniek is open en ik kan er terecht. Dat is goed nieuws. We varen er met ALK wat dichterbij toe en monteren de buitenboordmotor op de bijboot. Met mijn manke poot kunnen we geen risico lopen dat we afdrijven.

Over wat ondiep koraal leg ik de laatste meters af en loop dan linea recta naar het kliniekje dat zo'n honderd meter van het strand ligt. Het is een regenachtige boel maar onder de waranda kan ik schuilen.

Er zijn nog twee vrouwen voor mij. Hun consult kan ik vanaf de waranda volgen want de deur gaat niet dicht. De zuster houdt zitting in een onverlichte kamer, met het donkere weer niet echt geschikt om die knie eens goed te bekijken. Geen probleem, het consult vindt gewoon op de waranda plaats. Ze staat niet meteen met een diagnose klaar en laat me rustig mijn verhaal doen. Ik laat mijn medicijnen zien en overleg met haar over het openmaken van de plek. Mijn knie ziet er echt verontrustend uit, mijn hele been eromheen is flink opgezwollen en de knie is warm. Openmaken lijkt haar een goed plan. Zij kan een kleine incisie maken. Ik heb amoxicilline aan boord, een breed-spectrum antibioticum maar niet altijd werkzaam bij resistente bacteriën. Naast dit spul ben ik ook begonnen met Flucloxacilline, een modern anti-bioticum dat ik een paar jaar geleden in NL kreeg voorgeschreven voor een vergelijkbare infectie die ik in Indonesië had opgelopen. Maar mijn voorraad is meer dan een jaar over de houdbaarheidsdatum. Zij blijkt het echter in voorraad te hebben en ik krijg meteen een nieuwe voorraad.

Dat wekt vertrouwen en zij gaat de behandelkamer in orde maken. Er wordt een tweede verpleegster opgetrommeld, aan een standaard wordt een grote zaklamp opgehangen, het behandelbed wordt voorzien



van een schoon leklakentje, de rubber handschoentjes worden aangetrokken, de ingreep kan beginnen. Als de knie goed is ontsmet, injecteert ze rond de rode plek een verdoving en maakt dan een klein sneetje. Tot onze verbazing komt er echter helemaal geen pus uit maar alleen wat waterig bloed. Dat is een goed teken. Ze masseert de plek stevig om er zoveel mogelijk bloed uit te persen en druk van de ketel te nemen. Het sneetje hoeft niet te worden gehecht. Met dit resultaat ben ik opgelucht.

Geen schoonheid die knie met twee kleuren vocht uit het doorgeprikte blaasje. De donkere schaduw is van de fotografe!

De knie is nog lang niet over maar met de verse en juiste anti-biotica moet het wel weer goed komen. Het lijkt er toch op dat die horzelsteek verantwoordelijk is voor de zwelling. De behandeling is helemaal gratis, zoals voor iedere inwoner van PNG. De zusters drukken me op het hart het verband droog te houden en niet met dat been in zee te gaan.

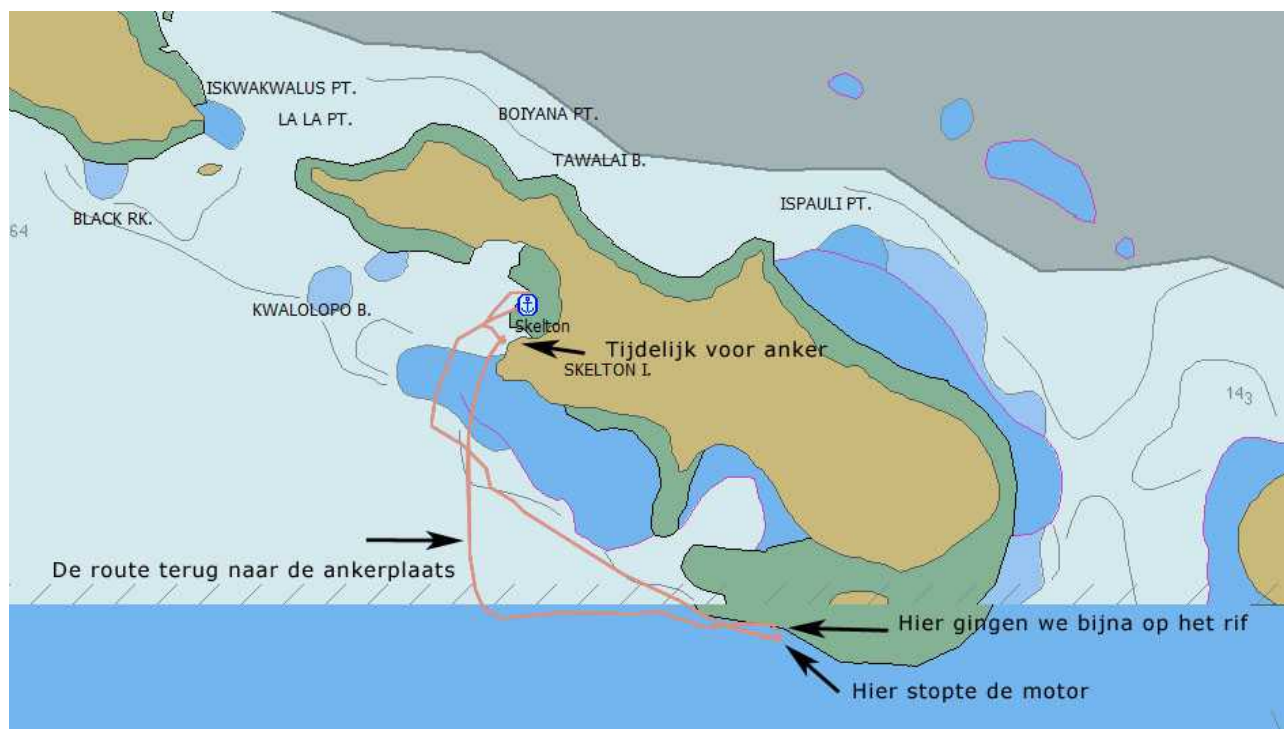
Dat is me duidelijk, maar de uitvoering valt nog niet mee want als ik, alleen met een dun regenjackje en in korte broek, naar het strand terugloop, is er weer een enorme regenbui losgebarsten. De wind waait de golven plat en geen denken aan dat Juan me in deze omstandigheden kan ophalen. Ik kan echter schuilen in het 'praathuis' hutje en uiteindelijk lukt het om met een enigszins droog verband aan boord te komen. Voor de nacht is dit een slechte plek om te liggen want ALK ligt flink te steigeren maar we hebben nog genoeg tijd om naar Skelton, het middelste eiland van de Engineer Group te varen waar de enige beschutte ankerplaats moet zijn. Voor de wind varende zijn we er in een poep en een scheet en deze baai is inderdaad beter beschermd, ook al loopt er een aardige deining naar binnen. De ZO moesson is gewoon niet te stuiten dit jaar! 's Avonds praten we op ons gemak nog eens na over de gebeurtenissen en maken een plan voor de komende dagen. Het is duidelijk dat ik voorlopig maar beperkt inzetbaar ben, maar Juan en Bastienne hebben er vertrouwen in dat ze het wel gaan redden.

Op weg naar de Conflict Islands

De volgende morgen gaan we vroeg op weg naar de Conflict Islands. Het is met 30M niet erg ver maar we moeten afwachten hoeveel snelheid we tegen de harde wind en hoge golven kunnen maken. Om zeven uur halen we het anker op. Eenmaal uit de beschutting van de baai komen we in een ruige zee terecht waarin we maar langzaam vooruit komen. Meer dan twee knopen halen we niet.

Eenmaal op weg ga ik languit op de bank. De koorts is gezakt maar de knie is nog steeds sterk gezwollen en ik kan er niet lang op staan. Moeizaam kruipen we vooruit tot de motor ineens langzamer begint te lopen, tot hij er helemaal mee ophoudt. Snel ga ik naar de kuip waar ik tot mijn ontzetting zie dat we erg dicht bij het rif liggen en we drijven er door wind en golven op af! Snel proberen we het grootzeil te hijsen maar meer dan een paar meter krijgen we dat in de harde wind niet omhoog. Zonder motor kunnen we niet in de wind opdraaien.

Het rif komt steeds dichterbij en op de dieptemeter zie ik dat we nog maar 6,5m onder de kiel hebben. Dit is een heel penibele situatie en ik hou er al rekening mee dat ALK op het rif zal lopen, een horror scenario en ik zet de gedachte snel uit mijn hoofd. Ik moet iets doen, maar wat kan ik doen? Ondertussen merk ik dat we wat vaart door het water maken en dus ook een beetje kunnen sturen. Heel voorzichtig probeer ik de koers te verleggen. Ons geluk is dat de wind evenwijdig aan het rif waait. Heel langzaam kan ik voor de wind met een klapperend stukje grootzeil net genoeg vaart maken om langzaam van het rif weg te sturen. Het gevaar op het rif te lopen, is geweken!



Onze bijna fatale route rond Skelton Island

Maar wat doen we nu? Ik weet wel wat er waarschijnlijk met de motor aan de hand is, een verstopt filter door vuile brandstof, maar dat kan ik in deze ruige zee niet in orde maken. We moeten zien terug te zeilen naar onze ankerplaats. We proberen de fok omhoog te krijgen maar vanwege de harde wind, het waait een dikke 6 Bft, lukt dat ook niet. Maar er is hoop want we maken genoeg vaart om terug te zeilen/drijven. Juan houdt onze vorderingen op de kaart in de gaten terwijl ik ALK stuur.

Er ligt een groot rif in de ingang waarvan we weten dat het diep genoeg is voor ALK en als ik dat zoveel mogelijk afsnij, zouden we onder zeil op onze ankerplaats moeten kunnen uitkomen. Ondertussen tref ik de voorbereidingen.

De ankerketting wil soms niet in een keer uit de kettingbak lopen en ik laat Juan zoveel mogelijk ketting aan dek klaar leggen om het anker, als het nodig is, zo snel mogelijk te kunnen laten vallen.

In de ingang van de baai worden we in de golven die op het rif breken, alle kanten op gegooid maar we zijn uit de ergste zeeën buiten. We halen het echter niet om verder de baai in te zeilen. Rond de heuvels draait de wind en we worden richting de rotsen geblazen. We moeten het anker laten vallen anders zouden we in 'het zicht van de haven' alsnog op de rotsen gaan! Het anker houdt gelukkig. Nu is er tijd om de wirwar aan zeilen en lijnen aan dek op te ruimen en te gaan bedenken hoe we verder de baai in gaan komen. Geen denken aan dat ik op deze plaats het verstopte dieselfilter kan gaan schoonmaken. We zouden de bijboot die aan dek ligt, kunnen opblazen en kunnen proberen om die als sleepboot te gebruiken. Maar ik vraag me af of dat met onze kleine 8PK buitenboordmotor in de harde wind en golven gaat lukken.

Verzonken in deze overpeinzingen komt er een jonge vrouw langs peddelen. Geen idee wat ze komt doen of wat ze zou willen verkopen maar daar staat mijn hoofd helemaal niet naar en uit een soort balorigheid roep ik haar toe dat we een 'tugboat' nodig hebben. Niet serieus bedoeld natuurlijk maar terwijl ik het zeg, bedenk ik dat ze misschien wel een dinghy op het eiland hebben. Ik leg haar uit wat er is gebeurd en ze lijkt het te begrijpen. Ze zegt dat er een dinghy op het eiland is en roeit meteen terug. Even later komt haar vader langs die ons kan vertellen dat zijn dochter over land op weg is naar een volgende baai waar een dinghy zou moeten liggen. Inderdaad zien we haar een gegeven moment over de rotsen snellen. Volgens Pa is het echter wel een uur lopen. Hebben we er goed aan gedaan dit te vragen?

Lang hoeven we niet op het antwoord te wachten want binnen een uur komt er een dinghy de hoek om scheuren met een hele bemanning en onze bijdehante jonge vrouw aan boord. Fantastisch, redding is nabij. De jongens aan boord zijn over enthousiast en zitten vol ideeën hoe we deze klus gaan klaren. Met hun 60PK motor moet het wel lukken ons weg te slepen. Twee jongens springen aan dek en brengen op mijn aanwijzing de sleeplijn uit. Als ze die aan de hek van hun dinghy hebben bevestigd, zijn ze klaar om te gaan slepen. Wij halen het anker op maar komen op dat moment tot de ontdekking dat we in alle commotie niet in de gaten hadden dat we al waren losgeslagen maar gelukkig niet richting de rotsen dreven!



De jongens kennen hun baai en slepen ons naar een zandplek met 7m water waar we goed kunnen ankeren. Super, hier we liggen veilig en kan ik de klus met de motor wel klaren. Maar het hele gezelschap wil natuurlijk graag op de boot rondkijken en zijn nieuwsgierig naar waar wij vandaan komen. Er is hier nog nooit een zeilboot geweest. Bastienne maakt iedereen gelukkig met een colaatje. Wij kunnen ontspannen!



De kampioen 'hardlopen over rotsen' blijkt Regina te heten en is ouder en slimmer dan ik in eerste instantie kon denken en zij en haar kindervriendjes kijken ademloos naar de kaart van Europa en Nederland die ik ze op de iPhone laat zien.

Over betaling is helemaal niet gesproken en het is duidelijk dat ze daar ook niet op uit zijn. Ze vinden het spannende uitstapje en kennismaking veel leuker en het feit dat ze ons hebben kunnen redden. Als ik de stuurman voorstel 50 kina te betalen voor de benzine is hij meer dan gelukkig.

Onze redder in nood, Regina en haar vader kunnen we gelukkig maken met een omslagdoek, noodle soup en vishaakjes.

Als de rust aan boord is teruggekeerd, ga ik met assistentie van Bastienne aan de slag om het dieselfilter te vervangen. Het filterhuis is ook behoorlijk smerig. Als alle onderdelen met schone diesel zijn gereinigd en het papierfilter vervangen, kan ik alles weer in elkaar zetten en de motor starten. Het duurt even voor de lucht uit het systeem is, maar daarna draait hij weer als vanouds. Al met al een uurtje werk alhoewel niet zo gemakkelijk als je één knie niet kan buigen. Maar met hulp van Bastienne is het snel geklaard. De vraag wanneer we een nieuwe poging zullen doen om naar de Conflict Islands te varen, laten we nog even onbeantwoord.

Er ligt nog een ander klusje op me te wachten. De elektrische stuurautomaat geeft al tijden problemen en een paar dagen eerder leek er definitief iets stuk te zijn gegaan aan het mechanisme van de spanhandle om de aandrijfsnaar aan het stuurwiel te koppelen.



Nu is er tijd om daar eens goed naar te kijken. Gelukkig blijkt er niets echt kapot te zijn maar de snaar is te kort waardoor er teveel kracht op het spanhandle komt en dat heeft extra speling gekregen. Met een paar dunne vulplaatjes kan ik dat oplossen maar de snaar staat nog steeds veel te strak. Dat is een probleem waar we eigenlijk al het hele seizoen mee kampen. Ik bestudeer de constructie nog eens goed en zie dan dat de instelknop om de snaar op voorspanning te zetten weliswaar op minimale voorspanning staat, maar dat is nog teveel. Door een plastic palletje aan te passen, kan ik de snaar meer speling geven waardoor die niet

De spanhandle van de stuurautomaat

meer zo strak staat als je de stuurautomaat aan het stuurwiel koppelt. Na wat knutselwerk met een zaagje en vijltje probeer ik de modificatie uit en de stuurautomaat blijkt beter te werken dan ik ooit heb gezien!

Als hij nu ook goed werkt tijdens onze volgende etappe tegen de wind in, zou dat het leven voor de crew een stuk gemakkelijker maken. We hebben er wel vertrouwen in maar ook als het niet helemaal goed zou werken, durven Bastienne en Juan het ook wel aan om met de hand te sturen. Ik kan nog steeds niet lang achtereen staan en de knie moet met voldoende rust genezen.

Tegen het eind van de middag neemt de wind in de baai af en ook op zee zien we minder witte koppen. We besluiten om 22:00 op weg te gaan. Dan hebben we de hele nacht om te varen en de volgende dag met daglicht in de Conflicts aan te komen. Eenmaal op open zee blijkt de afgenomen wind een fata morgana te zijn. We hebben nog steeds 22 knopen, dat is een dikke 6 Beaufort, op de neus! Maar we hebben geen keus, we zullen er tegenin moeten. Bastienne en Juan beginnen samen aan de wacht terwijl de stuurautomaat het stuurwerk doet. Halverwege de nacht is Bastienne aan rust toe en Juan gaat alleen verder tot het licht wordt.



Ik houd ondertussen binnen van tijd tot tijd een oogje in het zeil. De boot gaat wild tekeer en er vliegen regelmatig spullen door de kajuit. Een deurtje van de kombuis springt open en alle pannen en potten rollen door de kombuis. Het lijkt wel of de oorlog is uitgebroken. Zonder windrichtmeter of Windex (zo'n pijltje bovenin de mast dat een paar maanden geleden van de mast is gewaaid), is het 's nachts onmogelijk te bepalen of het grootzeil misschien nog wat steun en stabiliteit zou kunnen geven. Dus we rollen op zijn tijd als een gek.

Als het licht wordt neemt Bastienne de wacht weer over van Juan met ondersteuning van mij binnen. De motor draait nog steeds als vanouds, de stuurautomaat houdt het goed vol en ook al is het afzien, we vorderen langzaam maar gestaag.

Bij nadering van de Conflicts, een grote atol, verwacht ik dat de golven wat af zullen nemen maar niets is minder waar want de wind gaat regelmatig richting 7 Beaufort. Pas de laatste mijl, als we bij Irai Island in de beschutting van het rif komen, nemen de golven af. Juan heeft ondertussen toch nog aardig geslapen in het tumult maar nu is het tijd voor actie. Op de laptop varen we precies naar de plek waar ik vorig jaar met Peter en Welmoed in heel wat betere omstandigheden heb geankerd en Juan laat het anker in exact dezelfde zandplek vallen. Eindelijk liggen we rustig, ook al raast de wind nog over dek!

De hele crew kan wat slaap inhalen in een schip dat niet meer alle kanten op wordt gegooid.