

onbekende beroemdheid willy de roos

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zeilen belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer 'Onbekende beroemdheden'.

Alles is anders in ijskoude wereld

De Belgische Nederlander Willy de Roos presteert het in 1977 om via de noordwestelijke doorvaart van de Atlantische naar de Stille Oceaan te zeilen. Hij is daarmee de eerste die deze koude klus klaart sinds de legendarische poolreiziger Roald Amundsen in 1906. De Roos' tocht en aanpak laten zien dat alles aan het zeilen anders wordt wanneer dat boven de poolcirkel plaatsvindt.

TEKST MICHEL VAN STRATEN ILLUSTRATIES EN CITATEN UIT DE NOORDWESTELIJKE DOORVAART – WILLY DE ROOS

De mentale spanning is immens. 'Ik constateer dat mijn lichamelijke krachten opraken. Ik moet stoppen, weer op krachten komen. Ik heb geen keus. Ik kan niet meer.' Het is een bekentenis uit de verslaglegging van De Roos, wanneer hij in het poolijs dagenlang strijd heeft geleverd tegen de slaap, onder druk van de gevaren van het ijs. Door de opwarming van de aarde worden de Arctische wateren tegenwoordig steeds beter bevaarbaar. Maar voor avonturiers die zich langs Groenland en boven Amerika een weg willen banen door het poolijs, is daar gedurende het grootste deel van de 20ste eeuw nog niet veel van te merken. Er is dan ook een fanaat als Willy de Roos nodig om de extreme omstandigheden van het poolgebied te trotseren. Iemand die tot het uiterste van zijn menselijke vermogens gaat.

Solitair

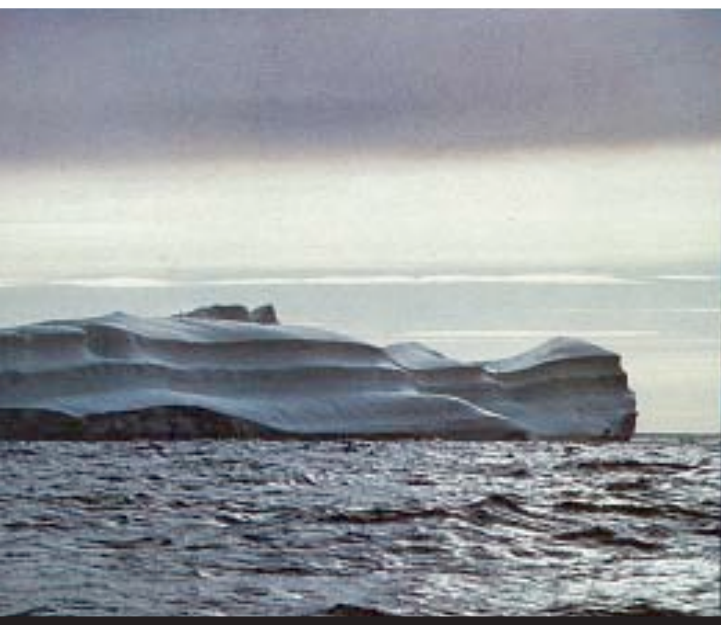
Fanatiek is De Roos in alles. Aan één leven heeft hij niet genoeg. Hij heeft er twee: één vóór en één ná zijn ontdekking van zeilen. Vroeg volwassen geworden in de Tweede Wereldoorlog, vindt hij dat hij daarna heel

wat heeft in te halen. Hij stort zich op het rijden van motorraces. Niet geheel tot tevredenheid van zijn vrouw Bertha, met wie hij vier dochters krijgt. Haar zorg blijkt niet onterecht en wanneer vader De Roos door een val wat botten breekt stopt hij met deze gevaarlijke hobby. Hij vindt het andere uiterste in een onschuldig lijkend alternatief: biljartspelen. Maar ook dat doet De Roos met volledige inzet, dag en nacht zelfs. En ook dat past niet bij de huwelijkse staat. Zijn daarop volgende pogingen als miniatuurspoorwegbouwer en landschapsschilder blijken toch ook niet iedereen tevreden te stellen. Deze solitaire activiteiten geven wel een goede schets van de man die De Roos is. Zelf zegt hij daarover: 'Mijn roeping als zeevaarder is vooral het resultaat van [...] mijn verlangen om in mijn doen en laten mijn eigen logica te volgen.'

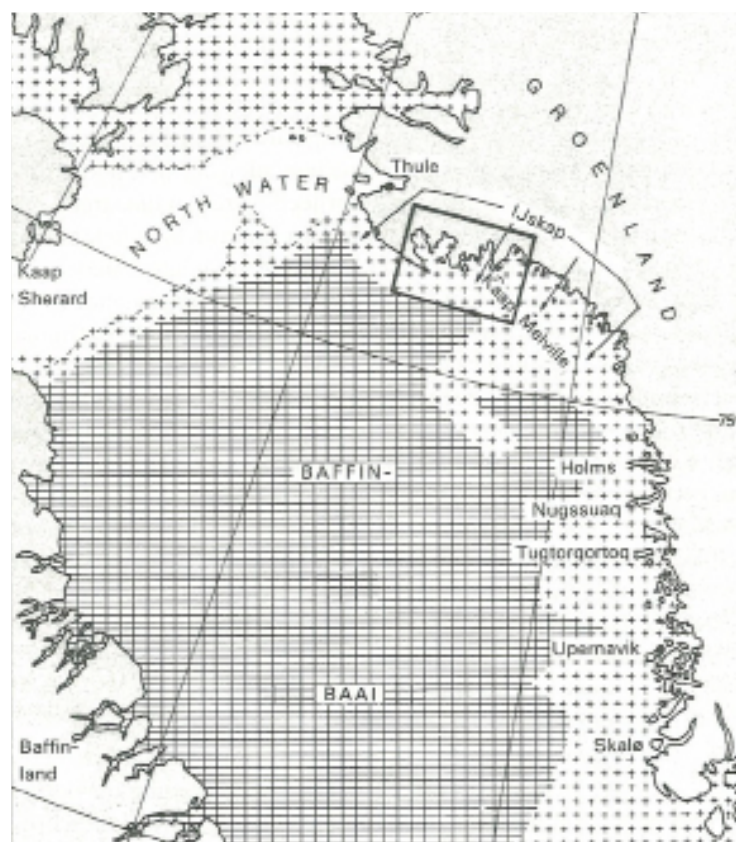
Oefenrondje

Willy de Roos koopt een zeiljacht. Na wat eerste onhandigheden, zoals elke beginnende zeiler die ondergaat – hij is zeer verbaasd na zwarte en rode boeien ineens een groene boei tegen te komen – krijgt hij meer ervaring. Hij leest alles over zeilen wat los en vast zit, haalt zijn zeilbrevet bij de zeevaartschool van Oostende en laat zich inspireren door grote legendarische wereldzeilers als Gerbault





Een bijzondere route stelt bijzondere eisen



en Slocum. De droom ontstaat om de wereld rond te zeilen. Maar misschien nog wel meer om zichzelf te ontdekken. Dat lijken tegenwoordig misschien wat holle woorden, maar De Roos is iemand die het meent, gezien zijn overpeinzingen: 'Voor onontbeerlijk evenwicht [...] is een diepgaande kennis van zichzelf nodig. Als we alleen zijn moeten we ook alleen allerlei problemen oplossen, daarom maakt de eenzaamheid het meer dan andere omstandigheden voor ons mogelijk na te gaan hoe we eigenlijk zijn.' De solozeiler Willy de Roos is geboren, op 47-jarige leeftijd.

Hij vaart de wereld rond via Kaap Hoorn. Het is maar een oefenrondje voor zijn echte droom: het verbinden van de Atlantische met de Stille Oceaan via de noordwestelijke doorvaart. Zeilervaring heeft hij inmiddels.

Historische tocht

De voorgenomen tocht is al historisch voordat De Roos is vertrokken. Vanaf de Gouden Eeuw, toen de specerijen uit het Verre Oosten via de zee werden aangevoerd, was men al op zoek naar een kortere route dan die via de grote kapen in het zuiden. Henry Hudson had in de zeventiende eeuw vier tochten nodig om uiteindelijk vast te komen zitten in het pakijs, nadat Willem Barentsz via de andere kant, het oosten, tevergeefs had geprobeerd China te bereiken. Zelfs de grote James Cook moest in het noordelijke ijs zijn meerdere erkennen. Het vinden van de doorgang was zo gewild, dat er eeuwenlang gezocht is naar de Straat van Anián, een vermeend deel van de doorvaart. De zeestraat was op meerdere kaarten ingetekend, maar wel steeds op een andere plek. De Straat van Anián, genoemd naar een niet bestaand koninkrijk, was dan ook een product van hoop, niet van werkelijkheid. Misschien wel de grootste inspiratiebron voor Willy de Roos is de legendarische poolreiziger Roald Amundsen. Deze was in 1903 vertrokken met het schip *Gjoa*, om als eerste de noordwestelijke doorvaart te starten, te vinden en te vervolmaken. Het kostte de beroemde Noor drie jaar, waarvan hij er twee vastzit in het pakijs. Amundsen was niet alleen de eerste, maar ook de laatste. 'Sindsdien heeft nooit meer iemand met succes deze route afgelegd', meldt De Roos. 'Vanuit technisch oogpunt vormen de zeestraten, die allemaal diep en bochtig zijn, hinderlijke stukken waar moeilijk doorheen te komen is.' Willy de Roos wil de eerste van Amundsens opvolgers zijn.

Alles is anders

De Roos realiseert zich dat een bijzondere route ook bijzondere eisen stelt. Hij laat het schip *Williwaw* bouwen door Louis van de Wiele, die zelf ook de wereld is rondgevaren. 'Wie gewend is aan de gemakken van onze beschaving zal zich voor een tocht in het poolgebied fysiek en mentaal opnieuw moeten aanpassen', zegt De Roos. Onberekenbaar bewegend ijs, eenzaamheid, slaapgebrek en spanning: elementen waar zowel schip als schipper zich tegen moeten wapenen. De reis van De Roos laat zien dat varen in het poolgebied zeer specifieke eisen stelt.

In de eerste plaats is er het ononderbroken daglicht in de noordelijke zomer. De Roos is niet iemand die dit triviaal lijkend gegeven onderschat. Hij legt in al zijn handelingen een grote discipline aan de dag, zowel tijdens de voorbereidingen als gedurende de tocht zelf. Het op zijn beloop laten van zijn slaap- en waakritme hoort daar niet bij. 'In een uitgeput lichaam woont zelden een krachtige geest.' Het bijhouden van het juiste ritme gaat tot in de details: zo mag het mee te nemen horloge niet op batterijen lopen, want die zijn niet vorstbestendig. Het varen op hoge breedtes stelt speciale eisen aan de te gebruiken zeekaarten. Gewoonlijk geven navigatiekaarten de mercatorprojectie weer. De parallelle meridianen hierop bieden de navigator de gelegenheid een kompas koers uit te zetten en die ook te blijven volgen op zee. Maar omdat deze projectie de oppervlaktes bij de polen enorm oprekt, is deze boven de zeventigste breedtegraad niet meer bruikbaar. De Roos gebruikt kaarten met een Lambertprojectie, die hiervoor zijn gecorrigeerd.

Ook het kompas doet op hoge breedtes niet wat het normaal doet. Het meest extreme voorbeeld hiervan is op de Noordpool zelf: de kompasnaald doet niets.

Het schieten van hemellichamen met de sextant kan een probleem zijn door spiegeleffecten van het ijs, resulterend in valse horizonnen, zo legt De Roos in zijn technische bespiegelingen uit. Dat is een bijzondere toevoeging aan het toch al lastige gebruik van een sextant op een klein en dus hobbelig jacht.

Grote, in het wit gehulde dame

Ijs zal het meest herkenbare probleem vormen. Niet alleen de drijvende schotsen, vooral ook het pakijs. In de zomer smelt het ijs gedeeltelijk – het gevaar schuilt in het achterblijvende drijvende ijs. Onder invloed van wind, stromingen en getij wijkt het ijs, om ruimte te geven in de vorm van een tijdelijke doorvaart. Maar het tegenovergestelde komt natuurlijk ook voor, met als ultiem risico het kraken



WILLIWAW

Williwaw is een kits: een boot met twee masten, waarvan de voorste de grootste is.

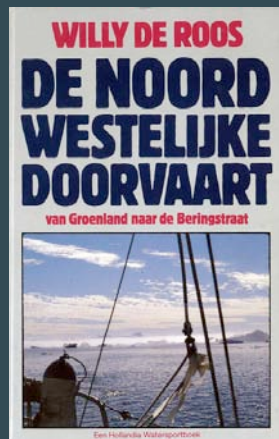
L.o.a.	13,00 m
Breedte	3,80 m
Diepgang	2,04 m
Waterverplaatsing	19 ton
Bouwjaar	1970
Romp materiaal	staal
Ontwerp	Louis van de Wiele

Williwaw ligt tegenwoordig aan de kade van het Kattendijkdok in Antwerpen.



WIN EEN BOEK

Een exemplaar uit 1979 van *De noordwestelijke doorvaart – van Groenland naar de Beringstraat*, geschreven door Willy de Roos zelf, wacht bij de Zeilen-redactie op een enthousiasteling. Wie? Stuur een e-mail naar info@zeilen.nl met daarin een korte motivatie om voor het boek in aanmerking te komen.



van het schip. Op zeker moment is het zover. 'Ik sta op het ijs bij *Williwaw*,' meldt De Roos, 'op het moment dat de meedogenloze omarming van de grote, in het wit gehulde dame haar invloed op de zijanten van mijn jacht gaat uitoefenen. Ik zie de drijvende ijsschotsen die onverbiddelijk vooruitgaan en zowel voor als achter het jacht vormt zich een rug van opgedrukte ijsschotsen, vergezeld van het karakteristieke geknars en het trillen van het ijs.' Zijn boot houdt het. Later weet hij zich met hard werken vrij te krijgen in een doorgang, zodra er door de bewegingen van het ijs een scheurtje in de ijsplaat ontstaat.

Een ander dreigend scenario is dat van vast komen te zitten en te moeten overwinteren. De Roos zou niet de eerste zijn die dat lot zou ondergaan. Zodoende moet hij de baaien waar hij voor anker gaat om te rusten met zorg uitkiezen. Ze moeten het liefst een drempel hebben om de grootste ijsbrokken tegen te houden. Te ondiep is ook niet goed, omdat dergelijk vaarwater zeer langzaam ontdooit wanneer het eenmaal geheel is dichtgevroren. 'Hoe ver zou ik kunnen komen voordat de ijsbank zich weer aansluit?', denkt De Roos wanneer weer hij een stuk bevaarbaar water voor de boeg heeft. 'Wie kan het zeggen? Van nu af aan moet ik elke ankerplaats bekijken met het oog van iemand die een geschikte plaats zoekt om te overwinteren.'

De boot, tenslotte, is door De Roos met zorg uitgekozen en uitgerust. Hij heeft een schip van staal uitgekozen om de kou grotendeels buiten houden. De boeg van *Williwaw* heeft een uitstekende bulb, als van een ijsbreker. 'Voor het ene na het andere probleem zocht ik zo een oplossing en aan wat mij gisteren nog als vreemd en onmogelijk voorkwam, wordt vandaag al gewerkt', besluit De Roos zijn technische verhandeling.

Slapen

Willy de Roos onderkent het gevaar van het poolgebied. Daarom vaart tijdens het cruciale deel van de tocht, vanaf Groenland, Jean-Louis Gerlache een groot stuk mee. Vanaf



Gjoa Haven, de plek die is vernoemd naar het schip van Amundsen, vaart De Roos solo verder voor het laatste deel van zijn tocht.

Tijdens zijn reis moet hij steeds op zoek naar – tijdelijke – bevaarbare delen tussen het bewegende ijs. 'Ik probeer ijs, slaap, stress en dergelijke te vergeten om me al varende bezig te houden met het verifiëren van het kompas.' Vooral slapen wordt een steeds groter probleem. Er zijn nachten dat hij achter zijn anker in zijn kooi ligt in een heksenketel van geluid: brokken ijs die tegen het schip drijven en langs de rompwand schuren. De stalen romp fungeert als een akoestische versterker. Slapen tijdens het varen gaat in deze contreien helemaal niet.

Uitputtend slotstuk

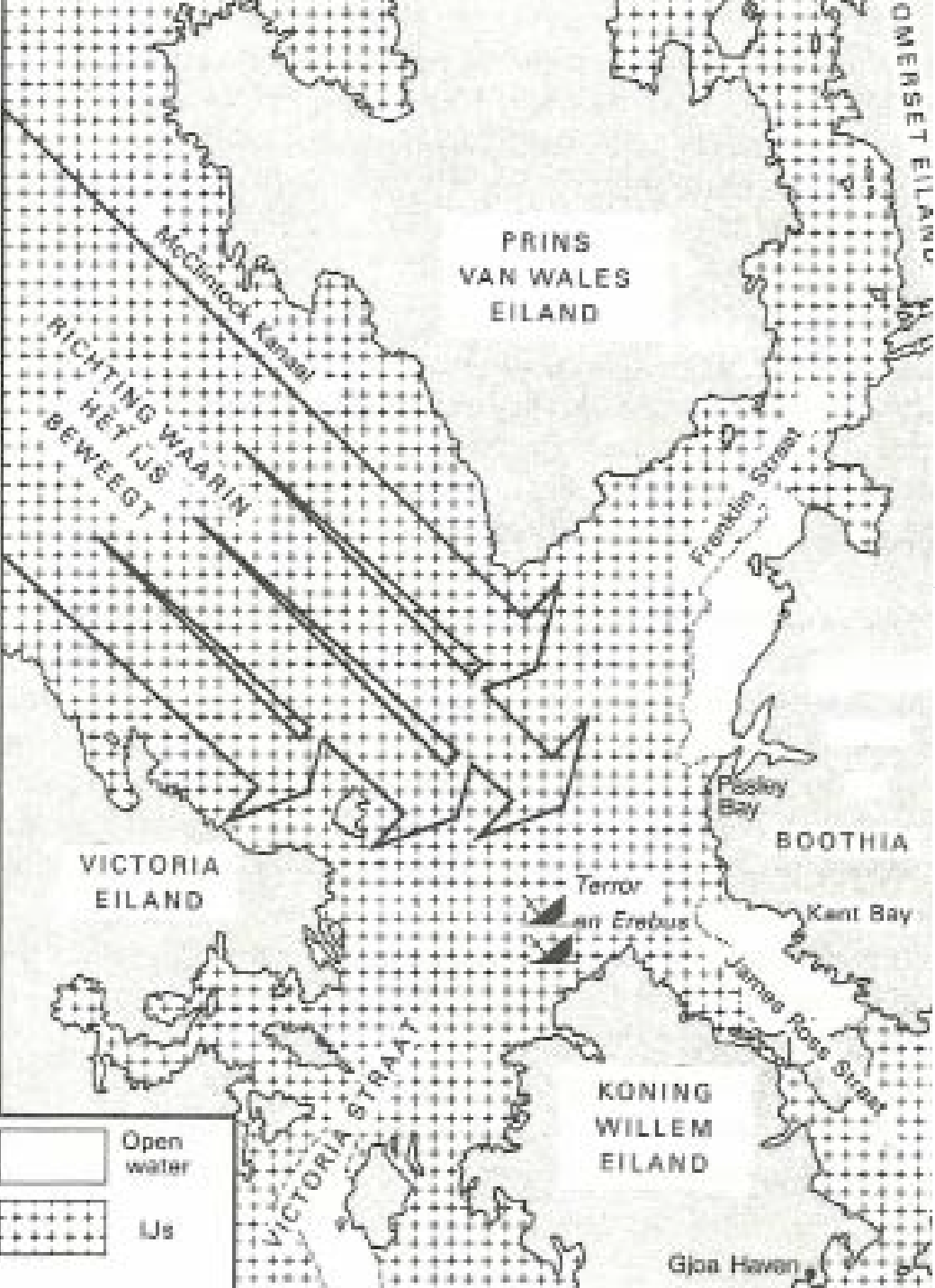
Wanneer De Roos en zijn *Williwaw* nog duizend mijl te gaan hebben tot het open water van de Stille Oceaan, krijgt hij het zwaarder dan hij het ooit heeft gehad. Zijn stuurinrichting werkt niet meer goed, waardoor bijliggen een probleem wordt. De mist ontnemt hem de mogelijkheid om zijn positie te bepalen. De kompasnaald wijst meer naar beneden dan naar het noorden en bemoeilijkt de navigatie. De wind zit tegen en hij moet laveren.

Maar het grootste probleem vormt slaapgebrek. 'Een tijdje stuur ik met de hand. In elkaar gedoken in de kuip probeer ik de bijtende kou te ontwijken. Mijn handen zijn blauw van de kou en mijn vingers doen pijn. Ik voel me buitengewoon moe.'

Een ijsbank dreigt hem in te sluiten. 'We moeten kost wat kost blijven doorvaren; steeds maar blijven laveren. Nogmaals moeten we het gevecht leveren. Ik zet alle zeilen bij en trek zoveel mogelijk aan het jacht. [Maar] ik kan niet nog een nacht zonder slapen, omdat dan de strijd geleverd zal moeten worden om het allerlaatste beetje van mijn reserves op te roepen.' De Roos komt op een punt dat hij bij het doen van zijn navigatie zo moe is, dat een eenvoudige rekensom hem niet meer lukt. 'Dus, 152° - 108° ... hoeveel is dat? Nou zeg eens, hoeveel?' zegt hij tegen zichzelf. 'Het klamme zweet staat op mijn voorhoofd. Ik zie duidelijk de twee getallen voor me, maar ik zie ze los van elkaar staan. Mijn geest kan het niet meer opbrengen. Ik merk met ontzetting dat ik niet meer kan rekenen.' Een rekenmachine helpt hem uit de brand.

Dan, na bijna vier maanden sinds zijn vertrek uit Oosten-de, bereikt Willy de Roos Kaap Barrow, het noordelijkste puntje van de Verenigde Staten. Hier kwam *Endeavour* van James Cook voorgoed vast te zitten, maar *Williwaw* kan doorvaren. De Roos heeft het gevaarlijkste pakjies achter zich. Maar hij is te moe om blij te zijn. Wanneer hij na een nacht slapen weer op krachten is gekomen, ziet hij weer het positieve van zijn tegenslagen. 'Het geluk ligt niet daarin te leven zonder zorgen, maar aan die zorgen het hoofd te kunnen bieden.' ●

Willy de Roos wordt voor zijn prestatie onder andere geëerd met het ereburgerschap van Vancouver.



“Ik merk met ontzetting dat ik niet meer kan rekenen”

