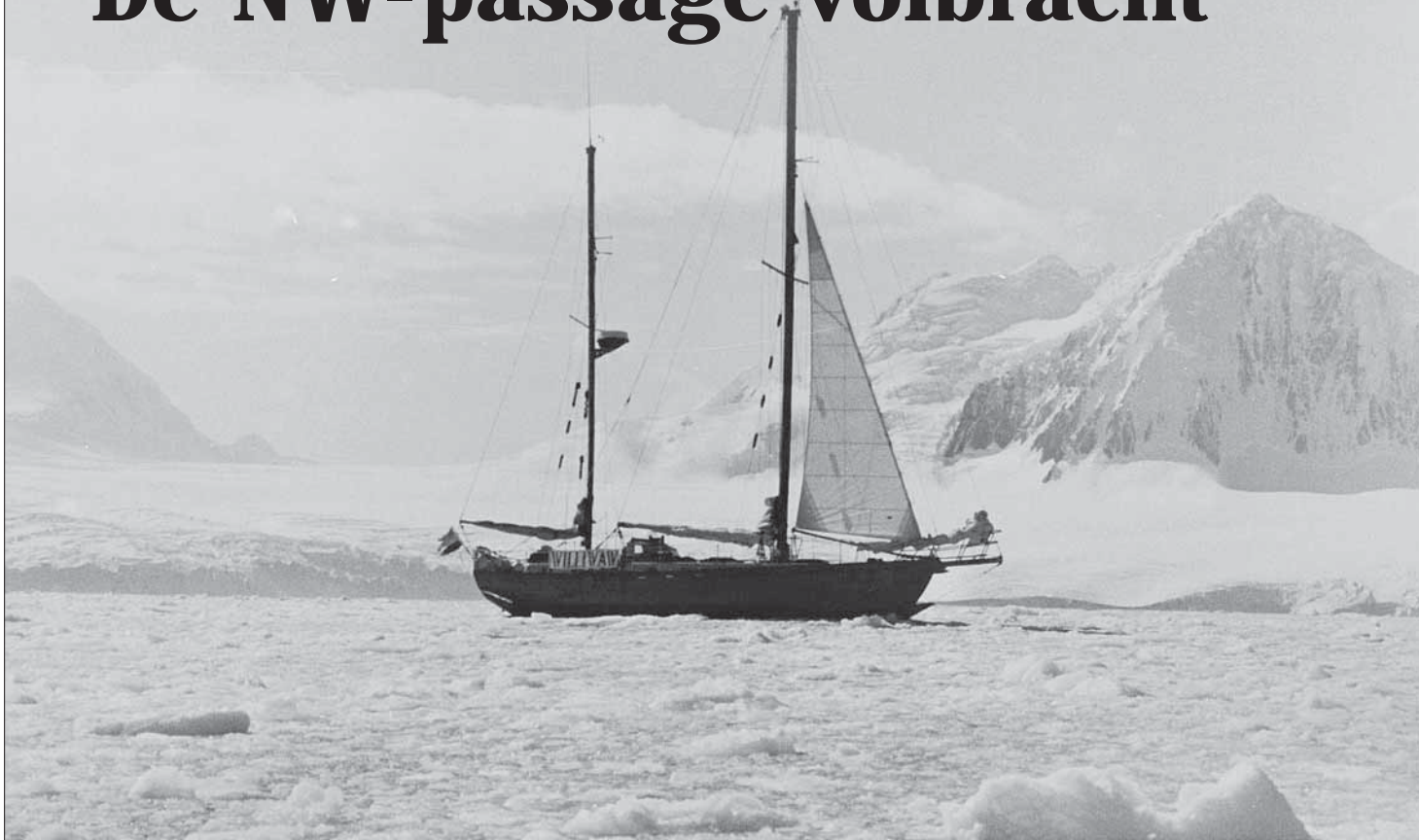


Willy de Roos en de WILLIWAW schreven in 1977 geschiedenis.

De NW-passage volbracht



Het zeiljacht WILLIWAW, hier gefotografeerd bij het eiland Antwerpen in de Palmer Archipel voor Graham Land, Antarctica.

Van de redactie

In het maartnummer van dit jaar plaatsten wij een artikel over de laatste bijeenkomst van de Kaap Hoornvaarders. In dat artikel kwam zijdelings het zeiljacht *Williwaw* ter sprake. De *Williwaw*, met haar schipper Willy de Roos, was namelijk het eerste zeiljacht dat de reis rond het gehele Amerikaanse continent tegen de klok in had volbracht.

Afgelopen zomer bezocht uw redacteur Delfsail en ontmoette daar enkele jongelui met de naam 'Williwaw' op hun T-shirt. Met de vraag: 'hoe komt de naam van een beroemd zeiljacht, dat niemand hier kent, op julie shirt?' werd al snel contact gelegd met Frans De Pauw, op dat moment de schipper van het kitsjacht *Williwaw* en de huidige voorzitter van de Sail Training Association Belgium (STAB). Het schip is eigendom van het Scheepvaartmuseum te Antwerpen en vaart onder de vlag van de STAB.

Naar West-Vlaanderen

Begin oktober brachten wij een bezoek aan Willy de Roos, inmiddels 80 jaar, in het plaatsje Beveren aan de IJzer in West-Vlaanderen. Een bezoek dat tot stand was gebracht met de hulp van Frans De Pauw. In de stromende regen, terwijl een noordwester storm de bomen diep liet

doorbuigen, reden we door het vlakke land van West-Vlaanderen. Toepasselijker weer kon je niet bedenken als je een poolreiziger gaat bezoeken. In Beveren aangekomen brak de zon met enige felle lichtscheuten door de voortjagende grijze lichten heen en na enig zoeken stonden we voor het woonhuis, een oude boerderij, van een bijzonder zeevaarder. De man die, na Amundsen in 1906, de eerste was die noordwest-passage boven het Amerikaanse continent langs met zijn zeiljacht had volbracht. Als de deur opengaat, staan we voor een enigszins gebogen man, gekleed in een denim pak. Een kort geknipte grijze ringbaard geeft hem iets 'maritiems'. In eerste instantie maakt hij een broze indruk maar al snel word je geboeid door een paar felle ogen die je strak en schattend aankijken. Na de eerste beleefdheden en een korte uitleg van het doel van het interview, om zijn reis met de *Williwaw* uit de vergetelheid te halen, recht hij zijn rug en gaat hij ons

voor naar zijn werkkamer met een groot bureau waarop stapels papieren, een soort van kaartenkast en een zithoek. Aan de wand hangen een aantal schilderstukken. Via een groot raam hebben we uitzicht over het Vlaamse land waarop wat schapen en ganzen lopen.

De bouw van de *Williwaw*

Zo rond zijn vijftigste jaar besloot Willy de Roos een solo zeiltocht rond de wereld te maken via Kaap Hoorn en Kaap de Goede Hoop. Op de vraag waarom hij dat niet via het Panama-

Sail Training International

STAB is de Belgische afdeling van de Sail Training International (STI). In 1954 ontstond het idee om voor de laatste grote zeilschepen wedstrijden te organiseren en zo vooral jongeren enthousiast te maken voor dit maritieme verleden en met deze grote zeilvaart bij te dragen aan hun karaktervorming. De eerste 'tall ships race' was een groot succes en in 1956 werd het ISTA opgericht die regelmatig de Cutty Sark Race zou organiseren. België nam met de Mercator onder commando van kapitein Roger Ghys driemaal deel aan deze race.

In 2002 hebben 18 landen, waaronder België, het STI opgericht. Thans zijn alle activiteiten van ISTA door STI overgenomen en wordt de tall ships race voor het laatst onder haar oude naam Cutty Sark Tall Ships' Race gehouden. Daarna zal de nieuwe STI de traditie voortzetten onder de naam Tall Ships' Race.



Frans De Pauw, voorzitter van het STAB, bij de WILLIWAW op die stormachtige oktoberdag in het Kattendijkdok in Antwerpen.

kanaal wilde doen was het antwoord: "Dat vond ik te makkelijk, ik zocht een echte uitdaging." Het schip moest derhalve bestand zijn tegen de zware omstandigheden van de zuidelijke oceanen. Om aan de benodigde financiën te komen had hij zijn bedrijf verkocht om, zoals hijzelf zegt, "een jeugdroom te verwezenlijken en de jeugd, door middel van een ultieme maritieme prestatie, te wijzen op de kennis en vooral morele en mentale houding die voor het zeemanschap onontbeerlijk zijn." In 1968 geeft hij aan een werf voor binnenvaartschepen, Michot Frères in Thuin, opdracht tot de bouw van een zeiljacht naar een ontwerp van de scheepsarchitect Louis Van de Wiele. Deze werf kon door de schaalvergroting in de binnenvaart, vanwege de afmetingen van de sluisen in de Sambre, niet meer concurrerend werken en probeer-



Afmetingen Williwaw

Lo.a.	: 14.60 m
Lw.l.	: 10.40 m
Breedte	: 3.80 m
Diepgang	: 2.04 m
Br.t	: 19 ton
Brandstof	: 1200 liter
Zoetwater	: 1000 liter

de met de bouw van jachten een nieuw markterrein te veroveren. Het is een zwaar gebouwd kitsjacht geworden, onder water gebouwd van 8 mm plaat en boven water met een plaatdikte van 6 mm op een spantafstand van 40 cm. Het schip is uitgerust met een voor- en achterroef met daartussen in een kleine stuurkuip. Voor de besturing werd gekozen voor een hydraulische stuurinrichting met een Decca stuurautomaat en verder werd een radarinstallatie geïnstalleerd. Als hulpvoortstuwing kreeg zij een Ford dieselmotor en voor het opwekken van elektrische energie een generator via een tandkrans op de schroefas. Als noodaggregaat werd een 1 cilinder Listerdiesel ingebouwd. In geval van een overwintering is er ook nog een windgenerator, in onderdelen, aan boord. In 1970 was de Williwaw klaar en kon zij op reis naar open water.

De noordwestelijke doorvaart

In 1975 keert Willy de Roos terug in België nadat hij zijn wereldreis heeft volbracht. De drang naar uitdagingen is echter nog niet geblust en een nieuw reisdoel is al gekozen. Hij wil in de voetsporen van Amundsen de noordwestelijke doorvaart volbrengen. De Williwaw heeft aangetoond tegen extreme weers-



Zo ziet de boeg van de WILLIWAW er uit. De vreemde uitbouw is gemaakt om de ankerketting(en) te geleiden. Door de ketting via de rollen in de uitbouw te geleiden kan het schip ten anker liggend vrij rondzwaaien zonder de verstaging van de boegspriet te beschadigen.

omstandigheden bestand te zijn, maar toch zullen er enige aanpassingen aan de romp moeten worden aangebracht. Zo krijgt het schip een ijsbrekerboeg. Op de vraag of dat het wonderlijke uitbouwsel is dat momenteel de boeg van de Williwaw siert (zie foto) worden we snel uit de droom geholpen. Er wordt een V-vormige plaat voor de boeg aangebracht waardoor het schip op het ijs kan schuiven om dan vervolgens door haar gewicht (ca. 20 ton) het ijs te breken. Tevens wordt met deze constructie de waterstag beschermd. Twee jaar van studie in vooral polaire navigatie heeft hij nodig om zich voor te bereiden op deze barre tocht.

"Overleven in het ijs is 90% kennis. Je moet alles weten over de gedragingen van het ijs, hoe het reageert op wind en stroom, wat de kleur van ijs betekent, enzovoorts. Alleen dan kan je iedere situatie op waarde schatten en daar adequaat op reageren."

De Williwaw heeft een brandstof voorraad van 1200 liter en een dubbele bodemtank voor 1000 liter water. "Dit zoetwater zal in de poolgebieden bevroren zijn en als het ware een massief blok vormen en zo de romp extra stevig maken. De dieselmotor is in het poolijs onontbeerlijk en BP raadde mij aan om in de koude gebieden de dieselolie, aan de hand van een door hen aangereikte staffel, te mengen met kerosine. Bij temperaturen beneden de twintig graden onder nul werd mij verteld om de diesel op pure kerosine te laten draaien met toevoeging van een speciale smeerolie. Het advies was goed want de diesel heeft mij op dat punt niet in de steek gelaten."

Roald Amundsen bereikte in 1906 de Stille Oceaan met zijn schip de *Gjøa* na een reis van drie jaar vanuit de Atlantische Oceaan door de Noordpoolarchipel. Bij de bevoorradings van de Williwaw hield Willy de Roos rekening met één overwintering in het ijs. Met gebruikmaking van de korte zomer (alleen in de maanden juni, juli en augustus komt de temperatuur boven nul) zou dat mogelijk moeten zijn. Uiteindelijk lukte het hem om in de onwaarschijnlijk snelle tijd van zes maanden de tocht te volbrengen.

De strijd tegen het ijs

In 1977 vertrekt Willy de Roos voor zijn tweede reis en nu naar het Noorden. Via de westkust van Groenland zeilt hij in de richting de poolkap. Dit eerste deel van de reis heeft hij een opstapper mee, maar al snel wordt duidelijk dat de reis niet aan diens verwachting voldoet en als de gelegenheid zich voordoet verlaat hij het schip, zodat Willy voor het

zwaarste gedeelte er alleen voor staat. "Het voordeel in dit geval was dat je als schipper niet de verantwoording voor een ander hebt en jouw beslissingen niet ook direct de ander treffen." Langzaam gaat het verder in westelijke richting met gebruikmaking van de betrekkelijke veiligheid van ondiep water. "Als je dan een ijsberg ziet weet je tenminste dat het niet zo'n hele grote is, want het grootste deel daarvan zit onder water. De ijsschotsen drijven er omheen en van afstand lijkt het vast ijs. Wel moet je de keus maken of je stuur- of bakboord erlangs wilt. Bordjes zijn er niet en het kan vast ijs zijn. Je beslist op basis van windrichting, stroming en de kleur van ijs. Zoutwater bevriest bij 2 à 3 graden onder nul, maar het ijs bevat dan nog veel zout. Dit ijs heeft een grijze kleur en is nog vrij zacht. Door de druk van het ijs wordt het zout eruit geperst, zodat na drie jaar er ijs overblijft dat geen zout meer bevat en keihard is. Dat heeft een blauwe kleur en daar hoeft je echt niet tegenaan te beuken, want je komt er niet door. Met de ijsbrekerboeg van de *Williwaw* was ik in staat om in grijs ijs een ijsdikte van 60 cm te breken. Iedere keer weer een aanloopje nemen en dan vooruit net zo lang tot het ijs breekt en je weer verder kunt. Zaak is om het schip constant in beweging te houden, iets wat uiteraard een grote aanslag op je conditie is."

Ingevroren

"Een aantal keren ben ik voor korte tijd ingevroren geraakt en een keer voor 72 uur. Maar ook dan moet je met alle midelen het schip in beweging houden. Soms waren er vorderingen van enkele tientallen centimeters. De studie die ik van tevoren had gedaan kwam hierbij goed van pas. Ijs beweegt altijd door stromingen, wind en dergelijke. Het zal dus ook op zekere momenten breken. Je hebt er niets aan als dat ijs op tien meter van jouw af breekt. Door de spanning die je in het ijs brengt met jouw constant gebeuk zal het ijs bij je schip breken en niet tien meter verderop."

Warmte

Dat droge kleding van levensbelang is zal voor iedereen duidelijk zijn en iedere zeiler weet hoe moeilijk het is om aan boord de kleding droog te houden of te krijgen. Je zou verwachten dat je met de kachel op een hoge stand dat wel voor elkaar krijgt, maar niet in de poolstreken. "Als het 20 graden onder nul is, is het zinloos om het verblijf op +20 graden te verwarmen. Ten eerste kost het veel te veel energie en ten tweede loop je de kans dat je gaat zweten. Zweet trekt in je kleding, maar is ook zout en zout trekt vocht aan. Je kleren worden vochtig en zijn voor de rest van je tocht onbruikbaar, want je krijgt ze niet meer droog. Op de *Williwaw* hield ik de binnentemperatuur op +2° C, bij welke temperatuur je nog

goed kan functioneren."

Voeding

"Een absolute voorwaarde is een goede spijsvertering. Daarvoor werd er op de *Williwaw* met zorg en regelmatig gegeten. Niet een blikje warm maken en met een vork het eruit lepelen, want als je daar aan begint is ben je 'in no time' verwilderd en is de kans op overleven zeer klein. Alle maaltijden tijdens die reis en al mijn andere reizen, werden aan een gedekte tafel gegeten. Iedere zondag werd er krentenbrood gebakken om in de eentonigheid van de in elkaar overvloeiende dagen, er is niet eens verschil in dag en nacht, vaste punten te creëren. Koffie of thee werd er nooit gedronken, want dat is een opwekkend middel en vertroebelt je waarnemingsvermogen. Dat geldt natuurlijk ook voor alcohol. Als drank nam ik een oplossing van honing en warm water, omdat honing de darmspieren activeert. Als je darmklachten krijgt is je tocht ten einde en mag je hopen dat ze je op tijd vinden."

De dood

"Echt angst voor de dood heb ik niet gehad. Voor mijn gevoel had ik gedaan wat ik doen wilde. Ik had in de grootsheid van het poolgebied mijn meerdere gezien en erkend en dat gaf mij een grote rust, nog steeds trouwens. Eind september (1977) was ik volledig aan het eind van mijn krachten. Door het gebrek aan slaap verlamden mijn spieren. Mijn enige mogelijkheid zou zijn een baai op te zoeken om te overwinteren. Voor je veiligheid zou je dan een baai moeten hebben met bij de monding een ondiepte waardoor het zware ijs niet binnen kan komen. Wel lig je natuurlijk ingevroren, maar dat is niet erg. Met andere woorden: je moet aan het werk. Het feit dat je een beslissing neemt en vervolgens daarmee aan de slag gaat helpt je over de diepste inzinkingen heen en zolang je geest dat kan ben je niet verloren. In mijn geval resulteerde dat in het toch weer verder gaan in westelijke richting en als je dan ook nog wat geluk hebt blijkt er toch weer wat voorde- ring te komen."

Het is gelukt

Begin oktober 1977 vaart Willy de Roos de Beringstraat in. Hij is daarmee de eerste zeiler die de reis boven het Amerikaanse continent, voor een groot deel 'single handed', heeft volbracht. Als hij later de baai van Vancouver binnen zeilt, wacht hem een groots onthaal. Wat blijkt namelijk: vele radioamateurs hebben zijn vorderingen gevolgd (Willy is zelf ook radioamateur). Zonder dat



De zeiltocht die Willy de Roos in 1977 aflegde.

hij ervan op de hoogte is werd zijn reis door de kranten in Canada op de voet gevolgd. Zo bleek hij daar meer indruk te hebben gemaakt dan in zijn of eigenlijk onze regionen. Want echt, de *Williwaw* heeft al haar reizen met Willy de Roos onder de Hollandse driekleur gemaakt. Toen Willy's vader drie jaar oud was vertrokken zijn ouders, dus Willy's grootouders, naar België, doch zij behielden de Nederlandse nationaliteit. Willy, op zijn beurt, heeft vervolgens altijd zijn Nederlandse paspoort behouden. En zo waar, bij aankomst in Vancouver komt er zelfs een gelukstelegram van de Nederlandse regering.

Toch weer verder

Na ruim een half jaar in Vancouver te zijn gebleven, in welke periode Willy ook nog even naar huis vliegt, wordt de *Williwaw* weer vaarklaar gemaakt voor het volgende traject. In juni 1978 vertrekt hij zuidwaarts voor de ronding van Zuid-Amerika via Kaap Hooft. Hij krijgt op dit traject een Belgische alpinist, Jean Bourgeois, mee die in Antarctica bergen wil gaan beklimmen. De bedoeling is dat hij door Willy afgezet zal worden en na een afgesproken tijd weer opgehaald. Echter zeer zware ijsgang gooit roet in het eten en Willy durft hem niet aan land te laten gaan uit angst dat hij hem later niet meer kan oppakken. Drie maanden blijft hij een boord, maar de rest van de reis volbrengt Willy alleen. Grappig is nog te vermelden dat al die tijd Willy in de kleine achterkajuit verblijft, terwijl een gast de grote voorste accommodatie tot z'n beschikking krijgt. Wel is hier het keukentje en de eettafel, maar toch aanzienlijk ruimer dan achter.

Tenslotte

Nadat Willy en de *Williwaw* terug zijn in België worden er nog twee reizen gemaakt. Een reis naar Antarctica waarin hij de Bahia Margarita wil bezeilen, maar hij komt niet verder dan de monding van de baai, en een reis waarin hij het journaal van Magelhães als leidraad heeft. Groot is zijn bewondering voor de prestatie van Magelhães die een onbekende straat in vaart met tientallen aftakkingen om uiteindelijk in de Stille Oceaan uit te komen. De weg door de straat wordt gevonden door zorgvuldig

de stromingen en het zoutgehalte van het water te observeren. Bij een splitsing van waterwegen zal een verminderd zoutgehalte namelijk op een rivier duiden en niet op de zeestraat waar jij door wilt. Sir Francis Drake volbracht vele jaren later de snelste doorvaart met een zeilschip, 16 dagen, en zonder mechanische (hulp)voorstuwingsmiddelen. In 1990 keert de *Williwaw* terug van deze laatste reis en heeft haar schipper genoeg gezwoven. De reis om Noord-Amerika heeft in Canada zoveel opwinding veroorzaakt dat de stad Vancouver de *Williwaw* graag als monument wil aanschaffen. Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen ziet ook het belang in om dit

schip te bewaren en uiteindelijk wordt het aangeschaft door de vereniging 'Vrienden van het Scheepvaartmuseum' en zij schenken het aan het museum. Echter een stilliggend schip, dat zonder noemenswaardige schade 360.000 zee-mijlen heeft afgelegd, zal onvermijdelijk wegwijnen en zonder een volledige conservering onherroepelijk verdwijnen. Er wordt een vereniging 'De vrienden van de Williwaw' opgericht die, onder leiding van Danny Ghys, loods te Oostende en zoon van de eerder genoemde kapitein van de Mercator Roger Ghys, het 'achterstallige' onderhoud op zich neemt en de *Williwaw* ook weer in de vaart wil gaan brengen. In 1998 neemt het stadsbestuur van Antwerpen, waaronder het scheep-

vaartmuseum valt, een verstandige beslissing en draagt de *Williwaw* voor een periode van vijf jaar aan de 'vrienden' over. De inmiddels opgerichte STAB doet met de *Williwaw* mee met diverse Cutty Sark Tall Ships' races. Zo zullen we hopelijk de *Williwaw* op de komende Sail Amsterdam 2005 kunnen begroeten. Bij Sail 2000 was ze onopgemerkt gebleven. Als u niet kunt wachten, zult u komende zomer naar Antwerpen moeten gaan als daar de tall ships liggen tijdens Sail Antwerpen. Wij zullen u via onze bladen hiervan op de hoogte houden.

Het hospitaalschip ANASTASIS

Door: J.M. Schoonens

Op 27 augustus j.l. bracht een bestuursdelegatie van 'Volle Kracht' een bezoek aan het hospitaalschip Anastasis dat, onder andere ter gelegenheid van de Wereldhavendagen, in Rotterdam was afgemeerd. De Anastasis is het voormalige Italiaanse passagiersschip Victoria, bouwjaar 1953, tonnage 11.701, lengte 159 meter en heeft een bemanning van 410 personen.

De *Anastasis* is het vlaggenschip van de Mercy Ships vloot van drie schepen. Het zijn varende ziekenhuizen die havens aandoen om mensen in nood gratis medisch te behandelen. Jaarlijks worden zo duizenden straatarme kinderen en volwassenen geholpen. De vloot bezoekt de armste gebieden van de wereld. De bemanning bestaat onder meer uit artsen, verpleegkundigen, instructeurs, landbouw- en waterbouwkundigen. Zij stellen hun professionele vaardigheden, zonder enige materiële vergoeding - ze moeten er zelfs voor betalen - beschikbaar om blijvende verandering te brengen in de ontwikkelingsgebieden. In de vroegere eetzaal eerste klasse maakten we kennis met een zeer enthousiast en gelovig bemanningslid, die ons iets over het mooie werk van Mercy Ships vertelde en een videofilm liet zien. Behalve bij medische hulp is Mercy Ships ook betrokken bij bouw-, landbouw- en onderwijsprojecten in Afrika. Mercy Ships

maakt niet alleen mensen beter, maar probeert ook de leefomgeving en leefomstandigheden van de bevolking te verbeteren en de zelfwerkzaamheid te vergroten.

Na de introductie in de 'eetzaal' volgde een rondleiding volgens een vaste route door het schip.

Aan de wanden in de gangen hangen foto's van patiënten voor en na hun behandeling. Door een hazenlip misvormde gezichten zijn gecorrigeerd en oogproblemen zijn verholpen. Volwassenen en kinderen kunnen weer lopen met behulp van een prothese.

Aan boord zijn drie operatiekamers en een beddenzaal met ruim veertig bedden. In een van de hutten is een medisch laboratorium waar vrijwilligers hun bloed kunnen afstaan voor de patiënten. In een andere hut is een CT-scanner opgesteld. Het apparaat past te nauwer nood en het is ook niet nieuw, maar het werkt. Voor de 50 kinderen die met hun ouders meevaren is er een school aan boord en is er speelruimte.

Tijdens de rondleiding mocht er ook in de machinekamer worden gekeken en werd de brug bezocht. Met trots werd gewezen op de 'moderne' stuurmachine die door een sponsor aan Mercy Ships was geschenken.

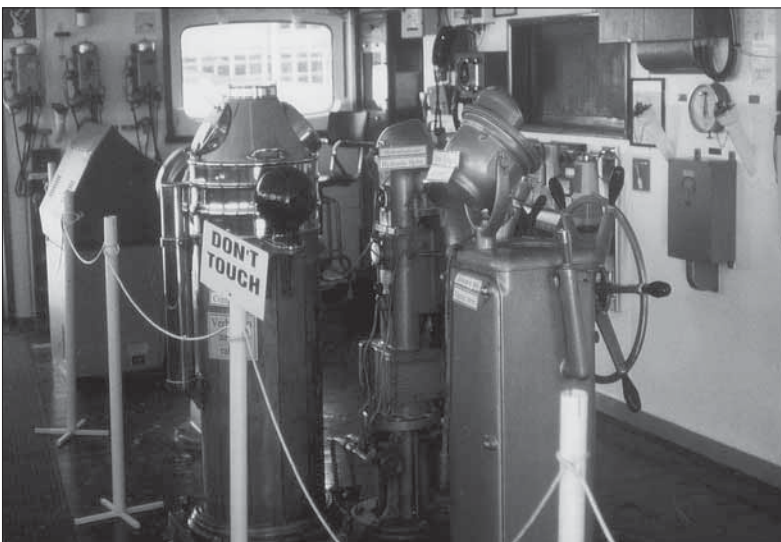
Aan het eind van de rondleiding maakten we kennis met de Nederlandse eerste stuurman Jurryan Schutte, die al vele jaren als vrijwilliger aan boord is en die zich laat sponsoren door vrienden, familie en kerkgemeenschap. Hij krijgt immers geen salaris en moet betalen voor kost en inwoning. Ook de kapitein is een Nederlander! Al met al hebben we veel waardering gekregen voor het prachtige werk van de vrijwilligers en voor Mercy Ships.

Sinds 1978 heeft Mercy Ships:

- meer dan 12.000 operaties uitgevoerd aan boord van haar schepen;
- meer dan 220.000 mensen behandeld in mobiele praktijken;
- meer dan 110.000 mensen een tandheelkundige behandeling gegeven;
- meer dan zes miljoen kilo medicijnen, materialen en apparatuur naar ontwikkelingslanden gebracht;
- vele honderden plaatselijke gezondheidswerkers getraind en onderwijs gegeven en
- meer dan 370 bouw- en agrarische projecten voltooid.

Meer weten over Mercy Ships?

Neem dan contact op met Mercy Ships Holland, Strevelsweg 700/317, 3083 AS Rotterdam, telefoon 010 - 4102877, www.mercyships.nl



De brug van de ANASTASIS.

Foto: Hilde de Man