

(deel I)
De legende
van de
Sterke Yerke



Het avontuur van de *Sterke Yerke* begon, vol bravoure, in 1974: een stel jonge kerels van begin twintig wilde de zee op met een vlot. Heel Nederland leefde mee dankzij alle media-aandacht. In mei 2021 gaat er na 42 jaar weer een vlot met de naam *Sterke Yerke* te water, dat is dan nummer IV. Net als toen wordt ook nu aandacht gevraagd voor het milieu. Door: Klaas Smit Foto's: Archief Sterke Yerke

Op papier is *Sterke Yerke IV* klaar, maar in het echt moet het vlot nog worden gebouwd. Voor wie het zich niet meer kan herinneren, in 1974 wilde een groep van zo'n zeven jongens met de *Sterke Yerke* avonturen beleven. Eerst varen over de Friese meren, maar daarna de zee op. Met wei-

nig kun je veel bereiken, dachten ze bijna een halve eeuw geleden en dat hebben vier van hen bewezen: de broers Guus (schipper) en Chris (kok) Schweigmann, Leo van der Ploeg (tuigage) en Frits Riemersma (onderzoek en fotografie) staken in 1979 de Atlantische Oceaan over met vlot nummer 3. Daar waren



inzet: Chris Schweigmann stak samen met broer Guus en twee andere opvarenden de oceaan over

boven: De eerste proefvaart met het derde "oceanwaardige" vlot in Friesland

inzet, doorzettingsvermogen en een goed netwerk voor nodig, en daarover beschikten deze vier jongens en de vriendengroep die erbij hoorde.

Chris Schweigmann overleed op 4 november 2019 en Leo van der Ploeg onlangs op 3 maart 2021, maar zijn maten van het eerste uur zijn

rechts, boven: Het eerste vlot *Sterke Yerke I* ging in 1973 te water. Inderdaad, het was de tijd van radiozendschip Veronica

midden, rechts: Een stapel oliedrums werd aan elkaar gelast en daarmee dreef het vlot

midden, links: De oorspronkelijke groep Yerkers kende elkaar van school en de kroeg

onder, links: *Sterke Yerke I* onderweg naar Terschelling nadat eerst verkenningstochten waren gemaakt op de Friese vaarwegen

onder, rechts: Afgemeerd in de Prinsentuin te Leeuwarden met aan dek een tent, biertap en een orgel. Ook toen al kregen de Yerkers veel belangstelling

er nog steeds van overtuigd dat geloofwaardige en succesvolle initiatieven klein en thuis beginnen. Die visie gaan ze nu overdragen op een nieuwe generatie. Naast een dosis idealisme, want onze wateren zijn sterk vervuild geraakt met microplastics en daar willen ze iedereen bewust van maken, te beginnen met de jeugd. Mensen moeten in beweging komen met als doel een gezonde aarde voor mens en dier. Stap voor stap.

Het begon in Bar Sybs

In 1974 zat een vriendengroep van de detailhandelsschool in Leeuwarden in Sybs koffiebar. Dé kroeg van Leeuwarden, in die tijd zeker. De school hadden ze al een aantal jaren geleden afgerond en de zeven jongens waren inmiddels jonge mannen van een jaar of 21. 'We troffen elkaar toen weer voor het eerst sinds lange tijd,' begint Wilfred de Jong, een van de zeven en in 2021 genietend van zijn pensioen. 'En zoals dat gaat, kwam het ene na het andere biertje op tafel. Aan het eind van de avond zeiden we tegen elkaar dat dit heel erg leuk was en dat we elkaar vaker moesten zien.' Eén van ons zei: "Dat kan wel, dan gaan we een vlot bouwen waarmee we de zee op kunnen". De volgende ochtend werd ik wakker en dacht ik dat het een geintje was. Maar nee, het werd een serieus plan. Chris regelde daarna oliedrums, die we aan elkaar hebben gelast en binnen een paar weken hadden we een vlot. Helemaal gemaakt van sloopmateriaal voor nog geen 500 gulden, inclusief een buitenboordmotor van 30 pk. Een serieus vlot van 12 m lang en 5 m breed met houten dek waarop twee masten stonden.' Er zaten twee grote zijwaarden aan en het tuig bestond uit afgedankte zeilen. Aan boord stond een tent, een orgel en een biertap. Niet zomaar een vlot...

In beeld

Nog voor de zomer van 1974 ging het vlot te water. 'De eerste tocht ging van Leeuwarden naar Grou. We hadden er wel een volgboot bij, want we waren er niet helemaal zeker van of



het vlot heel zou blijven. Stel dat het zou breken, dan moesten we wel gered kunnen worden.' Die eerste tocht verliep goed en het vlot kreeg de naam *Sterke Yerke*. In 1974 werd ook de Friese Elfstedeweek te Water georga-

niseerd, een tocht waarin de deelnemers met boten langs de Friese elf steden varen. *Sterke Yerke* was erbij en de NOS deed verslag van die vaartocht. Zo kwamen ze met het vlot in beeld en hadden ze ineens landelijke bekendheid.



linksboven: Omdat met vlot nr. 1 schipbreuk werd geleden bij Scheveningen, werd een tweede vlot gebouwd dat Engeland wel zou bereiken. Inmiddels waren er (materiaal)sponsors genoeg. Ook dit vlot bestond uit aan elkaar gelaste oliedrums met daarop stevige dwarsbalken

rechtsboven: De masten worden gezet op vlot nr. 2

Sterke Yerke II wordt te water gelaten

onder: Londen bereikt!

De zee op

De jongens kregen zoveel vertrouwen in hun vlot dat het tijd werd voor het grote water. 'Het project zat vol met avontuur, we hadden bekijks en we jutten elkaar op. "We gaan naar Terschelling", werd op een keer geroepen. De *Yerke* brachten we naar Harlingen om het Wad op te gaan. Eigenwijs als we waren, dachten we met het ondiepe vlot wel in een

rechte lijn naar de Brandaris te kunnen varen. Zo werkt het niet op het Wad en voor we het wisten zaten we vast op een zandbank. Trekkend en slepend hebben we de *Sterke Yerke* er weer afgekregen en konden we onze reis naar het Waddeneiland vervolgen. Terschelling hebben we daarna bereikt.'

De ideeën werden wilder, want als je met het vlot op de Waddenzee kon varen, waarom dan niet op de Noordzee? 'Engeland werd het volgende doel,' vervolgt Wilfred. 'Onze tochten hadden al veel publiciteit opgeleverd en met de hulp van twee sponsors konden we het vlot "zoekklaar" maken. We kregen een radarreflector en een nieuwe achtermast, waardoor we onder vol tuig ongeveer 100 vierkante meter zeil konden hijsen.' De *Sterke Yerke* voer van Friesland via het IJsselmeer en Amsterdam naar IJmuiden.

'We lagen klaar in IJmuiden voor de oversteek naar Engeland, maar de wind was westelijk. Met het vlot konden we niet opkruisen, dus moesten we wachten op wind uit een gunstige richting. Die bleef lang uit, maar op vrijdag 22 augustus 1975 vertrokken we. Na twee uur varen, strak langs de Nederlandse kust, zakte de voormast door het houten dek en knapte het voorstag. We moesten noodgedwongen uitwijken naar de haven van Scheveningen. De NOS had ons verhaal alweer opgepikt en op het Acht Uur Journaal was te zien dat we schipbreuk hadden geleden bij Scheveningen. Een plaatselijk bouwbedrijf zag die beelden op het nieuws en leverde meteen gratis al het materiaal dat we nodig hadden. Het gehavende vlot werd in een dag opgelapt en een dag later vertrokken we alsnog richting Engeland.'

Overvaren

Op zee bleek dat de *Sterke Yerke* helemaal zo sterk niet was. 'Tien mijl buiten Scheveningen schoten de tonnen los en begon het vlot te breken. We hebben Rijkswaterstaat opgeroepen om ons te komen redden. We staken de tonnen lek, maar kregen ze niet allemaal stuk. De boot van Rijkswaterstaat is zes keer over het vlot heen gevaren en pas daarna zonk het en vormde het geen gevaar meer voor de scheepvaart.' Het einde van *Sterke Yerke* en het einde van de oversteek naar Engeland, zo leek het, maar niets bleek minder waar. 'Voor ons stond vast dat we een nieuwe *Yerke* gingen bouwen,' vertelt Wilfred.

'We waren met *Sterke Yerke I* zo bekend geworden, dat we voor nummer II genoeg sponsors konden krijgen. Ook de NOS had weer interesse in de avonturen met een nieuw vlot van oliedrums. In 1976 werden namelijk de Olympische Spelen gehouden en er zat een

behoorlijke tijd tussen de ene en de andere sport, en met radioreportages over onze reis naar Engeland konden ze die pauzes mooi vullen. Eén van de sponsors stelde een volgbboot ter beschikking en een verslaggever van de NOS kon daarop mee. Ook onze etensvoorraden lagen aan boord van het volgschip.

Toen wij losgooiden in IJmuiden, was de volgbboot daar nog niet helemaal klaar voor. Wij konden al vast wel gaan, zij zouden ons wel weer inhalen. Maar de volgbboot kon ons niet vinden. We hadden alleen walkietalkies aan boord om contact te maken en elk uur probeerden we dat. Vaker kon niet, omdat de batterijen dan te snel leeg zouden raken. Inmiddels begon de kleine etensvoorraad op te raken. Vlak voor Engeland kwamen we ook nog in dichte mist terecht met windstilte. We hoorden scheepshoorns en motoren van vrachtschepen, maar hadden geen idee waar die zich bevonden. Op alle hoeken van het vlot stonden we op de uitkijk, wat eigenlijk helemaal geen nut had; we zagen toch niets. Het was doodeng, maar we hielden ons groot.' Toen schipper Guus Schweigmann zenuwachtig werd, dacht Wilfred: 'Nu mag ik ook nerveus worden.'

Ambassadeur

Veilig en wel bereikte het vlot na vier dagen echter de monding van de Theems en de bemanning kreeg weer contact met de volgbboot. Maar het thuisfront leefde nog in onzekerheid. 'We hadden een transistorradio aan boord en daarop hoorden we dat we als vermist waren opgegeven: "Twaalf Friezen vermist op de Noordzee", zo luidde het nieuwsbericht. Thuis hebben ze best wel even in de rats gezeten.' De *Sterke Yerke II* bereikte op 13 augustus 1976 ongeschonden de Tower Bridge waar vlot en bemanning werden verwelkomd door de Nederlandse ambassadeur in Engeland. 'Als stoel kreeg de ambassadeur een kratje bier,' vertelt Wilfred. Een van de twaalf opvarenden van het vlot heeft een vrouw getroffen in Londen en is daar gebleven. 'We waren inmiddels internationaal bekend geworden. De publiciteit hadden we niet meer in de hand, de media gingen aan de haal met ons verhaal.'

Sterke Yerke II zeilde op eigen kracht terug naar Nederland, maar onder de Tower Bridge was een nieuw, wild plan ontstaan: een Atlantische oversteek naar Curaçao. *Sterke Yerke II* was daarvoor niet geschikt, die werd geschonken aan de zeeverkennergroep "Greate Pier" in Sneek. Voor een oceaanoversteek hadden ze een groter vlot nodig, dat meer geld kostte. In 1978 richtte initiatiefnemer Henk van Dam de Stichting *Sterke Yerke* op voor de



Onder grote belangstelling gaat *Sterke Yerke III* te water aan de voet van de Oldehove in Leeuwarden

rechts: In het ruim van een binnenvaartschip werd het vlot de Rijn op naar Bonn gebracht

bouw van *Sterke Yerke III*. In plaats van oliedrums maakte men voor het frame gebruik van baggerbuizen. Die zijn sterker dan aan elkaar gelaste ijzeren vaten.

Bemanningslid Leo van der Ploeg zorgde voor een nieuwe tekening van het vlot én een zeilplan. In het *Yerke Foto Journaal* staat: 'Yerke I en II bewogen als rupsen op het water. *Sterke Yerke III* werd één compact geheel.' Op de vijf buizen van twaalf meter lang, laste men dwarsscheeps vier wrangen, die onderling ook weer goed verbonden waren. Zo ontstond een stevig geheel met genoeg drijfvermogen. Daarop kwam een sterke houten vloer.

Onderzoek naar vervuiling

'We vonden het niet genoeg zomaar op pad te gaan,' gaat Wilfred verder. 'We moesten een doel hebben. Guus was schipper op de grote vaart en wist hoe sterk de oceanen vervuild waren. We wilden met onze oversteek naar Curaçao aandacht vragen voor die vervuiling. Contact met de Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee leverde een flinke bijdrage op, zodat we *Sterke Yerke III* konden voltooien. Op 14 april 1979 ging dit zeevaardige vlot, wederom in Leeuwarden, te water. De Vereniging had wel een voorwaarde gesteld aan de bijdrage: een project opzetten waarmee de vervuiling die de Waddenzee via de Rijn bereikte, aangetoond kon worden. 'Ik was nog student biologie en zat midden in mijn tentamens,' begint Frits Riemersma, 'toen ik werd gevraagd of ik mee wilde met *Sterke Yerke III*. Ik kon dat onderzoek naar vervuiling wel opzetten. Ik was niet nauw betrokken geweest bij de eerste twee *Yerkes*,



maar ik trof de jongens wel regelmatig in Leeuwarden. Natuurlijk wilde ik mee. Met een vlot de oceaan over was een avontuur waar ik bij wilde zijn.'

'Om vervuiling te meten ontwikkelden we het flesjesplan,' vertelt Frits. 'Duizenden lege, vierkante Bokma jeneverflessen vulden we met een beetje zand en een antwoordkaart. Eerst ging *Sterke Yerke III* in het ruim van een vrachtschip naar Bonn. Daar begon onze stroomafwaartse tocht over de Rijn. Onderweg gooiden we 500 flessen overboord. Vinders van de flessen lazen op de antwoordkaart het verzoek deze terug te sturen en erbij te vermelden waar en wanneer ze de fles hadden gevonden. Op deze manier konden we aantonen hoe de loop was van het 'vervuilde' Rijnwater. Die flessen dreven van Hoek van Holland over de Noordzee naar het Wad, zelfs naar het Duitse Wad. Zo werd aangetoond waar het Rijnwater helemaal terechtkomt.'



De bemanning van nr. 3 vlnr Guus Schweigmann, Leo van der Ploeg, Chris Schweigmann, Frits Riemersma

boven: Onderweg op zee

rechtsboven: De vervuiling van de kust door Rijnwater werd aangetoond met behulp van 500 flessen

Grondige voorbereiding

De oceaan steek je niet zomaar eventjes over met een vlot. De voorbereidingen lijken verdacht veel op een militaire operatie, qua grondigheid. ‘We konden niet allemaal mee naar Curaçao,’ gaat Wilfred verder. ‘Voor een aantal jongens was het veel te ingrijpend. We hebben het inmiddels over 1979 en wij waren ver in de twintig. Sommigen van ons hadden verplichtingen aan de wal of waren getrouwd en hadden kinderen. Dan ga je niet even een paar honderd dagen of langer de zee op.’ Vier vrienden van de groep - Guus, Chris, Leo en Frits - hadden wel de mogelijkheid en wilden de tocht gaan maken. ‘Ze moesten fysiek in topconditie zijn,’ vertelt Wilfred. ‘We hebben allemaal ons gebit laten renoveren, hebben navigatiecursussen gevolgd, bij het Medisch Centrum Leeuwarden kregen we uitleg over het eventueel onderweg kunnen verwijderen van een blinde darm, we zijn getraind in EHBO en moesten medicijnkennis opdoen,’

zegt Frits. ‘Er kwam heel wat kijken bij een oceaanoversteek met een vlot.’

Het grote avontuur kon beginnen en op 1 augustus 1979 gooiden de vier bemanningsleden in Harlingen de trossen los. De *Yerke* voer langs de kust van Engeland naar het zuiden maar de ene storm volgde na de andere en toen het te ruw werd, moesten ze op de rede van Brighton wachten. Terwijl het vlot en de bemanning een veilig heenkomen vonden, werden de deelnemers aan de Fastnet Race overvallen door windkracht 10. In die beruchte race van 1979 kwamen 15 zeilers om het leven. Hierna werd het beteren zeilden de Friezen naar de Canarische Eilanden. Onderweg deed zich nog een klein drama voor. Tijdens een stormachtige nacht verdwenen zowel de scheepskat Hummel als de papegaai Kokkie, maar eind september bereikte de *Yerke III* dan toch de haven van Las Palmas. Het eerste deel van de tocht zat erop. De bemanning liep het vlot na, sloeg opnieuw eten en drinken in en rustte uit voor de grote oversteek. 🦉

Op www.sterkeyerke3.nl vind je meer verhalen over de avonturen met de eerste drie vloten.

BEROEMDE VLOTEN IN DE GESCHIEDENIS

Wie geen boot kan bouwen en toch vil varen moet het doen met een vlot. Bind wat drijvend materiaal aan elkaar vast, stevig genoeg om de deining te pareren en je “vaart”. Om het vlot hangt een zekere romantiek; misschien omdat het varen ermee toch een kwestie is van je overgeven aan de elementen. Ook in de moderne geschiedenis zijn er heel wat vlotprojecten geweest. De allerbekendste is natuurlijk de *Kon-Tiki* (1947) van Thor Heyerdahl, waarmee drie grote expeditie werden ondernomen. Daarna bouwde Heyerdahl de *Ra*, een vlot van papyrus, waarmee hij de Atlantische Oceaan over wilde steken. De eerste oversteek mislukte, maar *Ra II* haalde de overkant wel. In 1954 zeilde William Willis op 61-jarige leef-

tijd solo van Zuid-Amerika naar Amerikaans Samoa op zijn balsahouten vlot *The Seven Little Sisters*. In 1956 bouwde de Fransman Eric de Bisschop een Polynesisch vlot om de oostelijke Stille Oceaan over te steken van Tahiti naar Chili (oftewel Thor Heyerdahl in retourstand), de *Tahiti-Nui*. De *Lehi IV* (1958) maakte de oversteek van de Amerikaanse Westkust naar Hawaii. De ontdekkingsreiziger Vital Alsar maakte in 1973 een reis vanuit Ecuador naar Australië met drie vloten (Las Balsas, foto rechts) gemaakt van weinig meer dan balsahout. De *Acali* (eveneens in 1973) had niet zozeer een reisdoel maar diende een “Big Brother experiment”. Een wetenschapper zette vijf mannen en zes vrouwen op een vlot van 12 bij 7 meter. Ze voeren van de Canarische Eilanden naar Mexico en overleefden vele tegenslagen zoals zelf-



moordpogingen, ernstige ziekten, orkanen en aanvallen van haaien. Nog in 2011 maakte een vlot een Atlantische oversteek, de *AnTiki* een eerbetoon van de 85-jarige avonturier Anthony Smith en drie mede-bejaarden aan Thor Heyerdahl.