



De legende van *Sterke Yerke*

De bouw van een nieuw vlot (deel 3)

Begin 2021 zou SRF Shipbuilding in Harlingen beginnen met de bouw van een nieuwe *Sterke Yerke*. Planningen en verwachtingen werden echter doorkruist door corona. Toch is men hoopvol deze zomer nog van wal te steken. We namen een kijkje bij het constructiewerk.

Door: **Klaas Smit** Foto's: **Archief Sterke Yerke** en **Klaas Smit**

'Sterke Yerke IV lijkt erg op nummer III, maar is nu 6,75 meter breed en 14,95 meter lang,' vertelt Frits Riemersma, de "onderzoeker" op het vlot tijdens de oceaanovertocht in 1979-80. 'De buizen hebben een diameter van een meter en zijn daarmee iets ruimer. Ook het oppervlak van het dek is ruimer dan van nummer III. Toen de buizen bij de werf aankwamen, deed dat beeld me echt weer denken aan de bouw van nummer III. Ik realiseerde mij toen pas dat een nieuw hoofdstuk van ons avontuur nu echt gaat beginnen.'

'Ook al is het ruim veertig jaar geleden dat we met *Sterke Yerke III* de oceaan overstaken, *Ster-*

ke Yerke is nog steeds ongekend populair,' vult Wilfred de Jong aan, de vice-voorzitter van het huidige bestuur achter de *Yerke*. 'Een Fries bedrijf benaderde ons met de opmerking: "Het zal ons toch niet gebeuren dat een niet-Fries bedrijf straks geleverd heeft wat wij ook kunnen leveren." Nu we *Sterke Yerke IV* bouwen, is het hartverwarmend om te merken wat de naam *Sterke Yerke* nog steeds teweegbrengt. Daar profiteert dit nieuwe project van en dat

boven: Stuk voor stuk worden de kegelvormige uiteinden van het vlot aan elkaar gelast

rechts: Olivier van Meer tekende een ander, handzamer tuigplan voor het vlot



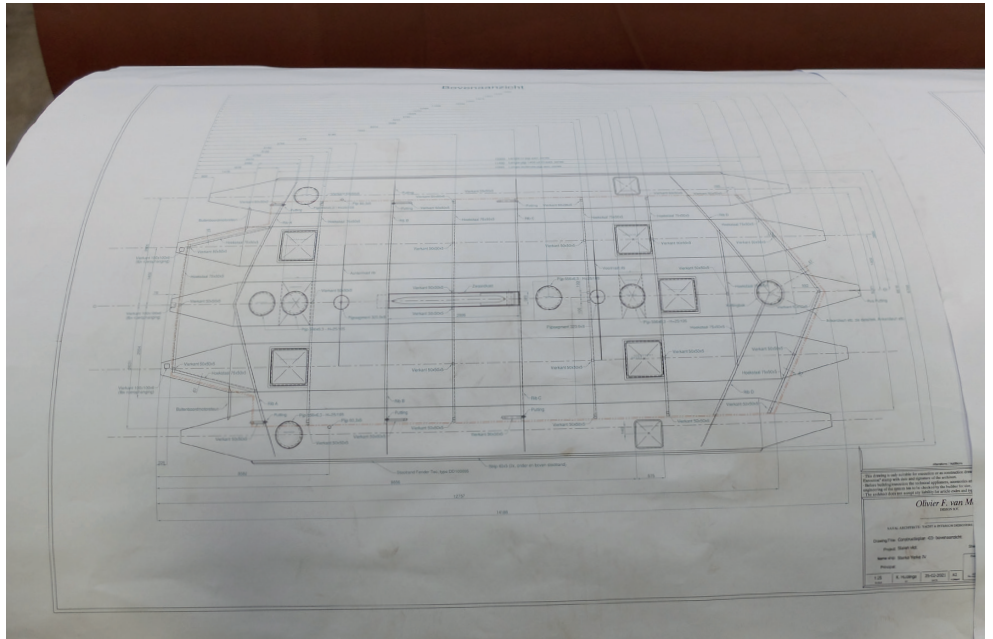


boven: De bouw van *Sterke Yerke III* in 1978

rechtsboven: Jan Sipma heeft de buizen waaruit het vlot is opgebouwd in de goede positie geplaatst en de eerste wrang erop gezet



rechtsonder: Op één van de drijvers liggen de bouwtekeningen van Van Meer die Jan Sipma houvast moeten bieden. De voorste wrangen komen diagonaal op de buizen te staan



moet ook, want het gaat allemaal veel kosten. Gelukkig krijgen we veel steun, ook in natura.' Noemenswaardig zijn in dat opzicht de bijdragen voor het touwwerk van BijRinus uit Harlingen, voor de solar-apparatuur van Combi Noord uit Franeker, en voor de kleding van de teamleden door Jan Eringa kleding uit Sneek. 'Port of Harlingen bood spontaan een gratis ligplaats aan zolang we op de Waddenzee varen. Bedrijven denken mee en denken vooruit, echt geweldig', aldus Wilfred.

Ook in de jaren na de bouw zijn behoorlijk wat middelen nodig om met jongeren te kunnen gaan varen. 'Ondersteuning blijft daarom welkom,' gaat Wilfred verder.

'Ook schippers voor het vlot en mensen die enthousiast over het probleem van microplastics kunnen vertellen op expedities met *Sterke Yerke IV*, zijn nog nodig. Gelukkig is de financiering van de bouw van het vlot rond en kon SRF beginnen met het maken ervan.'

Een kopie van *Sterke Yerke III*?

Het bouwen van een nieuw vlot biedt de kans het beter te maken dan het vorige. De mannen die de oceaan over hebben gezeild met vlot nummer III, wisten het beste wat er anders moest. Maar, ondersteuning van een gerenommeerd jachtontwerper was zeer welkom. 'Vlak voordat de bouw leek te gaan beginnen, zochten mensen van de stichting mij op,' zegt jachtontwerper Olivier van Meer.

'Nadat ze hadden verteld wat ze wilden, bood ik meteen aan hen te sponsoren.

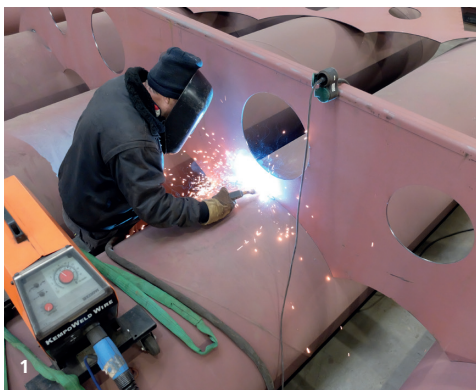
Met *Sterke Yerke IV* willen ze een educatief project opzetten over milieu en dat spreekt me aan. Jongeren bewust maken van de *plastic soup* die we hebben gecreëerd, kan niet vaak genoeg onder de aandacht komen. Ik wilde helpen bouwtekeningen te maken voor de werf, want 'ontwerp' vind ik een wat te groot woord. In grote lijnen was al duidelijk hoe deze *Sterke Yerke* eruit moest komen te zien.' Olivier van Meer heeft wel een andere tuigage bedacht, want de vorige vlotten hadden naar zijn idee te veel kleine zeiltjes.

'Drie basiszeilen - bezaan, grootzeil en voorzeil - kunnen het zware en niet al te gestroom-

lijnde vlot behoorlijk laten varen. Het traditionele profiel blijft zo intact en je houdt ook nog het vlotgevoel. Daarnaast stelde ik voor er een serieus oplopend midzwaard en roer in te zetten, net als bij mijn Puffin ontwerpen hebben. Dat is sterk en als je een zandplaat opvaart, blijven ze heel.'

Veiligheid

Sterk, simpel en sober zijn de termen die van toepassing zijn op vlot nummer vier, naast veiligheid. Zo zijn alle drijvers toegankelijk via ronde inspectiegaten. Er zitten ook vierkante toegangsluiken op het dek, waardoor je in drijvers kunt komen. Olivier: 'Die zijn gemaakt om zaken in de drijvers te kunnen



1 Alles wordt eerst met puntlassen vastgezet

2 Jan bestudeert regelmatig de technische tekeningen om alles in een keer foutloos vast te lassen. 'Er staat 500 uur voor dit project en een beetje aanrommelen kan ik me niet veroorloven.'

3 De kegelvormige uiteinden voor en achter worden in delen geleverd

4 De kegelvormige uiteinden zijn klaar voor montage aan de buizen

5 Frits Riemersma is tevreden over de ruimte in de buis - 20 centimeter meer dan bij Sterke Yerke III

6 Stukje voor stukje wordt het frame van het vlot aan elkaar gelast. Het plan was om elektromotoren in te bouwen, maar het vlot is te groot en te zwaar en elektromotoren krijgen het niet van zijn plek. Of je zou teveel ruimte opofferen aan een accubank. Gelukkig kon Boot Akkrum twee buitenboordmotoren van ieder 50 PK leveren.

opslaan en om bij technische installaties te kunnen komen. Er is wel een tent op het vlot, maar die is niet geschikt om alle voorraden in op te slaan. Meezeilende jeugd kan in die tent schuilen tegen slecht weer en je kunt er naar een fatsoenlijk toilet met genoeg privacy. Maar meer is het niet. De verwijderbare zeering rondom is geen luxe nu er met jongeren gevaren gaat worden op het Wad.'

Veiligheidsmiddelen

Wilfred de Jong voegt nog toe: 'Niet alleen bij het ontwerp is veiligheid belangrijk, ook de veiligheidsmiddelen die nodig zijn tijdens het varen krijgen nu veel meer aandacht. En zoals dat met veel dingen gaat bij dit project, dient de oplossing zich al aan op het moment dat je gaat nadenken over het probleem. Oud-KNRM'er, Wadkenner en ervaren zeezeiler Ed Huisman bood aan zich te buigen over de veiligheidsmiddelen aan boord. Ed maakte voor ons de keus uit de lange lijst mogelijke middelen. Het Yerke-team zit nog in de modus van bouwen, dus mensen als Ed zijn voor ons zeer

waardevol. We moeten ook al vooruit kijken naar het moment dat de trossen losgaan.'

Vertraging

In februari waren de vijf buizen afgeleverd bij SRF, die de bijna vijftien meter lange drijvers van het vlot vormen. Bouwmeester Jan Sipma kon beginnen met het in elkaar zetten van het vlot. 'Het zoeken naar het juiste bedrijf om de tekening om te zetten naar gesneden stukken staal, heeft even geduurd,' vertelt Jan Sipma. 'Vooral de kegelvormige uiteinden van de drijvers snijden, is lastig. Dat komt heel precies en niet iedereen beheerst die vaardigheid. 'De eerste wrang plaatsen is het moeilijkst,' vertelt Jan Sipma. 'Eerst heb ik de vijf buizen op de juiste afstand van elkaar neergelegd. Op de buis heb ik markeringen aangebracht voor de plaats van de wrang. De holtes in de wrang waren gelukkig precies goed, zodat een eventueel scheefliggende buis meteen opviel. Na wat duwen en trekken, lagen de buizen exact parallel aan elkaar en kon de wrang vastgezet worden. Door er meteen een tweede wrang bij

te plaatsen, had ik een goede basis.’ De tekeningen van Van Meer zijn helder en de bouw van de grote onderdelen verloopt vlot. ‘Het moeilijkste zijn de details en de zaken die vooruitgeschoven zijn,’ zegt Wilfred. ‘De planning was dat eind april al het laswerk klaar zou zijn en het vlot in de coating kon voor 6 mei. Na het aanbrengen van die coating, kunnen we niet meer lassen. Dus vragen als: waar moeten de bolders precies komen? Willen we wel of geen sleepoog vlak boven de waterlijn? Waar moet de stang voor het sleepnet komen om plastic mee te vangen? dat soort vragen waren belangrijk om op 6 mei een “Proefmoment” te kunnen houden. Op die dag wilden we vieren dat al het ijzerwerk van het vlot gereed zou zijn.’ Helaas liep die planning in het honderd omdat de werf kampte met een corona-uitbraak. Vlak voor de coronauitbraak was ik zelf nog even bij SRF in Harlingen langsgegaan. Daar leek het vlot al bijna klaar, maar dat was schijn. ‘Kijk, alles zit wel vast,’ vertelde Jan Sipma, ‘maar dat is alleen nog met puntlassen.



Nu moet alles nog volledig aan elkaar worden gelast en daar hebben we nog wel twee weken werk aan.’ Begin mei kon het laswerk gelukkig weer worden hervat. Daarna staat het schoonmaken en vetvrij maken op het programma en kan de coating erop. ‘De verwachting is nu dat half mei het roestige ijzer er pikzwart uitziet,’ vertelt Wilfred. ‘Hopelijk kunnen we snel daarna het Proefmoment of halverwege-de-bouw-feestje organiseren.’

Op naar de tewaterlating

Daarna is het tijd om het vlot af te timmeren. Gelukkig is het hout voor het dek op tijd geleverd, vooral dankzij inspanningen van houthandel De Oude Hengel. Samen met het bedrijf Ekwadraat nam de bouwploueg van Sterke Yerke nog eens door hoe het vlot met zonnepanelen zelfvoorzienend kan zijn. Met tuigerij De Groot uit Stavoren en Olivier van Meer is nog eens doorgesproken of alles straks in de praktijk zo optimaal mogelijk werkt als op papier is bedacht. ‘We wilden niet nog meer vertraging oplopen,’ zegt Wilfred. ‘Alle leveranciers hebben hun uiterste best gedaan om op tijd te leveren, dan moesten wij ons ook tot het uiterste inspannen en op tijd weten wat we willen. Op deze manier kunnen we het afbouwen soepel laten verlopen.’ Vooral levertijden liepen flink op, evenals prijzen voor materiaal. Ook verzekeringspremies bleken niet stabiel en stegen. ‘Dat waren dingen die soms tot lastige keuzes leidden,’ zegt Wilfred. ‘Aan de andere kant zijn we overstelpt met mooie initiatieven. Zo kregen we spontaan nieuwe ontwerpen voor T-shirts aangeboden, is er een extra mild Sterke Yerke biertje gebrouwen van 3,7%, en komt er een single uit in het Nederlands, Fries en Engels.’ De planning blijft dat het vlot voor de zomervakantie klaar is, maar of dat haalbaar is, is nog onduidelijk. De officiële tewaterlating staat gepland in augustus of september, in thuishaven Leeuwarden en volgens traditie in de Prinsentuin. Corona bepaalt nu mede dé dag, maar ook de agenda van degene die het vlot gaat dopen. Want de stichting heeft hoog ingezet en heeft de belangrijkste ceremoniële man van Nederland gevraagd het vlot te dopen.

Op www.sterkeyerke.nl, de Facebookpagina en op Instagram vind je meer over Sterke Yerke IV. Hier lees en zie je straks ook welke avonturen de jeugd beleeft met dit nieuwe vlot.

boven: vlnr Johan Vos (bestuur Sterke Yerke) Julian Brouwer (ontwerper plasticvanger) en Wilfred de Jong (bestuur Sterke Yerke) bij de plasticvanger

onder: Het lichte, nieuwe Sterke Yerke bier



YERKE VOOR DE JUNIOREN

‘Thys Wadman schrijft een jeugdboek over Sterke Yerke voor de bovenbouw van het basisonderwijs, het Yerke Junior boek,’ vertelt Frits Riemersma. ‘Guus Schweigmann en ik helpen hem met verhalen over onze oceaانavonturen. Het jeugdboek zal authentieke foto’s en prachtige illustraties van Wim Swart uit Lemmer bevatten. En, er komen leuke opdrachten in voor de jongeren. Mijn onderwijzershart komt weer helemaal tot leven.’

De uitgave komt tot stand in nauwe samenwerking met Johan Dalstra en het VMBO Maritiem & Techniek van de Maritieme Academie Harlingen. Het boek krijgt zowel een Fryske als een Nederlandse editie. Alle basisscholen in Fryslân ontvangen voor de zomervakantie het boek. Over de manier waarop dit boek aangeboden gaat worden, denken nu kinderburgemeesters na. Er komt ook een Yerke Junior Vlottenbouw Challenge voor de groepen 7 en 8 van de basisschool, inclusief een heuse vlottenrace.

Volwassenen kunnen zich onderdompelen in de roemruchte historie van Sterke Yerke tijdens een tentoonstelling erover in het Fries Scheepvaart Museum in Sneek in 2022. En, Omrop Fryslân maakt een documentaire over Sterke Yerke IV. Dit zijn alleen de zaken waarvan we nu zeker zijn. Het kan niet anders of er zullen onderweg nog meer initiatieven oppoppen. De geest is echt weer uit de fles.’