



## 1986: wie niet sterk is moet slim zijn

### Hans Roodenburg, Leiden

Tot de sporthelden van mijn jeugd behoort naast figuren als Wim van Est en Abe Lenstra ook Jeen van den Berg. In 1956 zit ik aan de radio gekluisterd als hij wordt onttroond door de vijf van het Pact van Dokkum die in Leeuwarden samen over de streep komen. En dan de onwerkelijke beelden van Reinier Paping in het Noordfriesse poollandschap. Ooit meedoen aan die tocht lijkt een onbereikbare droom.

In de jaren zeventig ga ik er in geloven. Ik behoor niet tot de categorie krachtpatzers uit De Lier of Ter Aar, de tuinderszonen die als het ware met schaatsen aan zijn geboren. Ik heb ook geen geweldige schaatstechniek, maar ben van nature wel gezegend met een hoog uithoudingsvermogen. Er is een kans, maar het zal hard werken worden. Wie niet sterk is moet slim zijn, dus eind jaren zeventig aangemeld bij de Elfstedenvereniging en daardoor als lid nummer 03421 verzekerd van een vroege starttijd.

Tijdens de lange en strenge winter van 1979 lijkt het ervan te gaan komen, maar de vele sneeuw gooit roet in het eten. Wel maak ik onder barre weersomstandigheden de overtocht over het IJsselmeer van Medemblik naar Staveren en terug, een schaatsevenement dat maar hoogst zelden mogelijk is.

In 1985 komt het er dan eindelijk van. Maar te veel trainingskilometers vlak voor de tocht blijken fataal. Het slechte ijs op de Morra, in de aanloop naar Staveren, sloopt mijn voeten. Uiteindelijk valt in Harlingen het doek.

Na de mislukking van het jaar daarvoor komt in 1986 onverwacht snel de herkansing. De ochtend voorafgaand aan de tocht krijg ik de gouden ingeving om eerst nog mijn schaatsen onderhanden te laten nemen door De Grim in Rijnsburg, één van de schaarse specialisten op dit gebied. Het is er druk, maar als Elfstedenrijder krijg ik voorrang. Met de schaatsen blijkt van alles mis. Eerst wordt de juiste bocht met een boogstraal van 22 meter aangebracht en dan wordt de voorkant van de ijzers onder handen genomen. De vorm wordt veranderd van model 'duwboot' in model 'speedboot', waardoor je als een speer over de slechte stukken kan vliegen. Dan de trein naar Leeuwarden, waar ik mijn intrek neem in Pension Schippers (al weken daarvoor gereserveerd), een chauffeurslogement recht tegenover de Frieslandhal.

Woensdag 26 februari. Het is 's ochtends bitter koud, maar het ijs op de eerste helft van het traject is goed. Ik schaats nooit achter andere rijders, omdat ik de scheuren voor me tijdig wil kunnen zien, maar dat heeft wel het nadeel dat je niet kan profiteren van de luwte van je voorliggers en dat je dus meer arbeid moet verrichten. Het is nu zaak om rustig maar gestaag door te rijden en niet te pauzeren. Aldus lukt het om twee uur voorsprong op te bouwen ten opzichte van het schema van vorig jaar. Na Franeker wordt het snel donker en komt de kou opzetten. De sloten en vaarten worden ook smaller.

Onderweg zie ik een rijder op hockeyschaatsen en gewapend met een ijshockeystick, naar later blijkt een in Duitsland gelegeerde Amerikaanse militair die de tocht als zwatrijder op deze wijze heeft volbracht. Hij is overigens niet de enige die op verkeerde schaatsen rijdt. De meeste Elfstedenrijders rijden namelijk op hoge in plaats van lage noren. Lage noren zijn bij uitstek geschikt voor tochten op natuurijs. Hoge noren zijn daarentegen ontworpen om op een ijsbaan bochten te kunnen nemen zonder dat de schoen het ijs raakt, maar die eigenschap is tijdens een tocht volkomen overbodig. Ondertussen belast je met die hoge noren, door hun grotere hefboomwerking, wel meer dan nodig je enkels.

Om een uur of acht, half negen nader ik, in de volle overtuiging de tocht fluitend te kunnen uitrijden, Bartlehiem. Maar een paar minuten later, ploeterend op de schotsen en scheuren van de Dokkumer Ee, wordt mijn hoop de bodem ingeslagen. Dit gaat dus niet meer lukken. Even voor tienem aangekomen in Dokkum en nog niet helemaal kapot, zie ik toch weer mogelijkheden en besluit ik het erop te wagen. Het wordt natuurlijk een race tegen de klok. Maar met de wind in de rug en beter ijs op het laatste stuk lukt het om een kwartier voor tijd te finishen.