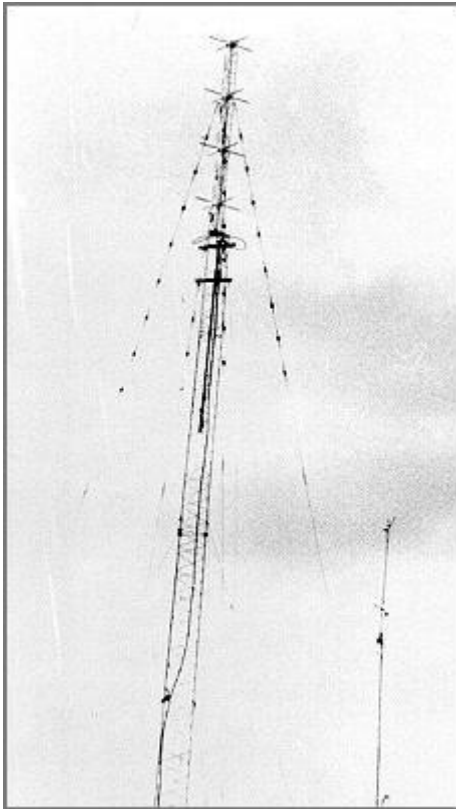


EEN GRONINGER COASTER INGEZET VOOR EEN DEENS RADIOSTATION



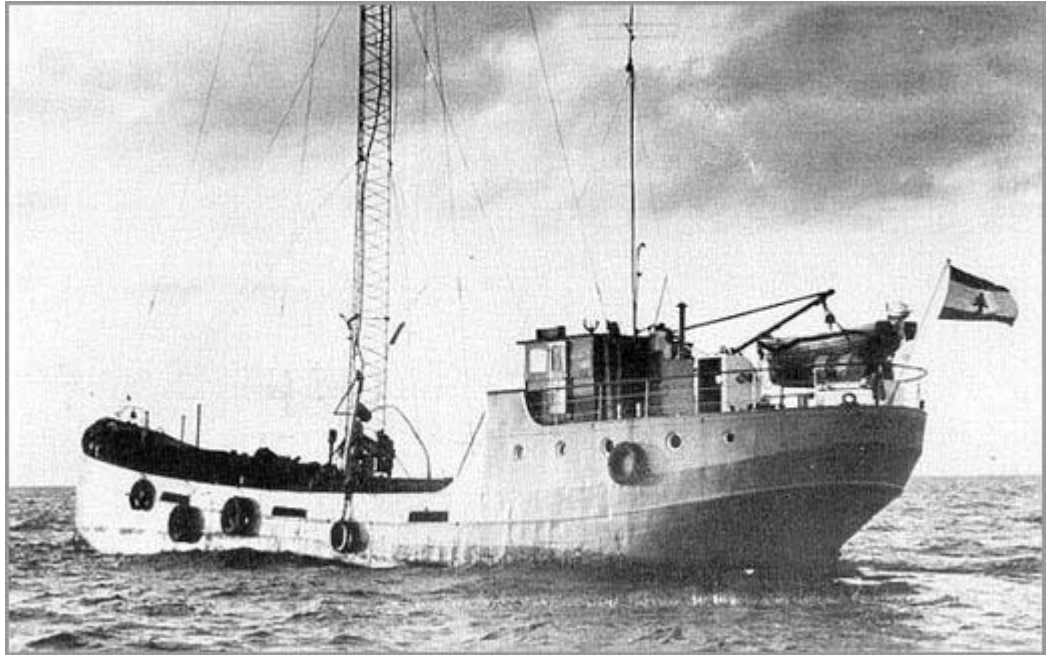
Weinig van bekend

Als je de diverse boeken over de historie van de zeezenders erbij pakt en je zoekt op DCR, hetgeen stond voor Danmarks Commerciële Radio, zal je zien dat er vrijwel niets bekend was over het schip dat men gebruikte voor de uitzendingen: de MV Lucky Star. Zij werd in augustus 1961 voor het eerst voor de kust van Denemarken gefotografeerd. Slecht valt te lezen dat er onderlinge strijd was binnen de leiding en de stafleden van Radio Mercur in de jaren 1960 en 1961. Hierdoor werd vooral de standaard van de programmering naar beneden gehaald. Er werd door een aantal stafleden zelfs een poging ondernomen hun vijandige collega's uit te kopen, hetgeen mislukte. Hierop besloot een aantal van hen zelf dan maar een ander schip te laten inrichten en van daaraf te gaan uitzenden. Vervolgens is terug te vinden dat men de beschikking had over de in Libanon geregistreerde coaster, the MV Nijmah Al Hazz, die via een aantal ondernemingen onder dekmantel was gehuurd en vernoemd was tot MV Lucky Star. Vervolgens wordt in de geschiedschrijving gemeld dat op 15

september 1961 de uitzendingen vanaf de MV Lucky Star een aanvang namen met een vermogen van 20 kW.

Verder niets terug te vinden

Er wordt echter verder niets gemeld over het gebruikte schip, waar nu verandering in zal komen. In de loop der jaren heb ik zo het één en ander bijelkaar gesprokkeld over dit schip. Zo werd het in het jaar 1913 gebouwd in de provincie Groningen als



vrachtlogger en wel op de werf van de firma H. van der Werff in Stadskanaal. Deze Friese ondernemer had tevens een werf in het eveneens in de Provincie Groningen bestaande plaatsje Westebroek. In de jaren veertig van de vorige eeuw zou het bedrijf opgaan in Visser en van der Werff Scheepsbouwerij.

Ook uit Friesland

Rond 1900 verhuisde een zekere Einte Holwerda vanuit Friesland naar Gasselternijveen om van daaruit binnen de scheepvaart actief te zijn. Een zoon van Einte, Hendrik trouwde met Roelfina Sloots. Zij kwam ook uit een schippersfamilie. Het eerste schip dat Hendrik liet bouwen werd naar zijn vrouw genoemd 'Roelfina I'. Deze tweemast kotter werd dus vlak voor de aanvang van de Eerste Wereldoorlog gebouwd in Stadskanaal en beschikte over een laadvermogen van 220 ton. Met dit scheepje werden reizen gemaakt naar onder andere landen als Schotland en Noorwegen. In 1923 kocht Hendrik de Roelfina II. Hij was nu reder, want hij had belangen in de Vier Gebroeders, de Roelfina I en de Roelfina II .



Onder zeil

Deze tweemast logger beschikte in het begin niet over een motor maar ging onder zeil op zee zodat afhankelijk van de

weerstandigheden de tochten werden ondernomen. Pas in 1927 werd het zeilschip voorzien van een motor, een 3 cilinder 4 tact van de Brons Motoren fabriek. Deze motor werd in het jaar 1965 vervangen door een 220 pk motor van het merk Dan Normo . Het schip was van origine 131 bruto register ton en werd in een niet bekend jaartal verbouwd waardoor het 167 bruto register ton werd. Een paar jaren nadat de Roelfina II werd aangekocht verdween de Roelfina I uit de familierederij door in 1926 te worden verkocht aan H. Holwerda in Gasselternijveen.

Zes jaar lang

De nieuwe eigenaar zou de Roelfina vervolgens zes jaar lang in eigendom hebben en het daarna weer van de hand doen aan plaatsgenoot H.Sloots Rzn. Het schip bleef nog steeds in de vaart onder dezelfde naam. De nieuwe eigenaar verkocht het vervolgens in een niet nader te bepalen jaar tussen 1932 en 1946 aan J.Sloots. In 1946 werd het vervolgens van de hand gedaan door verkoop aan C. Holscher's Kustvaartbedrijf NV in Rotterdam. Eveneens volgde een eerste naamsverandering en werd de logger omgedoopt tot MV Taurus om vervolgens tien jaar later, in 1956, verkocht te worden aan A. Oudman in Rotterdam, die de toenmalige naam van het schip in ere hield.



Vier jaar later

De eerder gemaakte opmerking dat in 1960 en 1961 het binnen de organisatie van Radio Mercur lang niet gladjes verliep loopt niet synchroon met het volgende feit dat ik recentelijk vond. Het blijkt dat de heer Oudman in 1960, dus vier jaar na zijn aankoop, de MV Taurus al van de hand deed aan een zekere A. Brask Thomsen uit Kopenhagen die het schip in de haven van Stege liet ombouwen tot zendschip. In de scheepvaartarchieven wordt gemeld dat aldaar de registratie werd omgezet in die onder Panamese vlag en naamsverandering in MV Lucky Star. Nergens in eerder genoemde archieven wordt melding gemaakt van registratie onder Libanese vlag dan wel de naam 'Nijmah All Hazz', hoewel er wel een foto voorhanden is waarop deze naam op het schip is aangebracht.

Slechts op zeezendersites

De naam komt wel voor op sites van mensen die de zeezenders als hobby hebben. Zo werd ondermeer genoemd in het archief van RadioVisie dat het schip eigendom werd van Etablissement Technique International gevestigd in Liechtenstein. Het waren de voormalige personen uit de Mercur Organsatie, Anders Dahlerup, Nete Schreiner and Hans Vangkilde, die het nieuwe station DCR hadden opgericht. Op de site van RadioVisie werd niet de naam van de haven van Stege genoemd maar puur ergens in België en uitgerust met een antenne van Amerikaanse makelij.



Zee was te sterk

Men verzorgde een grote mix aan programma's, waarbij ook klassiek en politiek niet werden vergeten. Toch sloeg het programma niet aan bij de luisteraars en sloeg het schip bij slecht weer zelfs gedurende een storm op de Zweedse kust. Wel kwam men terug in de ether. Maar in januari werd er weer gebroederlijk gefuseerd met Radio Mercur en was het schip de eerste

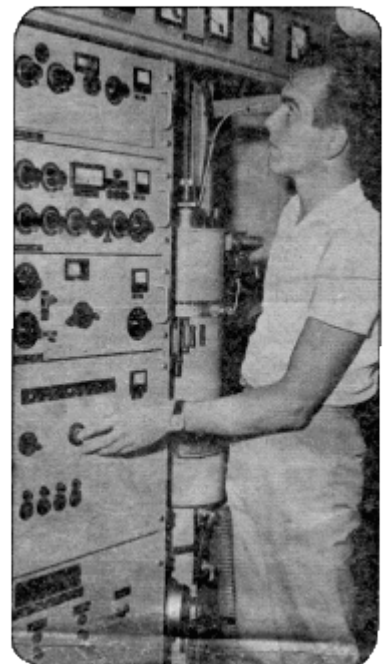
die via een parlamentsbesluit besloot uit de ether te gaan. Het was 1962 en het schip kwam vervolgens snel in handen van de firma CV Bron uit Kopenhagen, die haar herbouwde tot een coaster met behoud van haar naam en haar Hundested als thuishaven gaf. Een jaar later werd het echter verkocht aan Knud E. Witthoft in Rasmussen en aan nieuwe mede eigenaar en kapitein Edvard Madsen uit Hundested. Wel werd een nieuwe naam aan het schip gegeven, waarna het de MV Kamila Witthoft heette.

Zes jaar later

Deze twee heren houden het schip onder de nieuwe naam, in de vaart om het vervolgens over te doen aan Carl E. Larsen uit Norresundby, die het schip andermaal een nieuwe naam geeft en als MV Vendelbo werd omgedoopt met als thuishaven Aarhus. Het schip zou vervolgens in de maand september 1974, ja direct na de indiensttreding van de anti zeezenderwet in Nederland, verkocht worden aan ijzer- en staalhandelaar Poul Christensen. Die het schip naar zijn eigen scheepsloperij Dansk Skipsophug in Nakskov bracht. Oud ijzer was het einde van het schip. Maar wel dient nog vermeld te worden dat het voordat het naar Poul werd verkocht nog enige tijd lag opgelegd in de haven van Fredericia wegens financiële problemen van Larsen.

Buiten de scheepsarchieven om

Maar toch vond ik in de loop der jaren meer. Ik heb in de eind jaren zeventig, alvorens de krant vele jaren later zou worden opgedoekt, enkele middagen mogen rondlopen in het archief van Het Vrije Volk: een krant die een vrij goede aanhang had maar op een bepaald moment de strijd met de vier grote kranten niet langer aankon en werd opgeheven. In mijn archief is derhalve onder meer een knipsel terug te vinden uit Het Vrije Volk van 23 augustus 1961 die de kop mee kreeg: Felle strijd in Denemarken om stokoude Lucky Star .





De journalist, die het verhaal schreef, werd niet bij name genoemd, maar had het over een mysterieus schip dat al sinds de maand juli van 1961 in de Maashaven van Rotterdam lag afgemeerd.

Het zou de oorzaak worden genoemd van een felle strijd in Denemarken. In werkelijkheid een stokoude kleine coaster van slechts 170 ton, waarmee men een Deense vorm van Radio Veronica wenste te maken. Volgens het verhaal lag het scheepje met de naam Lucky Star al weken lang stil in de haven van Rotterdam om een signaal af te wachten te mogen vertrekken naar internationale wateren voor de Deense kust om daar haar radio uitzendingen op te starten. De reden, zo werd aangegeven door de toenmalige havenautoriteiten, van het lange verblijf was dat de eigenaren niet in staat waren een nieuwe vlaggenstaat te vinden.

Andermaal fouten

De lengte van het schip werd op 21 meter geschat terwijl de krant tevens meldde dat de MV

Roelfina in Stadskanaal was

gebouwd in opdracht van de firma Holscher uit Rotterdam.

Hoewel deze onderneming het schip pas in 1946 in handen kreeg, 33

jaar na de afbouw van het schip. De eerder genoemde eigenaar Oudman, die in 1956 het schip had gekocht, tekende op 15 juli 1961 contracten met de Deense eigenaren van DCR. Sindsdien zou er gordijn van geheimzinnigheid rond het schip zijn geweest: Ondertussen zou het verkocht zijn aan de Compagnie Internationale

Technique te Zürich, maar een cargadoor die de transactie voor de reder tot stand bracht, zegt niet te weten waar deze firma te bereiken is.

Andermaal de Denen

Wel wist de journalist te melden dat de cargadoor slechts te maken had met een Deen genaamd Knudsen die zich had gepresenteerd als productie leider van het nieuwe station DCR. Deze had de cargadoor gemeld dat er een firma was opgericht



in Liechtenstein die vervolgens het schip en technische installatie zou verhuren aan de directie van DCR. Toen de Lucky Star bij de scheepswerf Waalhaven werd gerepareerd, was Knudsen wel de man die voor het geld zorgde en hij is ook de man die wekenlang probeerde het

scheepje buiten Nederland en Denemarken te laten registreren. Om het raadsel compleet te maken liet dezelfde Knudsen dezer dagen, via een tussenpersoon te Kopenhagen, bekend maken dat de Lucky Star nog dezelfde week voor de Deense kust zou arriveren.

Naar Beiroet

De journalist wist tevens te melden dat Knudsen niet terug was gegaan naar Denemarken maar zijn reis in zuidelijke richting had verplaatst om te proberen een vlaggenstaat te vinden via Libanon. De coaster lag ondertussen nog steeds in de haven van Rotterdam en dat zonder radioantennes in de mast en ook was er door de journalist geen bemanning aan boord geconstateerd. Hij was nog wel voor informatie op de Directie voor de Scheepvaart, verantwoordelijk voor het beheer van ondermeer de Waalhaven, op onderzoek uitgegaan maar daar had hij de deksel ook op zijn neus gekregen toen hij te horen kreeg dat daar men niet bevoegd was informatie te geven. Tevens werd de journalist duidelijk te kennen gegeven dat het betreden van het toekomstige zendschip een strafbaar feit zou zijn.

Dan maar andere autoriteiten

De journalist van Het Vrije Volk was wel een bijtertje want hij ging voor verhaal gewoon door naar andere autoriteiten, in dit geval de PTT. Daar kreeg hij te horen dat de activiteiten bij het schip bekend waren en dat er nog steeds onderzoek gaande was. Ze heeft recentelijk het toekomstige zendschip van onder tot boven



laten onderzoeken, zonder dat er een clandestiene zender werd ontdekt. Uiteraard voor die tijd en heden ten dage ook zou bij het vinden van een zender directe in beslag name het vervolg zijn geweest.

Telefonisch

Knudsen was toch nog bereid commentaar te leveren en stelde dat de PTT niet de kans zou krijgen zenders dan wel apparatuur in beslag te kunnen nemen. Hij verklaarde namelijk dat er wel zenders in bezit van de organisatie waren maar dat deze slechts aan boord zouden komen als de MV Lucky Star op volle zee zou zijn. Uiteraard wilde Knudsen niet melden waar de zenders zich bevonden op welk moment en waar in internationale wateren de overheveling zou plaats vinden. Maar in Denemarken zat men intussen, volgens Het Vrije Volk, behoorlijk in de maag met het nieuwe schip, want het zou het tweede illegale project voor de kust worden. Bovendien zou, volgens de journalist, in de toekomst de vlag van het land van registratie nooit op het schip verschijnen (één der foto's bewijst het tegendeel) en zou de naam van de thuishaven niet worden aangebracht. En zo is er weer een klein stukje historie geopenbaard.

Copyright Hans Knot 2004

Geen zee te hoog voor de Groninger Coasters

Het begrip "Groninger Coaster" gaat verder dan de honderden schepen voor de kustvaart die tussen 1920 en pakweg 1970 zijn gebouwd op de werven in de Provincie Groningen. Vele binnenschippers in die vroege dagen hadden de behoefte de binnenwateren te verlaten en met schepen vracht te brengen en te halen uit Duitsland, Denemarken en Zweden. Onmogelijk met een niet zeewaardig binnenschip. Uit deze behoefte werden schepen ontworpen die zeewaardig waren

maar tevens vracht als het ware voor de deur konden leveren. Via de Wad en Sontvaarders van rond de 250 ton kwam men tot het ontwerp van de klassieke Groninger Coaster met in die dagen een maximum tonnage van 500 ton. In de mid 70er jaren was het gebeurd met dit scheepstype, een ander type schip was gewenst, de containers kwamen om de hoek kijken. Voor een prikje waren ze te koop, vaak vele jaren al opgelegd. De meeste verdwenen naar de sloop, tientallen werden omgebouwd tot zandzuiger, enkelen kwamen in de zuidelijke wateren terecht en de echte geluksvogels onder deze coasters werden omgebouwd tot radio zendschip. De Mebo, King David, Aegir, the Peace ship en de Lucky Star van DCR. De Mebo is wel niet gebouwd in Groningen, echter ze behoort tot de Groninger coasters. Vele werven in Nederland en in Duitsland namen het basis ontwerp van de Groninger coasters over en beschouwden het als een standaard.

Van de Lucky Star zijn weinig fotos gepubliceerd. Toch is er nu een foto boven water die, voor zover mij bekend, niet eerder is geplaatst. Een luchtfoto uit 1946 toen op de boeg de naam Taurus stond:

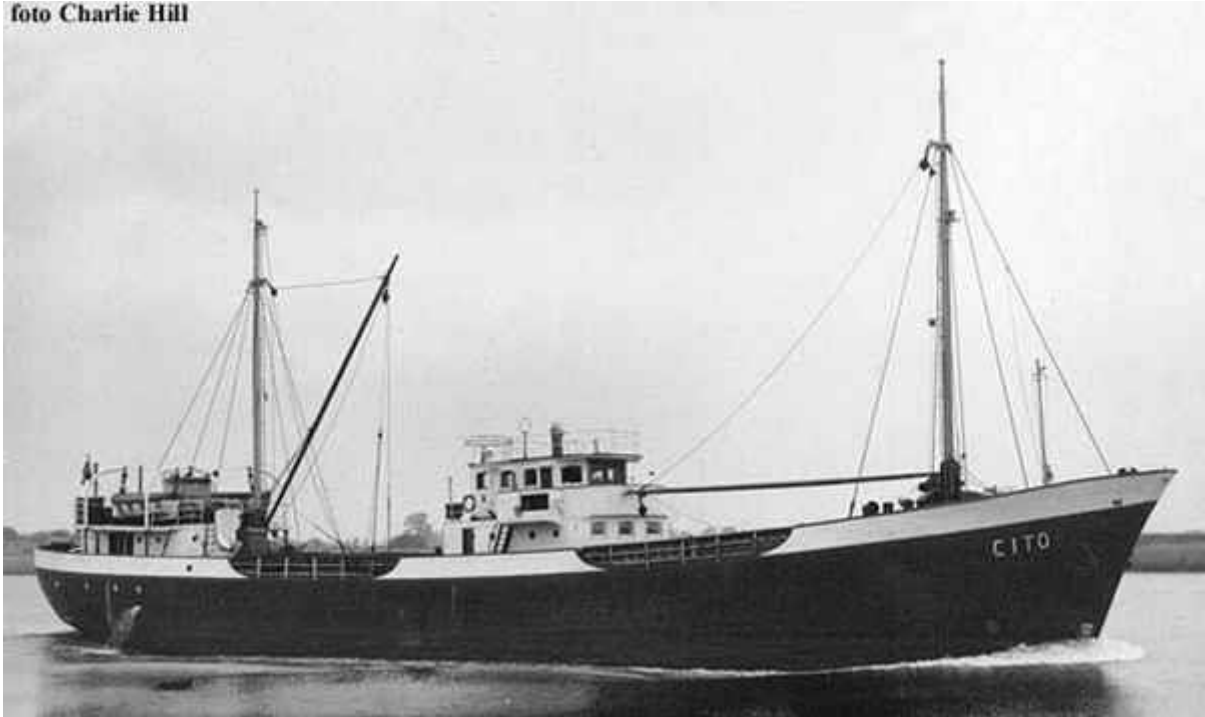


Taurus <Lucky Star> 1946

Tevens nog enkele fotos van the Peace ship als Rolf, Westpolder en Cito:



foto Charlie Hill



tenslotte nog een foto van de



.....Aegir varend door het Groninger Eemskanaal

Voor het beschikbaar stellen van deze fotos gaat mijn dank uit naar Jelle Bijlsma.
Copyright Paul de Haan 2004