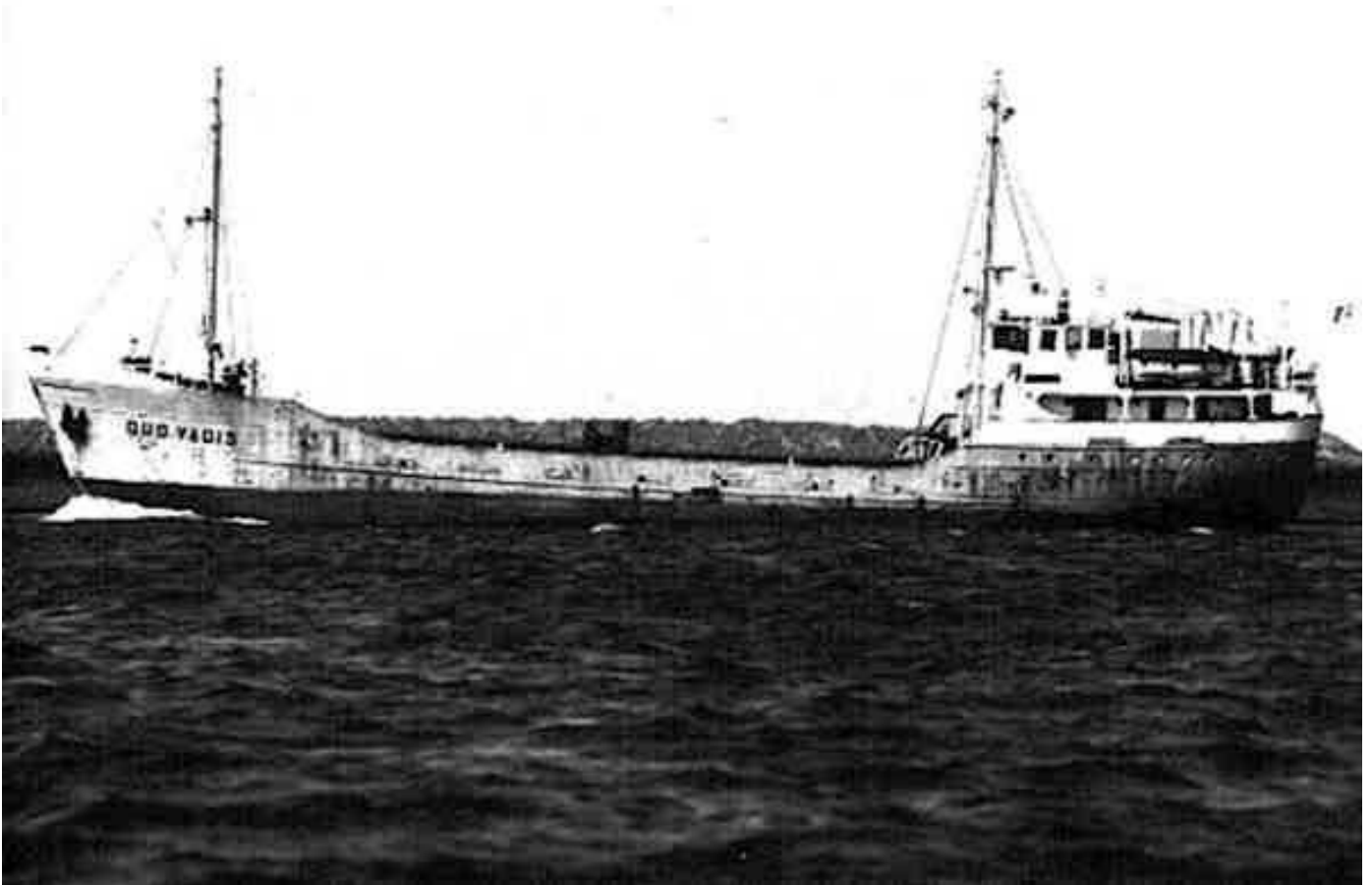


MANOR PARK VAN ORIGINE EEN GRONINGER COASTER



Ik kijk met een bepaalde regelmaat naar de [internetsite over coasters](#) in Groningen maar, zo bleek half februari 2007, niet vaak genoeg. Het was Bert Meijer die me er op wees dat de coaster van de dag de 'Quo Vadis' was, ofwel beperkt in de zeezenderwereld bekend als de MV Manor Park. Direct gaan mijn gedachten naar een viertal radiovrienden waarmee ik al dan niet regelmatig contact heb en vaak amusant de herinneringen, onder genot van een echte pint, terughalen: Paul Graham, Stuart Russell, Chris Cortez en Peter Moore. Toen ik de op de coaster site geplaatste foto's dan ook terug zag en de beheerder ervan vroeg om meer informatie inzake de betreffende coaster was ik verkocht. Ik moest een verhaal opdiepen, die ik eerder als hoofdstuk had gepubliceerd in het boek 'Historie van de zeezenders 1974-

1992, meer mislukkelingen en duimzuigers', uitgegeven door de Stichting Media Communicatie in Amsterdam, 1994.



Tegen het einde van de zoveelste poging van Gerard van Dam om het Radio Delmare project goed van de grond te krijgen (1979) was er ook sprake van dat er een aantal Britten betrokken zou worden bij dit project. In werkelijkheid kwam het erop neer dat één Brit, Paul Graham, aan boord kwam. Zijn taak was het starten van programmatapes van de Nederlandse service en het verzorgen van onderhoudswerkzaamheden. Door Gerard van Dam, de grote man achter Delmare, was beloofd dat Paul Graham en zijn maatjes in de toenmalige toekomst een eigen Engelstalige service, onder de naam 'Radio Atlantis', zouden gaan runnen. Het noodlot sloeg echter toe toen andermaal Radio Delmare werd dwars gezeten door organisatorische problemen en er slechts één bemanningslid uiteindelijk aan boord bleef: Johan Rood. Zonder eten en drinken besloot ook deze uiteindelijk zich over te geven, hetgeen voor de zoveelste maal was dat de autoriteiten het van de Delmare-clan wonnen.



Paul Graham was erg teleurgesteld in het mislukken van het project en besloot met een aantal andere vrije radio aanhangers een eigen zeezenderproject op te zetten. Onder hen ondermeer Neil MacArthur (Stuart Russell) en Chris Cortez. De laatst genoemde, zeezender freak van het eerste uur, was de grote animator achter dit mislukte project. Hij wist een schip te koop in de haven van Sunderland, gelegen aan de Engelse noordoost kust. Het betrof de MV Manor Park die in eigendom was van Betson Shipping Ltd en Ringsend Co Dublin, terwijl het geregistreerd was via de onderneming Blond Marine Services. Als plaats van registratie stond Dublin vermeld, een registratie die trouwens gedurende de gehele voorbereidingsperiode zou worden gehandhaafd. Tussen september 1979 en augustus 1980 werd er driftig 'gewerkt' hoewel tot realisatie van de plannen, te komen tot een tweelingstation onder de naam 'Radio Free England/ Radio Ventura', het uiteindelijk niet kwam. Chris had in de loop der 60'er jaren een groot aantal contacten opgebouwd en was bovendien in de landpiraten scène terecht gekomen.



Tezamen met een aantal vrienden had hij in de eind 70'er jaren alle beslommingen rond Radio Caroline nauwlettend gevolgd en was er van overtuigd dat er zondermeer ruimte zou zijn voor een tweede station, dat zich moest gaan richten op bet Britse luisterpubliek. Nog ver voordat de MV Manor Park werd opgespoord had men al de beschikking over zowel een AM- als SW-zender, elk met een vermogen van 1 kW. Tevens had men een optie op een Philips zender met een vermogen van 10 kW. Deze zender was slechts 18 maanden in gebruik geweest en was te koop voor slechts 7500 Ponden. De MV Manor Park was dan wel zeer roestig in aanblik maar leek volgens de initiatiefnemers zeer geschikt als radioschip aangezien bet een dubbele sloopshuid had en bovendien een zeer goed waterballaststestem. Het schip was technisch gezien door een verzekeringstmaatschappij afgeschreven zodat de oorspronkelijke taak, dat van vrachtschip, niet meer mocht worden uitgevoerd.



Tijdens een transport was een grote lading graan gaan schuiven en had dermate schade aangericht dat zelfs de brug op het schip beschadigd was. Na het mislukken van het radioproject werd door de initiatiefnemers gesteld dat men bedenkingen had over de regeling met de verzekering daar de schade in vergelijking met de verzekeringspapieren aanzienlijk mee viel en er dus gesproken kon worden van een verzekeringszwendel. Met de scheepseigenaar werd, via een makelaar, wel een heel mooie deal afgesloten en wel dat de mensen achter het project volop de tijd zouden krijgen het schip te verbouwen tot zendschip. Pas daarna zou worden gesproken over de betaling van de koopprijs.

foto: B. Th. Gernaat



Dit kwam erg goed van pas mede omdat de lieden met een beperkt budget dienden te werken en potentiële adverteerders pas geld op tafel wensten te leggen nadat bewezen was dat het radiostation daadwerkelijk in de ether zou zijn. Chris nodigde twee andere vrienden uit eens bij het schip te komen kijken en te overwegen mee te doen. Deze twee vrienden, Kevin Turner en Stuart Clark, zouden beiden later zowel voor de VOP als Caroline gaan werken. Stuart's eerste impressie over de MV Manor Park: "Toen ik het schip voor de eerste keer zag waren er vele overeenkomsten met de MEBO II waar te nemen en, hetgeen erg belangrijk was, het verkeerde in uitstekende conditie. Het lag in de bedoeling dat we het grote ruim ondermeer zouden gaan gebruiken voor het bouwen van de studio's en zouden gaan werken met een horizontale antenne, het zgn. T-antenne-systeem, zoals Veronica in het verleden ook had gebruikt.

Het leek ons wel wat om vanaf het begin bij het project betrokken te zijn. Onze taken bestonden uit het volledig schoonmaken van het schip en de assistentie bij de verbouwing tot zendschip. Eén van de lokale zeelieden vertelde ons dermate stuitende verhalen hoe hij in het verleden met schepen had gevaren en gemanipuleerd dat we besloten hem te vragen er voor te zorgen dat we met de Kerstdagen 1979 buitengaats zouden liggen. Er was al voor een ankerpositie gekozen in het Knock Deep, niet ver van de toenmalige ankerplaats van de MV Mi Amigo

foto: B. Th. Gernaat



verwijderd. De generatoren aan boord kregen ook een grote onderhoudsbeurt maar bleken in zeer slechte staat te verkeren. Hierdoor hadden we grote delen van ons verblijf in Sunderland geen licht, geen verwarming en geen heet water. Ook functioneerden de spoelbakken van de toiletten niet. Het kookgerei was iets beter waarbij er vanuit gegaan kan worden dat dit wel minimaal was te noemen. Eigenlijk deed het ons niet daar we alleen maar wilden dat het project zo snel mogelijk van start zou kunnen gaan."

foto: B. Th. Gernaat



Het eerste dat men deed was het schoonmaken van de grote laadruimte. Deels stond er een grote plas water, vermengd met olie. Emmer voor emmer diende deze vieze rotzooi er uit gehaald te worden. Kevin Turner: "Het meest verschrikkelijke karweitje dat je maar kunt voorstellen. Van onder tot boven zat je uiteindelijk onder de olie en daar we alleen maar een koude douche konden nemen duurde het weken voordat die vieze laag, en dus ook de geur, verdwenen was. Vervolgens dienden we de hele binnenwand van het schip, dat voorzien was van een zilverachtige verflaag, te ontdoen van deze laag. Met gasbranders en krabbers waren we

met zijn allen 14 dagen in de weer om deze klus te klaren waarna een rode verflaag zou worden aangebracht. Een van de aanwezige 'freaks' was Brian die het gelukte de generator aan de praat te krijgen. Precies 24 uur hebben we mogen genieten van deze vorm van stroomvoorziening. Het was diezelfde dag dat we 'leenbuurtje' gingen spelen bij één van de opgelegde schepen alwaar we een loopplank meenamen. Direct werd deze zilverkleurig geschilderd om te voorkomen dat men iets zou merken van de diefstal.

Met een kraan werd een grote caravan in het ruim geplaatst waardoor er kon worden gewerkt aan de voorbereidingen tot verbouwing van deze caravan tot studio. Voordat het zover was besloot men eerst de caravan te verankeren waardoor het schuiven in het ruim niet meer van toepassing zou zijn. De caravan was natuurlijk een uitstekend

idee gezien bet een minimale RF-inslag van de zenders zou toelaten. Het enige nadeel was het ontbreken van natuurlicht, hetgeen door de initiatiefnemers als niet belangrijk werd beschouwd. Stuart Clark: "De leefcondities leken verder normaal te noemen. Er waren 7 hutten waar in totaal voor 20 personen ruimte was. De stuurhut, kombuis, kapiteinsverblijf etc. zagen er allemaal schoon uit hoewel hier en daar het nodige gerepareerd diende te worden."



“Als ik het vergelijk met de conditie van de Communicator en van de Ross Revenge in de mid-80'er jaren kan ik concluderen dat de Manor Park rustig met beide schepen



de concurrentie had kunnen aangaan. Terwijl wij hard aan het werk waren het schip uit te rusten was Chris druk doende potentiële investeerders te interesseren. Zelfs werd er iemand in de VS op pad gestuurd om enkele multinationals te bewerken. De reacties waren goed te noemen maar de adverteerders wensten alleen met ons in zee te gaan als we in de ether zouden komen. Reden hiertoe waren de slechte ervaringen die sommigen hadden opgedaan met de financiering van andere voormalige zeezenderprojecten."

Het weigeren van de adverteerders tot het investeren in het project tijdens de

opbouwperiode bleek de nekslag te worden daar al het gespaarde geld van de leden van de groep initiatiefnemers er was doorgegaan en er geen geld meer over was om verder te gaan. Een bewaker werd door de initiatiefnemers aan boord gezet, hetgeen tot de uiteindelijke definitieve mislukking zou leiden. De eigenaar van het schip was inmiddels ook erg ongeduldig geworden en eiste dat men zo snel mogelijk in de ether zou moeten komen aangezien men anders het kopen van het schip wel zou kunnen vergeten. Reden van deze eis was dat de eigenaar had geconstateerd dat de bewaker herhaaldelijk goederen van het schip meenam en doorverkocht, zonder dat deze goederen eigendom van de bewaker waren. Men kon echter niet aan deze eis van de eigenaar voldoen en besloot de reeds ingebouwde zaken weer uit het schip te halen.



Binnen de vrije radio wereld waren al de nodige berichten verschenen omtrent het project en vooral in Engeland werd men helemaal wild toen berichten verschenen als zou de Manor Park plotseling in de haven van Colchester zijn opgedoken. Het bleek dat het hele Radio Free England/Radio Ventura project ten einde was gekomen door gebrek aan de benodigde financiën. In Colchester waren de fans echter teleurgesteld aangezien de Manor Park aan een nieuwe eigenaar was verkocht. De persoon in kwestie was ene Andy Anderson, een naam die bekend klonk in de zeezenderwereld daar deze ook werd gebruikt door één van de voormalige technici van Atlantis. Beide personen hadden echter niets met elkaar te maken en de nieuwe eigenaar van de MV Manor Park had ook hele andere

bedoelingen: het weer inzetten van het schip als vrachtschip binnen Europese wateren.

In 1981 verkocht deze echter het schip daar hij een enorme winst kon maken. Vanuit Sunderland had hij het schip opgekocht voor 25.000 Ponden terwijl nog geen jaar later er 60.000 Ponden voor neergeteld werd door een aantal Italiaanse financiers, die het schip lieten ombouwen tot varende zeilschool. Het doet me trouwens goed te melden dat het ging om een in de provincie Groningen gebouwde coaster van 492 ton. Het schip werd in 1956 gebouwd op de werf van de Gebr. Coops NV in Hoogezand en het had een lengte van 51,97 meter en een breedte van 8,49 meter. Met een snelheid van maximaal 9 knopen voer het schip in de periode tot en met 1978 onder de naam Quo Vadis, alvorens te worden omgedoopt tot MV Manor Park.

COPYRIGHT TEKST HANS KNOT 2007, PICTURES groningerkustvaart.nl, Chris Cortez.