

# SPELEVAREN OP DE NOORDZEE EN IN DE MONDING VAN DE THEEMS



Zaterdag 10 september 2005: 130 mensen uit een aantal landen schepen in op een door de Stichting Media Communicatie gehuurde boot. Vanuit de Tweede Binnenhaven, bij de kade van Rederij Jacques Vrolijk, vertrekt men richting het scheepsgat om vervolgens op te stomen naar het voormalige REM-eiland, waarvan eens in 1964 voor een korte periode zowel radio- als televisieprogramma's werden uitgezonden. De regering besloot een wet van kracht te laten worden zodat de uitzendingen stop konden worden gezet. Ingrijpen door Rijkspolitie en de Radio Controle Dienst gebeurde op 17 december en het eiland stond leeg. Een aflevering van de Duitse politieserie Tatort werd er vervolgens een tiental jaren later verfilmd (Trimmel und der Tulpendieb) en weer later besloot Rijkswaterstaat het eiland aan te kopen en het her in te richten als

meetstation. Ook aan dit gebruik is een einde gekomen en staat de toekomst van het kunstmatige eiland, dat ooit in delen in het Ierse Cork werd gebouwd en op de Noordzee voor de kust van Noordwijk werd geïnstalleerd, in donker licht. Omdat een eventuele koper verplicht is het te onderhouden dient rekening gehouden te worden met minimaal 100.000 Euro aan onderhoudskosten per jaar. Tot nu toe heeft nog geen enkele persoon dan wel onderneming zich aangemeld om het eiland over te nemen en dus is 'de optie sloop' momenteel de grootste optie. Reden genoeg voor de 'zeezenderfans' nog een tochtje te maken naar het eiland.

Maar er waren vele andere tochten, die hun oorsprong vonden in de begin jaren zeventig. In de jaren zestig, zo hoorde je ook wel eens in programma's van je favoriete stations als Radio Caroline, Radio London of een Radio 270, waren er wel individuele tochtjes die door vriendengroepen werden gemaakt naar hun favoriete schuit, voornamelijk verankerd in internationale wateren voor de Britse kust. In de jaren zeventig waren er echter groepen die zich daadwerkelijk gingen inspannen om de aanhangers van de zeezenders betrokken mee te laten genieten van 'het avontuur

op zee'. Zowel de Free Radio Campaign Holland van Hans en Wouter Verbaan als Rob Olthof dienen hierbij te worden genoemd. Rob haalde eerst zijn klantjes binnen via annonces in kranten en het blad Pirate Radio News, waarbij vooral de buitenlandse fans werden gevonden. In 1978 bracht hij zijn activiteiten onder in de stichting Communicatie, later omgedoopt in Media Communicatie. Dit met als doel de geschiedenis van de zeezenders in tekst, beeld en geluid te bewaren en te verspreiden onder de fans en tevens bijeenkomsten te



organiseren waarbij fans de mogelijkheid hebben elkaar te ontmoeten en het hobbygevoel te delen. Naast de jaarlijkse radiodagen hebben tochten een langdurig onderdeel uitgemaakt van de activiteiten van SMC.

De eerste groepsgewijze tocht die ikzelf me herinner vond plaats op zaterdag 24 juli 1971, een jaar waarin de rapen echt gaar waren als het ging om de zeezenders. Het vertrekpunt was inderdaad de haven van Scheveningen waar werd ingescheept op de MS Dolfijn, dit wel na vertoning van een toegangsbewijs die per post was opgestuurd vanuit Scheveningen door Hans Verbaan, die daar op dat moment woonachtig was. Echter niet iedereen kon mee daar velen op goed geluk naar Scheveningen waren gekomen en dachten daar te kunnen betalen om in te mogen schepen. De Dolfijn was echter al volgeboekt en sneu bleef er dus een groep, waaronder enkele buitenlanders, achter in de haven van Scheveningen.

Vol geladen was de logger inderdaad, waarbij ik me herinner dat ik er voor het eerst kennis maakte met Paul Harris, de man die groot in mijn aanzien stond omdat hij twee prachtige boeken had geschreven over de historie van de zeezenders in de jaren zestig. Ook Rob Olthof was mee op de door FRC georganiseerde trip. Tijdens de voornoemde trip werd eerst de Norderney van Radio Veronica benaderd, waarbij niet werd aangelegd maar zeer van dichtbij het mogelijk werd bloemen over te geven aan de bemanningsleden, die in dankbaarheid werden ontvangen. Een groot deel van de fans aan dek had een transistor radio meegenomen die was afgestemd op hun favoriete station, waardoor het één grote kakofonie was van signalen die via de 192 en de 220 meter van respectievelijk Radio Veronica en RNI werden verspreid.



Sommigen hadden zelfs de FM frequentie van RNI op hun radio afgestemd. Vele fotorolletjes werden volgeschoten om later thuis nog eens te worden bekeken. Niet wetend dat 34 jaar later er nog eens een tocht zou worden georganiseerd, ondanks dat er al 15 geen zeezenders meer zijn in West Europa.

Hans Verbaan had er voor gezorgd dat hij genoeg publiciteit had gemaakt en had ondermeer een aantal omroepen benaderd met het verzoek verslag te doen van de tocht. De AVRO had dan ook besloten een televisieploeg mee te sturen om een verslag te maken. De tweede zendschuit, die werd aangedaan, was die van RNI, de MEBO II en het gevoel daar als groep aan te komen was emotioneler dan bij de Norderney van Veronica. Immers was het mogelijk voor de vele fans – hoewel op afstand – de favoriete deejays te zien. Dit was een deel van de programmering, in tegenstelling met die van Radio Veronica, vanaf boord werd gepresenteerd. Ook hier werden bossen bloemen afgegeven aan de deejays en kwam de Dolfijn heel dicht bij de MEBO II waarbij over enthousiaste fans probeerden over te klimmen van de logger op het zendschip. Aan dek van de MEBO II stonden genoeg deejays en bemanningsleden om dit te voorkomen. In ieder geval zie ik in mijn aantekeningen van destijds dat ik aan boord van het zendschip in ieder geval Dave Rodgers zag en Chrispian St. John. Met de laatste had ik toen al enkele jaren schriftelijk contact en het was daadwerkelijk de eerste keer dat ik hem lijfelijk zag. Duidelijk was trouwens

te zien dat in de daaraan voorafgaande weken hard was gewerkt aan boord van het zendschip. De bomaanslag, ruim twee maanden eerder gepleegd, had dermate schade aangericht, dat ondermeer een nieuwe brug diende te worden aangebracht.

Nadat plek nabij de MEBO II verlaten was stoomde schipper Cor den Heyer op richting het REM eiland, dat een behoorlijk stuk verder noordelijk lag dan voornoemde

zendschepen. Ook daar werden bloemen tevoorschijn gehaald en in zee gegooid bij het inmiddels roestige platform. Maar te vroeg voor de cameraploeg van de AVRO, die graag het moment had gefilmd dat de bloemen in zee werden gegooid. Tot verrassing van de vele fans bleek dat er in het vooronder van de Dolfijn nog een bos lag, die vervolgens in zee bij het platform werd gegooid. Mijn aantekening geeft aan dat ook de tweede worp niet tot tevredenheid van de AVRO ploeg was geworpen, maar een derde bos was niet meer voorradig. Het zat ze dus tegen en dat zou zich later die dag nog eens in een heftigere vorm voordoen.

Na het korte verblijf bij het voormalige REM-eiland lag het in de bedoeling van Hans Verbaan met de Dolfijn nog de plek aan te doen waar een jaar eerder nog een ander zendschip had gelegen, namelijk die van Capital Radio. Het weer werd echter snel

slechter en schipper Den Heyer vond het beter direct terug te varen via de MEBO II. Een bos bloemen, die bestemd was voor de plek waar eens de MV King David van Capital Radio lag verankerd, was toch al bij het REM eiland gedumpt. De tweede vaart richting de MEBO II was noodzakelijk daar de cameraploeg van de AVRO nog wat beelden wilde schieten van de werkzaamheden aan het zendschip. Afsproken werd dat de cameraploeg een half uur lang aan boord van het zendschip zouden gaan en vervolgens mee terug zouden gaan naar Scheveningen.

Andermaal werden de fans enthousiast, zo niet over enthousiast. Andermaal werd gepoogd het zendschip op te klimmen. Een deel van de bemanning van de MEBO II vond alles goed maar het merendeel hielp mee te voorkomen dat er halsbrekende toeren werden uitgevoerd om het dek van het zendschip te bereiken. Gelijk aan poppodia, die door groupies werden beklommen leek het erop dat sommigen niet



waren te weerhouden hun idolen aan te raken of te kunnen spreken. Even leek het erop of de organisatie van deze FRC Trip uit de hand zou lopen, want een paar lieden bereikten hun doel en liepen door de gangen van het zendschip op zoek naar handtekeningen en vooral souvenirs. Inmiddels snorden de camera's van de AVRO door om toch iets te kunnen vastleggen van de herstelwerkzaamheden van het meest gekleurde zendschip ooit.

Schipper Cor den Heyer had zijn horloge in de gaten gehouden en ook goed overzien dat het met die vele fans wel eens helemaal uit de hand zou kunnen lopen.



Het werd tijd om weer terug te gaan naar Scheveningen en dus kwam het commando 'trossen los'. De AVRO ploeg werd verbijsterd achtergelaten omdat ze de tijdslimiet van dertig minuten ruimschoots had overschreden. Een klein uur later stonden we met zijn allen, de AVRO mensen uitgezonderd, weer op de kade van de Tweede Binnenhaven van Scheveningen. Een voor velen zeer gewenste tocht om eenmaal de zendschepen van hun geliefde radiostations te zien, was werkelijkheid geworden. Hans Verbaan was uitermate tevreden en stelde dat de daarop volgende maand andermaal een tocht zou worden gehouden. Het is me niet bekend hoe het verder is gegaan met de cameraploeg maar mijn aantekeningen melden wel dat op de daarop volgende dinsdag de beloofde beelden niet zijn uitgezonden. Wel veel later kwam Rob Olthof, voorzien van zonnebril, voorbij in een korte flits in een item gerelateerd aan het onderwerp 'de regering wenst een einde voor de zeezenders' op dezelfde omroep.

Maar ook Rob Olthof zag dat het een redelijke mogelijkheid was om tochten te organiseren. Immers was hij bevriend met Hans Knot in Groningen, die kort daarvoor Dick van Schenk Brill was opgevolgd als hoofdredacteur van Pirate Radio News. Een tijdschrift opgericht in 1968 en dat Engelstalig de activiteiten van de zeezenders volgde en in ruim 1300 brievenbussen wereldwijd viel. Een internationaal publiek zou zeker mogelijk zijn om een blik te werpen op de schepen van de zeezenders. Op die manier ontstonden de eerste trips georganiseerd vanuit Amsterdam, die in 1972 van

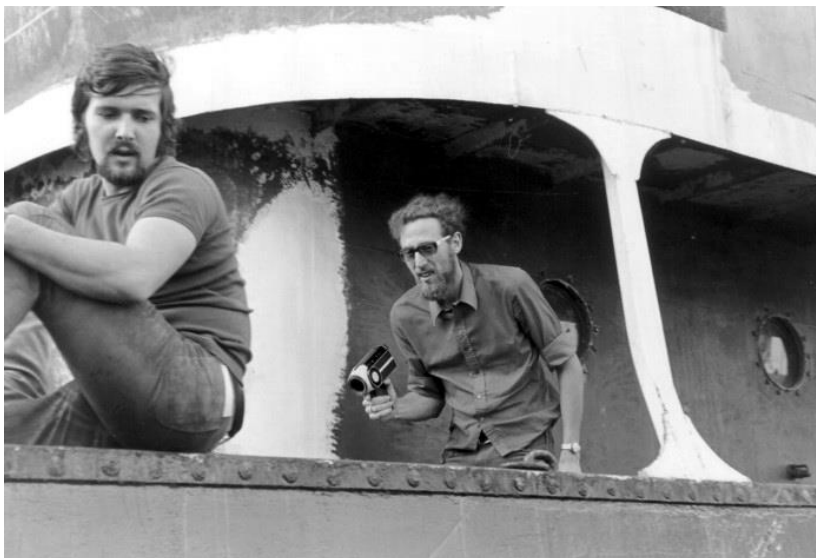
start gingen. Kranten als de Telegraaf en Volkskrant besteedden vooraf kort aandacht terwijl in een aantal omroepgidsen zelfs annonces werden opgenomen. Al vrij snel bleek het, mede door de internationale lezerskring van Pirate Radio News, ontzettend veel mensen te trekken voor de tochten. Een gedenkwaardige dat zou zaterdag 4 mei 1973 zijn geworden, mits het weer niet ons in de weg had gezeten.

De trip was, toevalligerwijs, gekoppeld aan een andere activiteit opgezet door Jacob Kokje en Hans Knot. Er was eerder dat jaar tot een overeenkomst gekomen met de firma Strengholt, waartoe de Nederlandse service van Radio Noordzee behoorde. In de bedoeling lag het op het Park Label een LP uit te brengen met daarop de geschiedenis van RNI vanaf 1970. Zowel Jacob en ik hadden intensief gekke en historische zaken van de radio opgenomen, waarbij FM opnamen vooral bij Jacob in Leiden waren opgenomen, terwijl AM en KG uit Groningen kwamen. Jacob als



hoofdproducer onderhield de contacten met de oude Mol en ikzelf spitte historisch het een en ander als datums bijelkaar zodat er een mooi geheel in het product zou komen. Begin mei waren de eerste reclamespots, ingesproken door Graham Gill, te horen op het station. De LP was een dubbel lp geworden en was voor het eerst te koop voor f30,00 op de kade van de Tweede Binnenhaven in Scheveningen en wel vooraf de inscheping voor de tocht naar de zeezenders.

Een prachtige blauwe lucht is het eerste wat me in gedachten terug keert na zoveel jaren. Daarnaast honderden mensen op de kade, waarvan een deel zich stortte op de aankoop van de dubbel lp die uit de achterbak van de AUDI van broer Jelle werd verkocht. Velen hadden zich uitstekend gekleed, ja zelfs nog met een winterjas, om gewapend te zijn tegen de eventuele koude op zee. Ruim 400 mensen hadden zich



voor de trip aangemeld en ze kwamen uit vele landen, waaronder Engeland, België, Frankrijk, Duitsland, Engeland en zelfs uit Zweden. De trip zou na vier uur worden gestart, een tijdstip die altijd wordt aangehouden daar de in te zetten loggers pas rond die tijd terug zijn van hun zaterdagse 'vissen op de Noordzee'.

Toen het bijna tijd voor inschepen werd Rob

Olthof door de eigenaar van de loggers, Jacques Vrolijk, apart genomen en verteld

dat de tocht niet door zou gaan. Ondanks dat de lucht prachtig blauw was zou het onverantwoord zijn met zoveel mensen naar zee te gaan. De windsterkte zou niet toelaten om volgeladen boten een tochtje te laten maken. Ik kan me nog heel goed herinneren dat de emotie die dag groot was en ikzelf ook de tranen de vrije loop liet. Jacques Herb had inmiddels al lang de hitlijsten verlaten met 'Een man mag niet huilen' en bovendien heb ik altijd geleerd de emoties af en toe ook te tonen. Dezelfde avond, nadat een groep achterblijvers zat te eten in het visrestaurant 'De Dukdalf', kwam Theo Dencker naar met toe met de vraag of ik zin had een in tripje naar de MEBO II. Hij wilde, als top fotograaf, nog wat beelden schieten en had de firma Roos zover gekregen een tocht te maken naar het zendschip van Noordzee. Ook andere mensen van de Free Radio Campaign Germany, waaronder Wolfgang Meurders, Peter en Werner Hartwig en Jürgen Kauer waren van de partij. Daar ik nog naar Groningen terug moest, besloot ik niet mee te gaan. Waarachtig had ik grote spijt niet te zijn gegaan daar men uren aan boord van de MEBO II doorbracht. Dat zou ik later dat jaar en in 1974 in gaan halen toen ik met de bevoorrading een aantal malen meeding en bovendien – mede dankzij de productie van de dubbel Ip voor het station – meer vrijheid kreeg van John de Mol sr. om bevriende journalisten ook mee te laten gaan, waardoor weer de nodige verhalen te kunnen schrijven die positief waren voor hem en zijn medewerkers.

De tocht van die 4e mei ging dus niet door maar Olthof was slim genoeg een regeling te treffen met Jacques Vrolijk en wel dat voornoemde trip zou worden uitgesteld tot de 11e mei. Die betreffende zaterdag gingen we wel naar onze favoriete stations op de Noordzee hoewel het aantal deelnemers die keer niet boven de 250 kwam. Gek, dat die twee trips als eerste naar boven komen als het gaat om trips gemaakt in groepsverband. En er zouden er voor mij nog velen volgen, zowel in groepen als individueel met de bevoorrading van de MEBO II en de MV Mi Amigo. Toch wil ik terug komen op een andere tocht, of liever gezegd tochten, die ik ondernam in het midden van de jaren tachtig, andermaal in groepsverband, naar de MV Ross Revenge.

Het begon allemaal zo mooi en bet eindigde met een enorme afknapper. Ik doel hiermee op de geplande bezoeken, die ik zou brengen aan het zendschip de Ross Revenge, eerst alleen onderkomen van Radio Caroline en uiteindelijk ook het 'huis' voor stations als Radio Monique, Radio 819 en Radio 558. Toen, na jarenlange voorbereidingen en het ondermeer maanden aan de ketting liggen, et zendschip in de monding van de Theems werd verankerd (augustus 1983), werden de eerste



voorbereidingen ondernomen een tocht te maken naar het zendschip. Vooral uit de hoek van de geschreven pers bereikten ons diverse verzoeken een tocht te regelen naar het grote zendschip. Binnen de redactie van het Freewave Media Magazine, werd afgesproken de taken te verdelen en de twee eerste tochten zouden worden begeleid door Tom de Munck en mijn persoon.

Voor Tom de Munck had zich in de jaren tussen maart 1980 en augustus 1983, dus na het zinken van de MV Mi Amigo en de herstart via het nieuwe zendschip, uitgebreid bezig gehouden met research inzake de herstart van het radiostation, een periode waarin alleen al genoeg gebeurde om een spannend jongensboek over vol te schrijven. Tom zou de eerste reis maken met enkele vertegenwoordigers van weekbladen en ikzelf zou in eerste instantie ondermeer meegaan met Henk Langerak van de radio- en tv redactie van het Algemeen Dagblad, een krant die in het verleden veel aandacht had besteed aan het wel en wee der diverse zeezenders. Tom de Munck gelukte het al in de derde week van uitzending van het hernieuwde Radio Caroline mee te varen met de tender van de organisatie en een bezoek te brengen aan de toen nog in florissante staat verkerende Ross Revenge en begeleid door Annie Challis, destijds station manager, aan boord te gaan. Ikzelf zou precies een week later vertrekken. Vanuit Groningen werd de reis ondernomen waarbij Karel Gerbers en enkele voormalige Carolinedeejays, Wilfried de Jong en Peter de Vries, uit de periode 1979/1980 mij vergezelden. De autotocht naar Vlissingen bracht ons, na 3drie uur rijden, bij de kade van de Olauline. Via de verbinding naar Sheerness kwamen we uiteindelijk met één van de schepen van deze onderneming, aan in Engeland.

Een tocht met de Olauline was destijds zonder meer de moeite waard en





ontspannend, maar al geruime tijd is deze lijnverbinding opgeheven. Vol goede moed kwamen we dan ook in de loop van de betreffende vrijdagavond aan in de haven van Sheerness, alwaar Fred Bolland en ene Rusty, die beiden werk op de achtergrond deden bij de Carolineorganisatie, ons opwachtten. Men had voor ons al een onderkomen gevonden bij een relatie. Het bleek een veel te dure 'bed and breakfast' gelegenheid te zijn, die zich bevond boven een plaatselijke pub. Na het nuttigen van een whisky werd om 11 uur het bed verkozen daar we de volgende ochtend om 3 uur al zouden worden gewekt door de immer in zijn blote lijf, volgesmeerd met zalf, rondlopende eigenaar.

De nacht deed zijn intrede maar slapen was alleen mogelijk door het verstand op nul te zetten. Niet alleen de spanning om de tocht naar het schip te mogen maken - eerdere tochten hadden bewezen dat het bezoeken van een zendschip niet zonder gevaar is - speelde hierbij een rol, maar ook het krabbelen van de muizen achter het behang belette ons in slaap te vallen. Toen we dan ook om drie uur door de gezalfde eigenaar werden gewekt, waren we niet geheel wakker. Op de tussenverdieping aangekomen stond het ontbijt, bestaande té vette sandwiches, reeds klaar. Om vier uur vertrokken we richting de haven Queensborough.

Nu moet je dus niet denken dat dit een haven is zoals b.v. die van Scheveningen, neen, het is een soort van achteraf haven in een donkere armzielige buurt. We werden daar in groepjes afgezet door Fred en Rusty, waarna we moesten wachten bij de kademuur op de kapitein van de tender, die ons naar de Ross Revenge zou brengen. Een deel van de Engelsen hebben echter de vreemde gewoonte hun afspraken niet na te komen, hetgeen ook met onze schipper (Steve) het geval was. Toen hij uiteindelijk arriveerde begon eerst een uitgebreide discussie over de vraag

'hoe we op de tender zouden moeten komen. '

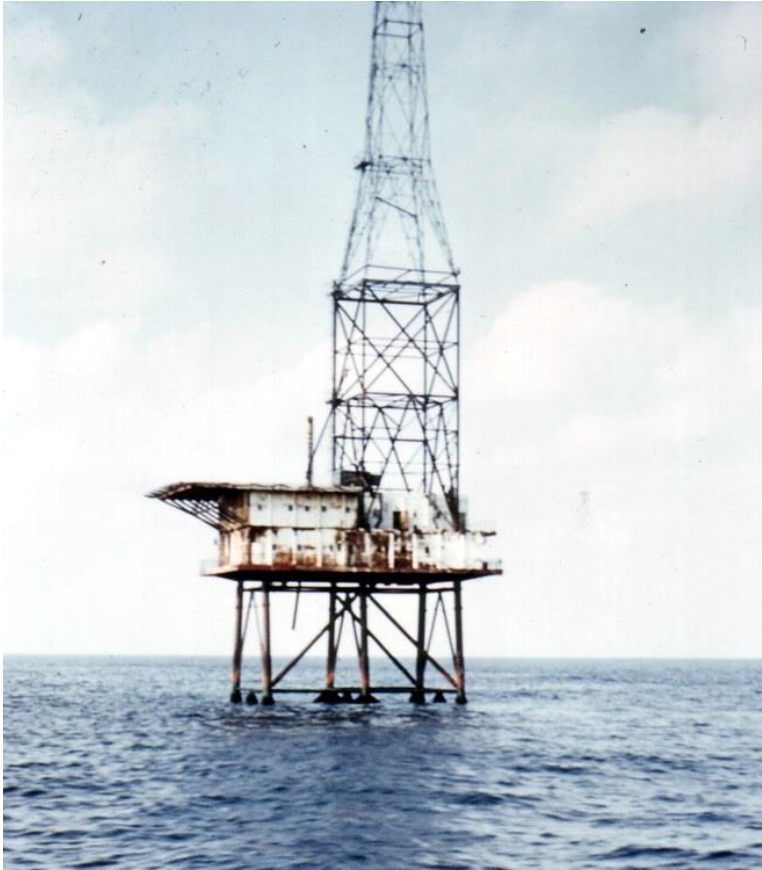
Het schip, dat ons naar de Ross Revenge zou moeten brengen, lag in de bedoeling een stuk te lopen op het drooggevallene deel van de haven, waarna we zouden moeten overstappen in een roeiboot om daarna na de tender gebracht te worden. Gelukkig wisten we hem van dit idee af te brengen en werd er voor de tweede mogelijkheid gekozen: een wandeling, via een verlaten spoorwegemplacement, die leidde naar de kade waar de tender lag afgemeerd. Alvorens Steve in de haven arriveerde had zich nog een incident voorgedaan, waardoor de tocht nog op losse schroeven had kunnen komen te staan.

We stonden reeds met zes man in het donker bij de kademuur te wachten, toen een



politieauto naderbij kwam. Zoals bekend was het betreden van een zendschip vanuit een Britse haven al sinds augustus 1967 verboden en bij het zien van de agenten stond het zweet me meteen in de handen. In gedachten zag ik me al verschijnen voor de rechtbank in Sheerness, alwaar al vele overtredingen van de Marine Offences Act waren behandeld. Want, wees nu eerlijk, wie staat nu midden in de nacht met een tas met kleren en een slaapzak bij een kademuur in Engeland met een Nederlands paspoort? We hebben er maar een smoes aangedraaid dat we gingen vissen, hoewel er nergens een vishengel te bekennen was. Gelukkig voor ons traptten de agenten in de smoes, of knepen ze misschien wel een oogje dicht om onnodig papierwerk te vermijden.

Toen we naar de andere kade waren gelopen mochten we, via een drietal andere schepen, voet zetten op een naar schatting 9 meter lange oude houten boot. Wel moest eerst gesprongen worden vanaf de kademuur op de eerste boot, die een diep ruim had. Het niet zo dat ik dit op dat moment ontdekte, daar was het te donker voor. Later op die dag zou ik het echter nog wel constateren, hetgeen weer leidde tot de nodige hilariteit. De houten boot was slechts voorzien van een opbouw, die



nauwelijks voor vier mensen bestemd was. Gelukkig was het weer helder en verheugden we ons op de, naar schatting, 2,5 uur durende tocht. We kwamen al snel langs een aantal forten dat driftig op de foto werd gezet, zelfs door de al zeer zeezieke Karel Gerbers. De zee was inmiddels al aardig woelig geworden en je kon zien dat het kleine bootje steeds meer moeite had om vooruit te komen op de woeste golven. Urenlang 'vaarden' we door zonder echter zichtbaar dichterbij het zendschip te komen, ledere keer als we vroegen hoe ver het nog was, kregen we te horen dat de mast binnen een kwartier te zien zou zijn. Helaas is het nooit zover gekomen daar de schipper

besloot terug te keren naar het vaste land, dit daar hij zoveel stookolie had verbruikt en hij, bij doorvaren naar de Ross Revenge, niet genoeg olie over zou hebben voor de terugreis.

Assistentie vragen van de Britse Kustwacht leek schipper Steve natuurlijk ook niet zo'n best idee. Besloten werd derhalve terug te keren naar de thuishaven en na acht uur lang in de monding van de Theems te hebben gedobberd kwamen we weer terug op het vaste land, zonder ook maar iets gezien te hebben van de Ross Revenge. Veel te vroeg kwamen we weer terug in Sheerness, waarna het nog uren zou duren alvorens de terugtocht met de Olauline naar Nederland gemaakt kon worden. Zoals ik al meldde gaf het de nodige hilariteit bij het weer aan wal klimmen in de oude haven. Gezien ik mijn hele leven al last heb van hoogtevrees, de mast van de Ross Revenge zouden ze me voor nog geen tien meter inkrijgen, durfde ik niet over de andere schepen heen te lopen. Ze hadden namelijk de ruimen geheel open en het was alleen mogelijk over een smalle strook te lopen. Kruipend ben ik van schip naar schip gegaan, waarna via een oude rotte verroeste ladder tegen de 15 meter hoge kade opgeklimmen diende te worden. Ik kan nu eerlijk stellen dat ze me de muur hebben opgeschreeuwd en gescheurd, zo bang was ik. Of de vermoedheid in deze meespeelde, weet ik niet, maar vergeten doe ik het voorval nooit meer.

We waren vervolgens in Sheerness genoodzaakt onze tijd op een andere manier te vullen en dit gebeurde eerst bij de plaatselijke Chinees. Het is de eerste en tevens één van de laatste keren geweest dat ik een dergelijk etablissement in Engeland heb bezocht. Het eten, dat werd geserveerd, had weinig weg van de bij ons zo bekende Chinese keuken. Het leek meer een ratjetoe van etensresten uit de Chinese



gaarkeuken. Het bleek verder moeilijk vertier zoeken in Sheerness en uiteindelijk kwamen we terecht in een typische Britse amusementshal, waar de nodige bingospelletjes en gokspelletjes werden gespeeld, Niet uitgegeven Brits geld werd verspeeld. Al vrij snel roken de plaatselijke lichte dames dat er Nederlandse binken aan wal waren, want binnen een half uur hingen ze om ons heen. Na enig licht aandringen verzochten we hen maar liever de liefde elders te zoeken en werden we weer met rust gelaten.

De terugreis naar Nederland was weer aangenaam maar toen we weer in de auto stapten om op weg te gaan naar Groningen, toch ook weer een reis van 5 uur, kwam de kater gewelddadig de hoek kijken. We hadden veel geld gependeed aan reiskosten, een veel te dure boot gehuurd (f750,- extra waarvan het merendeel volgens ons toen in de zakken van Bolland en Rusty verdween, en waarvan de schipper met slechts een klein deel werd betaald. Bovendien was een verprutst weekend onze deal. De eerste mislukte poging, derhalve. In 1984 was het voor mij door ander geplande activiteiten en een welverdiende vakantie onmogelijk in de zomer de Ross Revenge aan te doen, maar in 1985 zouden er andermaal mogelijkheden zijn. We hebben vier kansen gehad.

Al vroeg in het jaar werden we door een aantal kranten benaderd voor het

organiseren van een tocht. Al jarenlang liepen er contacten met kranten als 'De Telegraaf', 'Vrije Volk', 'Volkskrant', 'het Algemeen Dagblad' en het 'Nieuwsblad van het Noorden'. Was er iets te melden inzake zeezenders werden bevriende journalisten ingeseind waarna vaak weer een publicatie volgde en ze ook wel eens mee wilden op een tocht met als doel een mooi verhaal te kunnen schrijven en bovenal zelf ook een beetje sfeer te kunnen proeven. Om andermaal via Engeland een kans te maken het Caroline schip te mogen aandoen leek geen goed idee en dus besloten we het maar te doen via de zogenaamde 'freak boot'. Her meest voor de hand liggende was een reis te boeken via De Stichting Media Communicatie van Rob Olthof. We hadden optie op een tocht die begin juni zou worden georganiseerd. Het zendschip zou worden bevoorraad en door de zeezenderaanhangers, die meegingen met de tocht, werd een groot deel van de kosten, die aan de schipper betaald dienden te worden, gedekt. Afgesproken was laat in de avond te vertrekken vanuit een Vlaamse haven maar rond 12 uur in de middag ging in Groningen de bel van telefoon, waarbij ons werd meegedeeld dat de tocht vanwege windkracht vijf niet doorging. Des te groter was de afknapper toen bleek dat in het betreffende weekend een tocht zondermeer mogelijk was geweest vanwege een heel kalme Noordzee en het later in het weekend ook nog eens bleek



dat de Ross Revenge bevoorraad was voor ondermeer de afwisseling van deejays. Tot drie keer toe werden nieuwe datums gepland en even veel maal gingen de tochten niet door vanwege de weersomstandigheden. Conclusie: andermaal in 1985 geen Ross Revenge. Omgerekend kwam het toen al neer op 52 uur van 'hoop op zegen', want niet alleen de tocht was niet gelukt maar ook hadden we vier keer bepak en bezakt klaar gezeten voor vertrek. Gelukkig werden we telkens voor de 'aftrap' vanuit Groningen vroegtijdig op de hoogte gebracht door SMC. Uitstellen werd langzamerhand een 'ziekelijk begrip' voor ons Groningers. A1 vroeg in het voorjaar (1986) staken we andermaal de koppen bij elkaar om te komen tot een

nieuwe datum. Alle vakantieafspraken werden naast elkaar gelegd en we kwamen overeen om op de 8e augustus af te reizen naar België. Wel spraken we af dat dit beslist de laatste poging zou worden. Tot onze verbazing hoorden we begin juli dat geen gebruik kon worden gemaakt van de grote boot en dus gevaren diende te worden met een veel kleinere boot.

De slechte tocht vanuit Engeland nog in gedachten bracht mij er toe om mijn medereizigers te overtuigen niet met een kleine boot richting de Britse kust te varen. Immers, niet alleen waag je het eigen leven, maar hebben de meeste van ons ook nog een gezin achter zich staan. Andermaal werd contact gezocht met Rob Olthof van SMC, die ons vertelde dat er slechts nog een kans zou zijn om te kunnen uitvaren met de grote boot en wel op de 22e augustus. Hij vertelde ons dat de desbetreffende boot minstens 20 meter lang was. Inmiddels hadden we eerdere 'tochtgangers' gehoord dat het kleine bootje, de MV Windy, niet zo lekker lag op het water en dus besloten we, na gezamenlijk overleg, om toch maar op de 22ste augustus uit te varen.

In de avond voorafgaand werd om 20 minuten na 10 uur ons verteld dat de kans om uit te varen rond de 70% zou liggen en dat een definitief besluit pas zou worden genomen om half vijf op de betreffende vrijdagmiddag 22 augustus. Gezien de tocht vanuit Groningen naar de grens met België genoeg tijd in beslag zou nemen besloten we om 3 uur die middag al te vertrekken. In een restaurant in Meerkerk, even ten zuiden van Breda, zochten we contact met de verantwoordelijke persoon, Leen Vingerling, voor de tocht. Het bleek dat hij constant in gesprek was en de weersverwachting leerde ons dat we ons niet ongerust behoeften te maken. Uiteindelijk gelukte het om tien minuten voor vijf het sein 'afvaren' te krijgen en werden we verzocht te rijden naar een verzamelplaats even voor de grens met België bij Roosendaal.

Op de parkeerplaats bij de grens kwamen steeds meer auto's aan en uiteindelijk waren er 17 mensen aanwezig om deze tocht naar de Ross Revenge mee te gaan maken. Om met zo weinig mogelijk auto's de tocht naar de haven, gekozen was voor die van Nieuwpoort in Zuid Vlaanderen, te gaan ondernemen werden de zitplaatsen verdeeld en bleven enkele auto's bij de grens achter. Er waren echter twee knapen uit Utrecht die beslist met hun oude DAF wensten te gaan. Ze waren de grens nog niet over of we waren ze al kwijt. Ze hadden plankgas gegeven. Om 15 minuten voor 11 uur werd de haven bereikt en werd de bagage en fototoestellen aan boord gebracht van ..... juist, de kleine boot.



Zeker niet langer dan de eerder gemelde 14 meter. Wel aantrekkelijk, daar er voor iedereen een slaappleats bleek te zijn. Onze gedachten gingen uit naar de lieden in de DAF en de schipper, Danny, stelde het vertrek maar steeds weer uit om ze nog een kans te geven. Hij had nog maar net gezegd dat we over tien minuten zouden uitvaren of daar kwam al puffend het tweetal aan. Nadat ze geld hadden gewisseld waren ze naar de verkeerde haven gereden waardoor de tocht verlaat werd ingezet. De haven uitvaren leek geen probleem en toen we op de Noordzee kwamen bleek het al snel dat het niet zo rustig op zee was dan we hadden verwacht. Na slechts drie kwartier in de donkere nacht te hebben gevaren bleek de eerste schaduw uit het vooronder naar boven te zijn gekomen.

Hangende over de railing was het duidelijk dat deze niet uitkeek naar een hoge zendmast maar in werkelijkheid zijn ogen sloot bij uitstoten van de maaginhoud. Typerend was trouwens het gedrag van de 17 personen, die het zendschip gericht als fan gingen bezoeken. In het bevoorradingschip waren 11 slaappleatsen, die automatisch werden gevuld door 11 personen, zonder dat er onderling overleg was. Heel vreemd was het dat deze 11 toch wel direct na vertrek uit de haven van Nieuwpoort gingen slapen, zonder zich nog weer in de 'opbouw', ofwel het verblijf van de stuurman en kapitein, van de tender te laten zien. De andere zassen gingen nog niet direct naar hun bed en vervolgens werden gedurende twee uren de mooiste herinneringen opgehaald uit het zeezenderverleden en werd er verteld over eerder gemaakte tochten naar de zendschepen, dit alles onder genot van een stevige borrel. Zo omstreeks half drie had een ieder genoeg van het gezellig samenzijn en gelet op het feit dat de Ross Revenge in de vroege ochtend bereikt zou worden gingen de meeste slapen.

Andere vrienden als Marcel en Maarten bleven boven in het dagverblijf overnachten op de banken en ze hebben het geweten. Na drie uur werd de sterke wind alras een storm en moest alles wat los was worden vastgehouden. Uiteraard lukte dit niet en vlogen de asbakken, lege bierblikjes en tassen door het dagverblijf. Maarten had het voordeel dat hij zich al liggende met armen en benen zich kon vasthouden aan de

tafel, zodat hij niet over de vloer geslingerd werd, Marcel Poelman daarentegen had totaal geen houvast. Als marinier was hij echter gewend en was er trots op nooit zeeziek te zijn geweest. De mensen in het vooronder bleven niet lang 'downstairs' want de zeeziekte werd een soort van epidemie. Immers, in windkracht 5, brak tegen vier uur het onweer los en sloeg het één keer vlak bij onze boot in. Pas dan begrijp je goed in wat voor een hachelijk avontuur je je gestort hebt en in wat voor een situatie men zich kan bevinden tijdens de beruchte Noordzee stormen. Onze schipper, Danny, bleef onder alle omstandigheden de rust zelve. Hij had wel meer meegemaakt. Rustig liet hij de automatische piloot het werk doen en vervolgens ging hij buiten de kajuit om buiten op het dek de reddingsmaterialen, waaronder de rubberen boot, weer op hun plaats te leggen.



Zelf sufte ik weg, hoewel ik in een hut naast de machinekamer lag. De eerste minuten is het een tergend geluid alwaar je later ras aan gewend raakt. Tegen de ochtend, zo om half 8, werd een aantal mensen wakker. Ze waren getuige van een boot die uit de richting van het zendschip kwam. Via het afluisteren van het radiocontact, dat Danny met de schipper van betreffende boot had, werd duidelijk dat het hier om de Windy, de tender van het zendschip, ging die op de terugweg naar de haven was. Omstreeks tien minuten na acht uur werd ik wakker en hoorde wat lawaai. Kijkend uit de patrijspoort werd het me duidelijk dat we al bij de Ross Revenge gearriveerd waren. Nadat ik snel mijn videocamera en enkele boterhammen had gepakt (bekend was dat er vaak niet voldoende voedsel aan boord van het zendschip was) sprong ik zonder beven als tweede persoon over op het zendschip.

Ik was voordien behoorlijk angstig geweest wat betreft het overstappen maar zonder na te denken gelukte het. Binnen drie seconden stond ik aan boord en werd begroet door Arie Swets en Johnny Lewis. Een ontvangst die erg hartelijk was daar ik de jongens daarvoor diverse malen had ontmoet. Dan is het wel erg sneu om te zien dat één van de freaks, laat ik hem René noemen, ook overstapte en zijn handje bevend



klaar had om een ieder persoonlijk te begroeten. Hij werd helaas in de kou gezet. René had al enigszins een vreemde indruk bij me opgewekt. Hij had zich al weken op de reis voorbereid en was telkens angstig geweest nooit van zijn leven op het grondgebied van de, voor hem heilige, Ross Revenge te mogen komen. Immers, op onze verzamelaarsplaats aan de Belgische grens, had, de circa 45 jarige, René me al, met vrees in de ogen en trilling in zijn stem, gevraagd: 'Wat denkt U, meneer Hans Knot ..... zouden we misschien ook aan boord kunnen komen van Radio Caroline?', waarop ik hem krachtig antwoordde dat ik heus niet meeding om een rondje om het zendschip te mogen varen.

Arie stelde voor een rondleiding voor geïnteresseerden te houden en vertelde dat iedereen tevens zelf mocht rondneuzen mits men wegbleef uit de bemanningsverblijven. Eerst werd de zenderkamer bezocht waar direct de anekdote werd verteld dat, de in zeezenderkringen bekende Ayatollah, Olthof er 14 dagen eerder persoonlijk voor verantwoordelijk was geweest dat de zender uit de ether was gevlogen. Hij was met zijn fototas achter de deur van de zenderkast blijven haken, die daarna openschoot. Automatisch vlogen daardoor de beveiligde zenders uit de lucht. En dit leidde tot een woede uitbarsting waarbij Peter Chicago dreigde nooit meer een fan aan boord van het zendschip toe te laten.

René was nog niet meegegaan met de rondleiding want, toen ik besloot mijn eigen weg te gaan om de mooiste videoplaatjes te kunnen schieten, bleek hij nog steeds stilzwijgend naar de zeer hoge zendmast te staren. Samen met Marcel ging hij met mij eerst een kijkje nemen in de



generatorkamer alwaar hij wees op de schakelkasten voor de energievoorziening. Zijn mond viel open en stammelend kwam er uit: 'Zijn dit nu de zenders van Caroline?'

Inmiddels werd et mij duidelijk dat bepaalde geruchten, die de meeste aanhangers wensten te geloven, waarheid waren. Het schip zag er smerig en roestig uit, het voordek inderdaad een grote roestige massa van kettingen, draden en onderdelen. Mijn speurtocht leidde voort naar de ruimte waar veel hout lag opgeslagen en tevens de diepvrieskisten stonden. Dezen waren goed gevuld, dus wat het eten betreft, hoefde men op dat moment niet te klagen, hoewel enkele maanden later non stop muziek werd gedraaid uit protest tegen het uitblijven van waardig voedsel. Op het moment van ons bezoek waren ook de voorraadkamers, met de niet aan bederf onderhevige levensmiddelen, goed gevuld.

Nadat ik de nodige shots aan de buitenkant te hebben gemaakt besloot ik de zenderkamer en studio's te bezoeken. Op de trap naar de 1 ste verdieping toe, alwaar de twee hoofdstudio's bevinden, kwam ik kapitein Mike Barrington tegen. Hij was net wakker maar werd al direct belaagd door twee van de aanwezige vrouwen aan boord. Het was niet vanwege de schoonheid aan boord maar vanwege intriges die zich andermaal voordeden. Beide dames werden ter afkoeling meegenomen naar de nieuwskamer, op de brug. Deze ruimte werd vervolgens ook tot 'verboden gebied' verklaard. Mijn weg vervolgde ik naar de studio. Gezien ik toch een toilet voorbij moest, dacht ik deze even te moeten bezoeken. Wat ik daar aantrof had ik mijn hele leven nog niet meegemaakt. Afgrijselijk, volgens mij was de borstel er 12 weken lang niet doorgeweest. Een uitstekende plek om de meest verschrikkelijke ziektekiemen op te lopen, hetgeen ook voor de keuken van kracht was. Het servies was al bij lange na niet meer compleet, het aanrecht en de wasbakken te goor om te gebruiken om maar niet te spreken van het fornuis.

Neen, ik zou het nog geen week volhouden in die troep. Om echt ontvuchterd van te worden. Misschien denk je dan als lezer..... 'wat een negatief verhaal' , maar waarom Caroline altijd ophelderden. Natuurlijk is het al die 25 jaar een kweekvijver geweest voor talent en is menige deejay in wording aan boord gegaan om 'airtime' te krijgen en zodoende gescout te worden door talentenjagers van de BBC en de Independant Local Radio, maar velen vergeten dat de meeste van hen niet of nauwelijks salaris hebben ontvangen. De rest van de dag heb ik met mijn goede vriend Johnny Lewis en GHB (zelfgebrouwen Ross bier) doorgebracht en herinneringen opgehaald. Met de Caroline tender was een aantal nieuwe deejays aan boord gekomen die in de discotheek, waar ook Johnny en ik zaten, hun eerste programma's aan het samenstellen was.

Daar kwam plots René weer om de hoek, volwassen als hij was, handtekeningen jagen. Tja, zelfs de nieuwbakken deejays die nog niet achter de microfoon hadden gezeten werden als slachtoffer van 'stardom' behandeld. Op een dergelijk moment ben ik altijd erg blij te kunnen relativieren want in deze hobby verkeren echt ontzettend veel 'freaks' die grote oogkleppen op hebben en alles als ontzettend goed beschouwen en niets van de realiteit willen aannemen. Halverwege de middag verlieten we het zendschip, weer terug naar huis. Nu was ik niet bevreesd geweest om van het zendschip over te springen naar de tender maar, mede gezien het ruwe weer, was ik niet vanaf de Ross Revenge te krijgen. Hoe ik toch op de tender ben terug gekomen weet ik nog niet maar het is zonder kleerscheuren gelukt. De

terugreis diende na twee uur varen tijdelijk onderbroken te worden wegens een storing in de motor (koelwater systeem) en gelukkig was het niet tijdens onze nachtelijke tocht gebeurd want dan waren we misschien nooit meer bij de Ross Revenge gekomen. Bij aankomst in de haven van Nieuwpoort hoorden we dat diezelfde nacht een schip uit die haven op zee vermist was en later vernamen we dat inderdaad 2 bemanningsleden waren verdronken. Nee, een barre ervaring. Ik heb in de afgelopen 22 jaar vele tochten meegemaakt naar de diverse zendschepen en meestal veel plezierige herinneringen overgehouden, wat van mijn 'bezoeken' aan de Ross Revenge niet gezegd kan worden.

Copyright HANS KNOT 2005.

fotos: Freewave Archief, Hans Knot, Jelle Knot, Peter Messingfeld, Rob Olthof en Marcel Poelman