

## Transcript of recorded interview with Bill Scadden, Saturday 4th February 1984 in his home at Frinton-on-Sea, Essex



Mr Scadden had retired before he even began his operations with the radio shiBS. He was therefore of a considerable age by the time of this conversation, twenty years later. He was hesitant and slow in recalling his memories. Nonetheless, this is a unique record, which has been slightly edited for repetition and clarity. The facts and sense of the story have not been altered.

*Colin Nichol: I'd like to get lots of stories from you, but let's start at the beginning. How did you first hear about pirate radio. From whom did you hear it, when and where, how did you get into it?*

Bill Scadden: I was a resident here in Frinton.

*CN: What was your job?*

BS: I was retired.

*CN: You previously worked in the shipping industry, of course ..*

BS: I was in the Police, and before that I was a radio operator at sea.

*CN: I thought you worked with a shipping firm too.*

BS: No, we had an office in Harwich – forget the name of it now..

*CN: Well, you were already retired – but how was it you were approached and by whom?*

BS: Let's get this straight - I had a phone call from Ronan O'Rahilly and he said you don't know the chap but his name is Gillman and he's our chief engineer and all the rest of it and he wants to have a chat with you.

*CN: And was that your first contact with pirate radio? How did they get your name?*

BS: Well, Ronan got it from somewhere and er ..

*CN: Through your amateur radio connections?*

BS: Yes, I was in the amateur radio book you see.

*CN: Ah, he must have picked it up from there.*

BS: Yes. Anyway, I met Gillman – met him in (town of) Thorpe ..

*CN: John Gillman, wasn't it? Yes, you told me he was rather careful about making contact.*

BS: Yes, he was a little bit, er ..

*CN: Cloak and dagger .. and he said it wasn't a good idea to meet in Frinton, that it?*

BS: Yes, he thought we might be followed and all that sort of nonsense. So I met him at Thorpe and he told me he was the Chief Engineer and he wanted somebody to act as agent down here and that it was all Ronan O'Rahilly's idea and he understood that I was a bit of a wizard with two-way communications and I had a license and all the rest of it.

I liked old Gillman, he was a silly old fool but he phoned me once or twice more and asked me to go up to Caroline House, so I went up to Caroline House and met O'Rahilly and Crawford and Barry Ainley (then General Manager) and one or two other people and before I knew where I was they'd offered me a job. Ronan, who always had an eye for the legal and the illegal said, well now look, we haven't got a lot of money, we can't pay you a lot of money, but we'll give you 30 pounds a week plus expenses, if you write out what your expenses are. I wasn't really worried about the money, really



*CN: Did you feel you were in for an adventure?*

BS: Yes, that was the real object. So, I met. one or two of the radio engineers when they were going out on the next occasion and checked over what equipment they had for sending and receiving and I made one or two tests that night.

*CN: When this was, do you know the date?*

BS: Yes, it was May 1964.

*CN: So Caroline had been on the air for a little while ..*

BS: Not for very long. I don't think



she started till about Easter.

*CN: Yes, that's right. So it had been going on without the need for this clandestine radio contact up to then? But the PMG (Postmaster General's Department, the Post Office had control of communications), I believe, was starting to clamp down on those two-way messages, ship to shore?*

BS: Yes. They had a contact through North Foreland in an official way with the Post Office. And suddenly, the Post Office wouldn't take their messages. That's where I came in.

*CN: Were you working through the Harcourt Shipping Agency?*

BS: That's right.

*CN: That's in Harwich.*

BS: So, I arranged for the radio engineers on board the ship to make a schedule, gave them my frequencies and what frequencies they could use and it worked very

well. That was at Brightlingsea at first.

*CN: Did you used to go down on the beach? We used to have visions of you – because I was on the ship at that time – we used to have visions of you hiding on the beach somewhere with your transmitting set.*

BS: No. (Laughs). No – it was far to heavy. I'll show it to you in a minute. No, I used to meet the agent down in Brightlingsea and we had several near cock-uBS with this alert customs officer who couldn't understand the discrepancy between what the form that was filled in for what they wanted the next day, and when it actually came to what went out, it was a different list, mainly because owing to the passage of time, I'd had my message and they'd said, change that nil water requirement to five tons; and there were various things like that, you see.

*CN: In other words, he picked up the fact that there were discrepancies between the written orders that came ashore on the tender and the actual order that was filled the next day, and there had to be an explanation for this and they were all wondering why. And the explanation was, you with your two-way amateur radio set.*

BS: Yes, yes. Well, he said to me one morning down at Brightlingsea, you live down at Frinton don't you Mr. Scadden, and I said, yes that's right, and he said do you live in a big house on the front, and I said that's right, with a big aerial over the top? and I said yes. Oh, he said, somebody told me that that was where you lived and I drive that way on the way home and coming along there I saw the house and the aerial over the top and then I started to put two and two together. I said to him I don't know what you're talking about, and he said well the tender came ashore asking for no water and this morning he takes out five tons. So I said well that's entirely between the captain and the agents I don't know anything about that.

Then on an another occasion he said, you've got a ham radio, haven't you? and I said, yes – licensed, everything logged, come along and inspect it if you like. He never did but he was very suspicious of me. And there was a seaman at Harwich who reckoned he recognised my voice, so I always used to call Magna, Magna, Magna – Magna, Magna, Magna, in a muffled tone, and that's what he'd heard.

*CN: I've heard you doing that. I remember tuning the dial in and then listening for you, on the ship. And thinking how cloak-and-dagger we're getting, out of necessity, with all these mysteries going on. You used that call sign Magna, you didn't use your frequency call sign when you were making these calls.*

BS: I didn't use my amateur radio call-sign.

*CN: No, but what is that – what was that?*

BS: G3 C-E-B, Charlie Easy Baker.

*CN: And that's still your registration today?*

BS: Yes, yes.

*CN: But you did have a visit, didn't you, in the end, from the authorities?*

BS: Two chaBS. I received a routine visit by the Post Office.

*CN: It seemed routine, but it was tea time, wasn't it?*

BS: Well, they always came in the evening they hope to get (find) people in, you see. They came from Colchester, the Post Office headquarters at Colchester, produced their cards, said that they'd like to inspect my station. They did inspect my station, they took no notice of a large picture of Caroline on the wall or some Caroline notepaper on the table. They never questioned me about it at all.



*CN: How long had you been operating for Caroline, by the time this happened?*

*BS: Twelve months ..*

*CN: So you'd been in action quite a while.*

*BS: Oh, yes.*

*CN: This was not a sudden visit out of the blue, just after you'd started*

*BS: No, no. They inspected [my station](#) and found it correct and*

looked at my logbook. Didn't ask me anything about Caroline - what was really comical, one of them said to me, do you get any interference from that bloody pirate ship out there? I said, no it doesn't interfere with me. I've got pretty good receivers of course, they're selective and all that. He said, I wondered if you got any interference, only the Postmaster General, speaking in a hushed voice when he mentioned the Postmaster General, said the Postmaster General was very anxious to get some evidence or material against Caroline, Radio Caroline.

I said, oh yes, what have they done? He said, well we are building up a file to produce. in parliament and we'll try and bring in the Marine Offences Bill, and if we can get some complaints, I mean, you're a skilled radio bloke, do you get any interference on your amateur radio or on your ordinary broadcasts or anything? I said, well I must be truthful, I don't, my receiver equipment's good, I don't get any complaints at all. So, he said, well the Postmaster General would very much – be very pleased, if you do get any complaints, will you write us a letter and complain saying that you can't get the broadcast and you can't get the ..

*CN: Did they say that many other people had complained?*

*BS: No.*

*CN: Because I don't think very many people did, really, when you come down to it.*

*BS: No. So I said, well, let's leave it at this. If I do get trouble from Caroline I will certainly write you a letter. We left it at that, and we shook hands and away they went.*

*CN: You don't think they were playing a game, with you?*

*BS: No. No, I'm sure they weren't.*

# GPO Act Over Pirate Radio: Report to International Union

## PHONE LINK TO SHIP CUT

### Felixstowe Urged "Use Advertising"

New moves by the G.P.O. last night over Radio Caroline, the pirate radio ship anchored off Felixstowe, included a report to the International Telecommunications Union at Geneva, and the suspension of radio-telephone contact with the ship.

Meanwhile Felixstowe U.D.C. were urged last night to buy advertising time with the pirate station.

The G.P.O. has officially reported to the International Telecommunications Union on the existence and operations of Radio Caroline, a G.P.O. spokesman said last night.

A spokesman said it had made a statement of the position without making any request, but the I.T.U. was opposed in principle to the establishment of such radio stations.

### APPROACH TO PANAMA

An I.T.U. spokesman said in Geneva that since the Caroline is flying the Panamanian flag, the I.T.U. will write to the Director-General of the Panamanian Post Office pointing out the international regulations against pirate broadcasts from ships, and asking them to check on the vessel's radio licence.

The regulations, to which Panama is a signatory, forbid "the establishment and use of broadcasting stations ... on board ships, aircraft or any other floating or airborne objects outside national territories".

While the I.T.U. has no power to enforce the regulations, similar moves in the past have led to the withdrawal of the Panamanian flag from two pirate radio ships, one off the Dutch coast and the other off Denmark, the I.T.U. said.

The 702-ton Caroline carries two 10-kw transmitters which broadcast pop records over a radius of about 100 miles. Another pirate radio—Radio Atlanta—is expected to take up its station off East Anglia in the next few weeks.

### PHONE CALL REFUSED

Radio-telephone communication from the mainland to Radio Caroline has been suspended except for emergencies, a G.P.O. spokesman said last night.

The suspension was under the terms of a notice published in the "London Gazette" in February, 1962, in which the Postmaster-General gave formal notice that there would be no radio service to ships in use as illicit radio stations.

After trying to contact her husband, a Radio Caroline public relations representative on board the ship, last night, Mrs. Alma Perrin said: "The G.P.O. won't put me through. I don't know how long this suspension has operated because this is the first time I have tried to phone the ship."

### RESORT PROPOSAL

Felixstowe U.D.C. were urged last night to advertise the resort on Radio Caroline.

Mr. A. R. Hake, chairman of the Entertainments Committee, asked councillors to permit the resort manager, Mr. Wallace Croft, to obtain advertisement rates and other necessary information with a view to the Council deciding at their next meeting whether to make use of this medium of advertising.

Mr. Frank Lee objected to the suggestion being brought forward without first being placed on the agenda. It was, he said, completely against the Local Government Act of 1933 and could lead the council into difficulties.

"It should have been brought forward through the Entertainments Committee in the proper manner and I take exception to it coming before us," he remarked.

There was no further discussion and the Clerk, Mr. Charles Matthews, later said the suggestion would come before the next meeting of the Entertainments Committee.

A heavy fan-mail is piling up in Harwich, for Radio Caroline.

Mr. D. Murrison, of Anglia Marine, Harwich, who is provisioning the ship, said last night that about 300 letters were waiting at Harwich to be shipped by tug to the floating broadcasting station.

*the shore though, weren't you?*

BS: Oh, yes.

*CN: What other work were you doing for Caroline?*

BS: Well, on one occasion - I did two or three things. Only, owing to the nature of what I was doing, I couldn't give it any publicity. For argument's sake, one night the chief engineer on the Caroline was using a gas torch to weld something - it blew back in his face and injured his eyes and the next thing I knew was that at half past eight they, er ..

*CN: That was at night?*

BS: Yes, I had a frantic call from Caroline to say that their chief engineer had burned his eyes badly and the captain was very worried and what could they do. So I said, well I'll call you back. I got in touch with somebody in Harwich who was very friendly with a doctor and put the story to him and the doctor said, well wash his eyes out with water, plain, pure water if you can get it, take his temperature first and take it later on during the evening and if it has gone up at all, very much, you'd better really get a lifeboat and bring the doctor out there. Well I did all that I got in touch with the doctor and that is the advice he gave me. I radioed it back to Caroline and they did what I told them and at 11 o'clock that night they called me and said that his temperature had gone down and he was much better so we were all right.

*CN: Is that the end of the story for that? No more troubles?*

BS: No more troubles from that. The other thing was, one night I got a call from a policeman in a remote Norfolk village and the story he told me was that there was a young man in the village who was touring on a Lambretta and he always listened to Caroline. He had a little set on the back of the motorbike and his parents were both killed at a crossroad accident nearby while he was away and they desperately - this copper - wanted to desperately get in touch with him so that he didn't come home and hear the news, 'cause he was a bit of a suicidal lad, they thought he might do himself in. So the thing to do was to get a message out to Caroline; they knew he'd be listening. You see, if you haven't got a schedule with somebody there is no way of getting them (aboard Caroline) unless they are sitting by the receiver.

*CN: Yes, so how did you make contact out of schedule?*

BS: I thought it all out very carefully, and I went down and saw coxswain of the Walton lifeboat, who was a helpful sort of bloke, explained the position and he said, well look, I'll get my own boat out and chuck a message on board the Caroline.

*CN: Which was illegal, of course, to do.*

BS: Yes. And so I wrote a message out and put it in a tobacco tin and sealed it all up with tape and he went out in his own boat - and it's marvellous how these East Essex blokes - how canny they are. He said, well now look, when I go out, I'll go out about 12 o'clock tonight, so that the coastguard, looking around all the evening, they see my boat going out, which would be very usual, they'd wonder what it was all about and look harder. So he went out with his son, a fourteen year old boy, and chucked the message on board successfully and Caroline broadcast it, and the boy went in for petrol first thing in the morning, to a garage, and the bloke - I was able to give the the index (registration) number of the motorbike you see - and he, the chap in the garage, saw the bike and said, Oh! - Caroline's been looking for you, because he listened to Caroline too, you see, you've gotta go and see the copper, wherever it is you live, before you go home. And it worked. He went and saw the copper and got the strength of it and he didn't cut his throat or anything.

*CN: There must have been a lot of stories like that.*

CN: Just clarifying now, you were developing in this work, as time went by, more and more activity, weren't you, on behalf of Caroline?

BS: Yes, of yes.

*CN: Did you become an employee of Harcourt Shipping Agency?*

BS: No, no.

*CN: You were always on commission from Ronan ..*

BS: From Ronan, yes.

*CN: From Caroline and Project Atlanta.*

BS: Yes, yeah.

*CN: But you started being liaison Officer – that's what we always knew you as.*

BS: Yes, that's right - well I used to all sorts of things for them- buy stores in, I used to spend sometimes 500 Pounds a week in Harwich for bits and pieces for them – radio parts and all of it, because I would know about radio parts, and all sorts of things like that.

*CN: And food and provisions – did you buy any of those at different times?*

BS: Yes, yes – ordered (he ordered them).

*CN: Because at that stage there were still provisions coming up from Harwich, weren't there?*

BS: Yes, they normally would come up, but if they had any urgent things, medicines or anything like, that, they'd get in touch with me and I would get it.

*CN: And how did you get them out to the ship, then?*

BS: On the tender, of course.

*CN: Because you were mostly operating out of Harwich by then, weren't you?*

BS: Yes, oh yes.

*CN: You were originally involved in Brightlingsea, were you?*

BS: Yes, yes.

*Irish paper*  
*"Evening Herald"*  
*30/3/64*

## **'PIRATE' RADIO INTERFERING WITH SIGNALS**

A "pirate" radio station, operating from a ship about six miles off the Norfolk coast, is interfering with local ship-to-shore radio signals, a G.P.O. spokesman said in London.

He said that though this was contrary to international law, no action was being taken because the station was outside territorial waters.

A spokesman for the radio station said later that they were working on a wavelength based on the Geneva Regulations, 1959.

"This medium waveband of from 187 m. (1,605 kc.) to 575 m. (525 kc.) is reserved exclusively for broadcasting stations."

*CN: So when your first contact came, it was to originally work out of Brightlingsea and then later Harwich?*

BS: Yes, but in actual fact, you see, one unusual order that I got was for about a dozen electric fires. The weather turned very cold, and snow in the winter and the generators were giving trouble on the Caroline and it wasn't up to running a lot of electric fires, so Ronan got in touch with me and said you must get some electric fires, they're complaining bitterly about cold and all the rest of it, so I bought a dozen electric fires, a nice little order for our local shop. (Laughs).

*CN: Was the Caroline able to cope with the power load for those – the Mi Amigo?*

BS: Yes. Bit of a struggle sometimes.

*CN: Yes, that generator was not always perfect.*

BS: Anyway, it got them over a bad patch while the weather was bad and cold.

*CN: When was that, do you remember?*

BS: '65, I think.

*CN: What was your feeling about the whole of the Caroline operation, looking at it in retrospect now, looking back on it?*

BS: Looking back on it, I think it did nobody any harm, it was popular with the public and I can't see that the government could ever say that there was any harm that it did, or any interference that it caused.

*CN: Let's hear that story about Tony Blackburn up the mast. When was this, now?*

BS: About '66, I think.

*CN: Early '66 – winter of '66? Yes, it would have been, because she went aground shortly after, I think.*

BS: Yes. Ronan phoned me up and said that they were having trouble out there with a short on the mast (short circuit), the top of it was touching, and they must get it right as quickly as possible, he said I'm coming down tomorrow morning, and you can tell them I'm coming – what's the best sort of shoes to climb up the mast, 'cause I'm going up myself. So he came down the next morning with a big pair of rubber shoes and I'd told them over the link that night that Ronan was coming in the morning and that he was going to climb up the bloody mast. They didn't take that very well - not in a nasty way - and Tony Blackburn, when he heard about it, he said he'd go up. Well I went down to Harwich in the morning with Ronan, we boarded tender and out we chugged and as we were getting a little way out we looked at the ship and there was a little black figure going up the mast very, very slowly - it was Tony Blackburn. And the captain radioed to me and to the tender that, not to bring the tender alongside, 'cause it would probably shake Tony off the mast.

*CN: Yes, as the two bumped together.*

BS: Yeah. So we cruised 'round and 'round the Caroline and we saw Tony get to the top and do the job and come down again; I thought he did remarkably well and



Ronan was delighted because while Ronan said he was going up, he was bloody pleased that he didn't have to. I don't think he would have gone up actually. But he was doing a lot of talking about going up. He was overjoyed when he saw Blackburn go up and do the job. And he – oh! - he offered – what I do remember very well - he offered Tony fifty Pounds, and he refused it.

CN: About the comings and goings on the ship, can you recall any other stories of emergencies, of disasters, of late night to-ings and fro-ings ..

BS: We had one occasion where there was a Dutch cook, and when he got drunk he got a bit amorous and we had one or two girls on board who were from the London office and they were doing the record library and he bumped into them in one of the alleyways and I don't think he did anything really grim other than perhaBS put his arm

Telephone: (02954) - 3741 Telex: 11655 (Redwijs Baarn)	<b>The Ramsay Steamship Comp. Ltd., 24 West Quay, <u>RAMSEY - Isle of Man.</u> England.</b>	<b>Harcourt Shipping Agency, 41 Foster Road / Parkston, <u>HAVERLEI - Essex.</u> England.</b>
---	---	---

Our ref.: **JP/MK**  
Your ref.:

BAARN, 22nd April 1966.  
P.O. Box 85

Dear Sirs,

Re.: Cash advance to Dutch crew.

To avoid incorrect payments to our crewmembers in case they have received a cash-advance at your office and the relevant disbursement-account have not yet come in, we kindly request to you to inform us by telex, every time a cash-advance is paid out.

We would be very much obliged if you could see your way to adhere to following rules:

1. A crewmember, when returning to Holland, is allowed to draw pocket-money to a maximum of £ 10.- at the agent's office.
2. The agency is requested to advise Baarn by telex everytime a cash-advance is paid to Dutch crew.
3. In all other cases a cash-advance is required, please contact Baarn by telex first to check on possibility of advancing money.

Yours faithfully,

OFFICERS, TENDER AND SUPPLY COMP. LTD.

35 / 2 / 1967...

J. Focke.

around one of them which they promptly reported and that was that.

CN: That didn't result in any special trip out to the ship ..

BS: No, no activity.

CN: Were there any late-night surreptitious journeys?

BS: Well, not as far as the girls were concerned because they left the ship a few

weeks after that.

*CN: Yes, but for any other reason?*

BS: Well, what happened was, the cook got very drunk one night and was throwing the plates over the side and all this got reported to the Captain and on one particular occasion the disc-jockeys all had a party and they played music and all the rest of it, and the Dutch crew complained to the captain because they couldn't go to sleep, and I went out there to try and square this row up. I was always squaring up quarrels and rows. And I went and saw the captain, he was a very nice bloke ..

*CN: Do you remember his name?*

BS: I can't - anyway, I saw the captain down in his cabin. I said I've got a bit of trouble here for you. What happened, the Captain, directly he got wind of any trouble, he used to send a typed letter to Holland, to the Offshore people, Weijsmuller, the name of a very big company, very high up in the tug and salvage business, they supplied the ship. They duly received the letter from the Captain complaining about the noise the disc-jockeys were making and I think they wrote on it, "Get Mr Scadden to go out," and I duly went out and saw the captain, explained the situation to him, and before I did see the captain, I went 'round the ship and had a talk with the disc-jockeys and one or two of the Dutch people, and found out quite a lot. The disc-jockeys told me about the two girls on the way back to their cabin being mauled by the cook, and I also heard about the plates going over the side by the cook and all the rest of it.

So when I saw the captain I was armed with this information, and I said I've got a copy of a letter from Baarm, that's their headquarters, I had a copy of the letter in my hand, you see, that had been sent to me from Caroline House. So I said I've got a bit of a complaint here – you talk about the disc-jockeys making a noise and playing music half the night; I said what about what the Dutch crew do, don't they ever – 'cos he put all this in the log book, the official log book, about what the disc-jockeys had done, but not about the Dutchmen. I said that - I saw the log book, I asked him for it – you see – and I looked at it, I said I don't see anything about the drunken cook throwing the plates over the side or mauling the girls on the way back to their cabin, and I believe they did complain. Oh! he said, I did not think it was worth it. I said yes, but you thought it worth while to report the disc-jockeys. He said, you are a very wise man, we'll have to come to some arrangement Mr. Scadden. I get any troubles, I tell you, and you tell me. So we squared that one up.

*CN: But was there, in your opinion, a sense of strain between the Dutch and the English-speaking people?*

BS: Honestly, no. There was never any real friction. I didn't think there was, anyway, because they all realised they had to work together and all the rest of it and I think it worked alright. Apart from the incident when the cook got drunk and threw the plates over the side (laughs).

*CN: You nearly had an accident – you did have an accident yourself, didn't you? Getting aboard, you slipped, from the ship ..*

BS: Coming ashore. The tender ..

*CN: When was this?*

BS: Oh! - towards the end, 1966 perhaBS. I was told the tender was coming at 4 o'clock for arguments sake and it duly came and it was bloody rough. The tender was going up and down and so was the Caroline.

*CN: You were on board and going ..*

BS: I was on the Caroline and I was advised by the captain and other people that it was going to be a bit risky getting on board the tender.

*CN: Was this the Mi Amigo or the Cheeta.*

BS: The Mi Amigo.

CN: *So this would have been after she'd gone aground and been refitted, I expect?*

BS: Yes, I don't think anything special had happened between. But I was determined to come ashore and when the tender did loom up, I made up my mind - I thought I'd try and judge when the tender came up and the Caroline went down so it would not be too big a jump and I jumped, but I just gauged it a bit wrong and just as I was flying through the air, the bloody tender went down and instead of just jumping about six feet I went seventeen feet down; crashed down on the deck of the tender and slid along the steel deck which was wet of course, hit my head on the little house there and cut my head a bit and also my ankle. So that wasn't very helpful.

CN: But you lived.

BS: Oh yes (laughs).

CN: How many other accidents do you remember? There must have been a few, not just to you but to others.

BS: Don't remember any other serious accidents.

CN: It was surprisingly accident-free, all things considered, really.

PDS: Yes, they were very lucky.

CN: A lot more things could have happened than did. Do you recall the lifeboats being called out at all, on any other occasions?

BS: Well, there's something about a lifeboat going through my head..

CN: Yes, there is with me too and I don't know what it is. Somebody being sick – appendix. Keith Skues. Were you there for that.

BS: Yes. What happened – the lifeboat came out to either take him ashore, and er ..

CN: When was this now, do you remember – early '65?

BS: Can't remember now, could have been.

What happened was, the lifeboat came alongside the Caroline – it was a lovely summer's afternoon and calm and as the lifeboat came alongside they threw their ropes on board Caroline and the captain was an awkward so-and-so, he'd had strict instructions: no contact with the shore, so he took the bloody ropes off and threw them back. Well, to a lifeboat man this is absolutely incredible, to have their ropes thrown off, but they were put back eventually and they took Skues ashore. There was a lot of chat about it but, that was that.

CN: And he had his appendix removed and quite a major operation almost immediately, which ..

BS: It was a good job he had it

CN: Well, I think so, though there was some uncertainty as to exactly what was wrong and how bad it was, but he was really given a real going-over.

BS: One of his interests - Skues' interests - was tracing old things – church records. He went down to Cornwall ..

CN: He was researching his family history.

BS: Yes. And I had originally come from Cornwall and I didn't know he was going to do this but while he was down there he went all around the churches and went to the village where my relatives originally lived; when he came back and saw me he said, oh - you had an aunt or something called Tibetha, and I said that I couldn't tell you. He said I



saw her name on the church records, Tibetha Scadden and that was that.

BS: Just tying up the story for Caroline, because that middle period of Radio Caroline, when Caroline had gone aground and had been taken to Holland, the Cheeta II was out there, being set up. What happened to her, after she ceased to be Radio Caroline South.

BS: She went up, for some repairs and all that, to Lowestoft. She was leaking badly.

*CN: When was this, do you remember? '66 – late '66?*

BS: Yes. Soon after we'd finished with her, what had happened - the plumbing was bad on her and it was coming up through the loos (toilets) - sea water etc and and she went to Lowestoft for repairs and an old captain in the Dutch navy who was working for Caroline was supervising it. We used to call him "the Admiral". She went up to Lowestoft and had the repairs and came back and she was then laid up in the estuary near Harwich for some time and on occasion at night - I was still in touch with them all – I'd call the Cheeta, Radio London (Galaxy), Radio Caroline (Mi Amigo again), Britain Radio / Radio England (Laissez Faire). I used to talk to them all.

*CN: Did you have different codes for each of them?*

BS: Different frequencies – I could switch over. From 1950 to 1906.

*CN: Would you do it all over again, if they asked you?*

BS: I suppose I would, yes. It was rather exciting. I enjoyed it, I met a lot of very nice people.

*CN: Well, you were the voice of civilisation and hope for all of us out on the shiBS, the only contact with land and the man who either could help us or couldn't and whom we fell back on, time and again.*

BS: My wife was very good, too, because when I used to go out to the Caroline on the tender I had an arrangement that my wife would call me on my own frequency on the hour and one day we were coming back with Ronan O'Rahilly and he said, I've missed that train at Liverpool Street - I'll be too late, and I said, oh, we'll see what we can do for you. I got hold of the radio on the tender and gave myself a call and Jean came back, and did have then a broad Scots voice, she said, "Magna, Magna Magna", and it came through very well. Please inform head office Ronan will not catch the 5.10 train but will try and catch the 6.10 or the 7.10 as we are late coming ashore and it all worked all right. She was a very good operator, she was in Civil Defence with me, I was in the Signals, of course. Jean was in too, she was remarkably good.

*CN: So it was teamwork.*

BS:Umm (yes).

*CN: I've missed my train now, too.*

Comments in italics by editor.

CN was aboard Caroline at the time and witnessed the mast climbing incident.

Copyright Colin Nichol, may not be reproduced without permission.

# Transcriptie van een interview met Bill Scadden, afgenomen op 4 februari 1984 in zijn huis in Frinton- on-Sea in Essex

Mr. Scadden was al op pensioen toen hij betrokken raakte bij de zeezenders. Hij was daarom, ten tijde van het interview, al op hoogbejaarde leeftijd. Immers was het twintig jaar later. Hij was traag en aarzelend in het terughalen van zijn herinneringen. Niet tegenstaande is dit een pracht document en de tekst is iets aangepast om herhaling te voorkomen en duidelijkheid naar voren te brengen. De feiten en betekenis van het verhaal zijn niet aangepast.

*Colin Nichol: Ik ga proberen een heleboel verhalen bij u los te krijgen en laten we bij het begin aanvangen. Hoe hoorde U voor het eerst van de zeezenders. Wat U hoorde, wanneer en waar en hoe raakte U betrokken?*

Bill Scadden: Ik was inwoner van Frinton

*C: Wat was Uw werk?*

B: Ik was op pensioen.

*C: Daarvoor was U binnen de scheepsindustrie actief?*

B: Ik werkte bij de politie en daarvoor vaarde ik en was actief als verbindingsman.

*C: Ik dacht dat U in 1964 ook voor een scheepsfirma werkte?*

B: Nee, we hadden ook een kantoor in Harwich maar ik weet de naam even niet meer.

*C: Wel, U was al op pensioen maar hoe ging het dan. Werd U door iemand benaderd en zo ja door wie?*

B: Om precies te zijn belde Ronan O'Rahilly me met de mededeling dat iemand met de naam Gillman mij niet bekend was maar dat deze wel graag een gesprek met me wenste.

*C: Was dat Uw eerste contact met mensen uit de zeezenderwereld en hoe kwamen ze bij U terecht?*

B: Ronan kreeg het van de één of ander.

*C: Iemand uit de wereld van radioamateurs misschien?*

B: Ja, ik stond vermeld in het boek over de radioamateurs.

*C: Dan moet hij het daar uit gehaald hebben.*

B: Ja, in ieder geval had ik een ontmoeting met deze Gillman in de plaats Thorpe.

*C: John Gillman heette hij, of niet? Ja, je vertelde eens dat hij heel voorzichtig was in het leggen van contacten.*

B: Ja hij was een beetje eeee...

*C: Hij hield het allemaal een beetje geheimzinnig en zei ook dat het geen goed idee was om een ontmoeting in Frinton te hebben.*

B: Ja, hij was bang dat we zouden worden gevolgd. En dus ontmoette ik hem in Thorpe en vertelde me dat hij de hoofdtechnicus voor Radio Caroline was en dat hij op zoek was naar iemand die als agent wilde dienst doen in Harwich. Hij vertelde erbij dat het allemaal Ronan's idee was en ook dat hij wist dat ik een beetje geniaal was op het gebied van communicatie en dat ik een amateur-licentie had en meer van dat.

B: Ik mocht de oude Gilman wel, hij was een oude gek. Na de ontmoeting belde hij me nog een paar keer en vroeg me op een bepaald moment naar het Caroline House in Londen te komen. Ik besloot te gaan en ontmoette daar niet alleen Ronan O'Rahilly maar ook Alan Crawford en Barry Ainley (de general manager) en nog twee

andere mensen waarvan ik niet meer weet wie ze waren. Voordat ik het wist boden ze me een baan aan. Ronan die altijd een oog had voor de legale als illegale aspecten stelde dat ze niet al te veel geld hadden en mij dus niet veel konden betalen. Maar ik kreeg het aanbod 30 Pond per week te verdienen, plus vergoeding van te maken onkosten. Ik maakte me echter niet zo druk om het geld.

*C: Had U het idee in te zijn voor een avontuur op dat moment?*

B: Jazeker dat was een goede reden. Ik ontmoette vervolgens twee technici, voordat ze naar zee gingen om aan boord van het zendschip te gaan en sprak met hen over de apparatuur die men aan boord gebruikte, specifiek gericht op het gebied van communicatie. Vervolgens deed ik een paar testen met hen.

*C: Wanneer was dit, weet U nog een datum?*

B: Het was in de maand mei 1964

*C: Dus Caroline was al een poosje in de ether?*

B: Ja, dat klopt. Men was naar internationale wateren gegaan zonder te denken aan de illegale contacten tussen wal en schip.

*C: Op een bepaald moment bleek de PMG (Postmaster General de man bij de PTT verantwoordelijke voor communicatiezaken) bij herhaling te klagen over de verbindingen tussen het zendschip en de vaste wal.*

B: Ja, er was namelijk in eerste instantie een officieel contact via North Forland Radio. Maar op een bepaald moment kwam daar via de PMG een officieel verbod op en zocht men een alternatief. En dat was het moment dat ik om de hoek kwam.

*C: Werkte U via de Harcourt Shipping Agency?*

B: Dat klopt.

*C: Dat was in Harwich?*

B: Ik maakte dus voor de technici aan boord een schema, adviseerde ze op welk moment men welke frequenties zou kunnen gebruiken en die manier van contact onderhouden lukte erg goed. De post aan land was toen in Brightlingsea.

*C: Moest U naar de kust gaan. We hadden namelijk het idee, ik was in die periode aan boord van de het zendschip, dat U zich ergens aan de kust met Uw zender verstopte als de verbinding werd onderhouden.*

B: Welnee (hard gelach) het was heel anders. Ik zal U het zodadelijk laten zien. Nee, ik gebruikte een havenagent in Brightlingsea en we hadden al een paar keer een aanvaring gehad met de mensen van de douane inzake het invullen van de diverse douaneformulieren om de bevoorrading toch maar goed voor elkaar te krijgen. Men gaf de vreemdste dingen aan en stelden telkens weer veranderingen voor bij het invullen. Wanneer bijvoorbeeld de volgende dag zou worden uitgevaren met de tender kwamen ze opeens vanuit het douanekantoor met andere formulieren. Zo moest opeens het wateraanwezigheid gewijzigd worden van 0 tot 5 ton en meer van die veranderingen.

*C: In andere woorden werd er geconstateerd dat er verschil was tussen de geschreven opdrachten, die aan land kwamen via de tender en de definitieve versie die de volgende dag werd ingevuld. Daar moest een verklaring voor komen en ze vroegen zich allemaal af hoe er toch een verschil kon zijn. En de verklaring was natuurlijk duidelijk: Jullie ook met je communicatie van land naar schip en omgekeerd.*

B: Ja, op een bepaalde ochtend zei de ambtenaar van de douane dan ook tegen me in Brightlingsea: 'U woont in Frinton Mr Scadden. Ik bevestigde dat waarna hij stelde dat ik een groot huis aan de zee kant. Ook dat bevestigde ik, waarna hij eraan toevoegde dat er een grote zendmast op het dak stond. Andermaal bevestigde ik het. Hij stelde toen dat iemand het hem had verteld dat ik er woonde en toen hij er eens langs reed, op weg naar huis, zag hij mijn woning met de grote antenne en telde hij

het een en ander samen. Ik stelde toen dat ik niet wist waar hij op doelde. Hij stelde dat met de tender het bericht was gekomen dat er geen water hoefde te komen en dat er toch vijf ton aan boord van de tender was die ochtend. Ik heb hem toen gezegd dat dit een totale verantwoordelijkheid was tussen de kapitein en de vertegenwoordigers aan land, en dat ik er verder niets vanaf wist. Op een andere dag zei hij tegen me dat ik een amateur zendinstallatie had en ik bevestigde dat ik een officiële licentie had en al mijn verbindingen ook in het logboek schreef en voegde eraan toe dat hij het gerust mocht nakijken. Hij is daar nooit op ingegaan maar bij hem kwam ik zeer wantrouwig over. Dan was er op een bepaald moment ook een schipper uit Harwich die me via mijn stem herkende. Ik mompelde vaak 'Magna, magna manga' op gedempte toon als ik contact wilde, en daar herkende hij me aan.

*C: Ik herinner me dat U dat deed. Ik herinner me dat inderdaad als ik op de radio op zoek was naar een signaal van verbinding met de wal. Inderdaad was het allemaal een beetje geheimzinnig geworden, vooral uit voorzorg. U gebruikte de oproep code 'Magna' gebruikte geen frequentieopsomming in Uw oproepen om verbinding te maken.*

B: Ik gebruikte mijn licentie call letters zeker niet.

*C: Maar hoe waren die dan?*

B: G3 C-E-B, Charlie Easy Baker.

*C: En dat is Uw registratie heden ten dage nog steeds?*

B: Jazeker!

*C: Maar kreeg U uiteindelijk ook bezoek van de autoriteiten?*

B: Er kwamen twee knapen lang, een routineonderzoek vanuit de Post Office.

*C: Het leek op routine maar het was uiteindelijk meer dan dat?*

B: Ze komen altijd in de avond voor controle met de hoop iemand aan te treffen. Ze kwamen uit Colchester, van het hoofdkantoor. Ze lieten hun legitimatie zien en stelden dat ze mijn zendinstallatie wensten te onderzoeken. Ze constateerden dat ik ook een grote poster van Caroline aan de muur had en notitiepapier van de organisatie had liggen op een tafel. Tijdens de controle werden er geen vragen over gesteld.

*C: Hoelang was U voor Caroline al aan het werk toen ze dit ontdekten?*

B: Twaalf maanden.

*C: Dus U was al behoorlijk lang actief.*

B: Oh, jazeker.

*C: Dit was dus niet de visite die U direct na aanvang van Uw activiteiten had?*

B: Nee, nee. Ze bekeken mijn [zendstation](#) en vonden geen fouten. Ze controleerden mijn logboek en vroegen met niets over Caroline. Het enige, en dat was nogal komisch, dat één van de twee vroeg of ik ook interferentieproblemen van die ellendige piraat had. Ik heb ze verteld dat ik geen interferentie met hun had. Ik had natuurlijk heel goede ontvanger, die je zeer selectief kon afstellen. Hij zei nog eens dat hij zich afvroeg of ik ook interferentie had omdat de Post Master General (hij zei dit op een gehaaste manier) graag bewijs wilde hebben of materiaal die tegen Caroline, Radio Caroline gebruikt kon worden. Ik vroeg ze toen wat ze dan gedaan hadden. Vervolgens vertelde me dat ze een dossier wensten aan te leggen en deze vervolgens aan het Parlement wilden voorleggen om te komen tot, wat we later de Marine Offences Bill zouden noemen. Hij stelde verder: 'Het zou mooi zijn als we bewijs zouden kunnen krijgen. Ik bedoel U bent een getrainde radio amateur. Heeft U geen interferentie op Uw zenderapparatuur of gewone apparatuur?' Ik heb gezegd dat ik eerlijk moest zijn en beschikte over uitstekende ontvangstapparatuur en dat ik inzake Caroline totaal geen klachten had. Hij voegde er toen nog aan toe dat de



Postmaster General heel erg blij zou zijn wanneer ze met klachten zouden komen. Ook vroeg hij me schriftelijk te melden als later alsnog interferentie zou ontstaan als gevolg van de uitzendingen van Radio Caroline.

*C: Hebben ze toen ook verteld of er andere mensen met klachten waren?*

B: Nee.

*C: Ik denk, als het er op aan kwam dat ook weinig mensen er echt last van hadden*

B: Ik heb het gesprek afgerond met de opmerking dat wanneer ik echt last zou krijgen van Caroline ik er de Post Office per brief melding van zou maken. Daar lieten we het bij, schudden elkaar de hand en ze gingen weg.

*C: Had U niet het idee dat ze U om de tuin leidden?"*

B: Nee, ik weet zeker dat ze dat niet deden.

*C: Op dat moment was U wel veel meer dan de communicatieman tussen wal en schip?*

B: O ja zeker.

*C: Wat deed U dan nog meer voor Radio Caroline?*

B: Soms deed ik wel twee tot drie dingen tegelijk. Het hing er natuurlijk vanaf op welk moment er iets gebeurde. Ik neem als voorbeeld dat op een avond de hoofdtechnicus aan boord van het zendschip iets wilde lassen. Dat ging helemaal fout want de gasvlam werd in zijn gezicht geblazen en beschadigde zijn ogen en het volgende moment was het alarmfase.

*C: Dat was om half acht in de avond?*

B: Ja, ik had een paniekoproep van de kapitein die vertelde dat de hoofdtechnicus zijn ogen had verbrand en hij bezorgd zich afvroeg wat er moest gebeuren.

Vervolgens heb ik verteld dat ik wel weer contact zou nemen. Ik heb vervolgens gebeld met iemand in Harwich die op goede voet was met ene dokter. Die vertelde dat je de ogen moest uitwassen met water, puur water. Ook diende de lichaamstemperatuur bij herhaling te worden gemeten en wanneer er echt veel koorts werd gemeten dan moest de reddingsboot worden ingeschakeld om een dokter aan boord van het zendschip te brengen. Ik heb de boodschap doorgegeven per radio en ze hebben me later op de avond rond 11 uur gemeld dat zijn temperatuur was gedaald en zich weer veel beter voelde.

*C: Was dat het einde van dat verhaal, verder geen problemen meer?*

B: Nee, daarmee was dat probleem afgehandeld. Een andere herinnering is dat ik op een avond een telefoontje kreeg van een politieagent in een afgelegen dorp in Norfolk die me vertelde dat daar een jonge man in het dorp was die rondreed op een Lambretta scooter en altijd naar Caroline luisterde. Hij was niet te vinden en zijn ouders waren die dag bij een auto-ongeluk om het leven gekomen. Ze wilden hem informeren maar hij was niet bereikbaar. Hij was niet thuis gekomen en mede het gegeven dat hij een beetje een 'zelfmoordtype' was, wilden ze hem toch op een goede manier bereiken. Dus wilden ze een bericht laten uitzenden via Radio Caroline omdat ze ervan overtuigd waren dat hij naar het station zou luisteren. En zo zie je maar als je geen duidelijke afspraken maakt over tijdstippen en frequenties was het heel moeilijk een boodschap aan boord te krijgen, of men moest toevallig achter de ontvanger zitten.

*C: Ja begrijpelijk, maar hoe werd dan contact gelegd in dit geval?*

B: Ik heb er goed over nagedacht en ben op bezoek gegaan bij de schipper van de Walton reddingsbrigade en de situatie uitgelegd. Hij begreep de situatie en is vervolgens met zijn eigen privé boot naar het zendschip gegaan om een boodschap aan boord te brengen.

*C: Wat natuurlijk een illegale actie was?*

B: Ja. Ik heb een bericht geschreven gestopt in een tabaksblikje. Helemaal dicht geplakt heb ik het meegegeven en nogmaals bleek hoe geweldig goed die knapen uit Oost Essex meeleeften. Hij stelde dat, wanneer hij zou uitvaren, het rond middernacht zou gebeuren. De kustwacht, die aldoor 's avonds alles in de gaten hield, zou hem anders hebben gezien en in de gaten hebben gehouden. Hij ging met zijn 14 jarige zoon naar buiten en bracht de boodschap aan boord van het zendschip. Het werd in de uitzendingen gebracht. De betreffende knaap, die gezocht werd, ging de volgende ochtend benzine tanken en aangezien het kenteken ook was genoemd in het programma van Radio Caroline was de man op de benzinepomp zo scherp te zien dat het om die knaap ging. Hij vertelde dat de mensen achter Radio Caroline naar hem op zoek waren en men in de uitzendingen had verteld dat hij contact diende op te nemen met de politie voordat hij naar huis zou gaan. Het werkte perfect. Hij ging naar het politie om het slechte bericht aan te horen. Gelukkig maakte hij geen eind aan zijn eigen leven.

*C: Er zijn volgens mij veel van deze verhalen? Om even duidelijk te maken, hoe langer in de tijd des te meer werkzaamheden U voor de Caroline organisatie verrichtte.*

B: Jazeker.

*C: Werd u medewerker bij Harcourt Shipping Agency?*

B: Nee zeker niet.

*C: Werd U altijd door Ronan betaald?*

B: Jazeker

*C: Door Caroline en Project Atlanta?*

B: Ja, ja

*C: Je bent dus altijd in dienst geweest als de grote regelaar?*

B: Klopt wel. Ik heb allerlei dingen geregeld voor de organisatie. De inkoop van goederen. In die tijd gaf ik gemiddeld 500 Pond per week uit in Harwich om allerlei zaken te kopen. Onderdelen en dergelijke.

*C: En U zorgde ook voor de inkoop van het proviand?*

B: Ik kocht ze niet maar bestelde ze.

*C: In die tijd kwamen toch al het proviand nog uit Harwich?*

B: Ja, maar als ze iets met spoed nodig hadden als bijvoorbeeld medicijnen dan zorgden ze dat ik vanaf boord werd geïnformeerd en zorgde ik ook dat die aan boord zouden komen.

*C: Hoe kwam dat dan aan boord?*

B: Met de tender natuurlijk.

*C: U werkte voornamelijk vanuit Harwich in die tijd?*

B: Ja, ja

*C: Maar er werd eerst toch uit Brightlingsea bevoorraad?*

B: Ja, Ja. Terugdenkend aan alle wensen is de meest verrassende wel de vraag geweest te zorgen dat er ongeveer 12 elektrische kachels aan boord kwamen. Het weer was erg koud geworden met hevige sneeuwval in de winter. Dit had tot gevolg dat er ondermeer problemen waren met de generatoren. Dus belde Ronan me met de vraag te zorgen voor elektrische kachels omdat men het aan boord ontzettend koud had. Dus heb ik in een lokale winkel 12 van die dingen gekocht (lach).

*C: Was het wel mogelijk al die power voor de apparaten op de weken aan boord?*

B: Jawel, hoewel soms met grote moeite.

*C: Ja, de generator werkte niet altijd perfect.*

B: In ieder geval kreeg ik die dingen wel aan boord toen het weer zeer slechts was en bovendien erg koud.

*C: Wanneer was dat, herinnert U zich dat nog?*

B: Ik denk dat het in 1965 was.

*C: Wat was U gevoel over de gehele Caroline organisatie als U er nu op terugkijkt?*

B: Allereerst, kun je stellen dat het niemand schade toebracht. Het was populair bij het publiek en ook nu kan ik nog niet begrijpen dat de regering kon stellen dat er schade werd aangebracht en interferentie werd veroorzaakt.

*C: Vertel nog eens dat verhaal over Tony Blackburn die in de zendmast klom en wanneer gebeurde dat?*

B: Medio 1966 denk ik.

*C: Ik denk begin 1966 in de winter. Dat moet het geweest zijn, omdat we niet veel later zouden stranden.*

B: Ronan belde me op dat er aan boord technische problemen waren met het topje van de zendmast en dat het probleem met spoed diende te worden opgelost. Hij vertelde me dat hij de volgende dag naar het schip zou gaan en rubberen schoenen zou meenemen om de mast in te klimmen. Ik heb de mensen aan boord per radioverbinding geïnformeerd over zijn plannen en dat Ronan de mast in wilde klimmen. Dit pikten ze eigenlijk niet aan boord. Niet op een kwade manier maar toen Tony Blackburn hoorde dat Ronan zou komen stelde hij direct dat hij de mast wel in zou klimmen. De volgende ochtend ging ik samen met Ronan naar Harwich en namen de tender richting het zendschip. Toen we al een behoorlijk stuk op weg waren en de Mi Amigo in beeld zagen we dat er een klein zwartachtig figuur de mast in klom, heel langzaam. Het was Tony Blackburn. Ondertussen nam de kapitein van de Mi Amigo contact met mij via de radio en met de tender met de mededeling de tender niet langs zij af te meren omdat dat waarschijnlijk het zendschip zou laten trillen waardoor Tony uit de mast zou kunnen vallen.

*C: Als de twee schepen tegen elkaar aan zouden schudden?*

B: Ja, dus bleven we een beetje rond varen en zagen we Tony naar de top van de mast klimmen, het technische probleem verhelpen en vervolgens weer naar beneden komen. Ik denk dat hij het bijzonder goed deed en Ronan plezierde het bovendien omdat hij de mast niet meer in hoefde. Eigenlijk denk ik dat hij de mast zelf ook niet was ingeklommen. Hoewel hij er vaak over praatte wel zelf in de mast te klimmen. Wat ik me nog goed herinner is dat hij Tony Blackburn vervolgens een biljet van 50 Pond aanbood die Tony vervolgens weigerde.

*C: Kunt U nog andere verhalen over tegenspoed of spoedgevallen herinneren dat er hulp diende te worden ingeroepen?*

B: Op een bepaald moment hadden we een Nederlandse kok aan boord en als deze een beetje dronken werd en als gevolg daarvan werd hij een beetje amoureuus. We hadden twee dames van het kantoor ook aan boord om de discotheek op orde te brengen. Hij kwam de beide dames tegen in een van de gangen aan boord. Ik denk niet dat hij meer deed dan een arm om een van hen te leggen. Maar ze waren overstuurd en meldden het voorval meteen aan ons aan land.

*C: Werd er toen een schip naar de Mi Amigo gestuurd voor assistentie?*

B: Nee geen enkele activiteit volgde erop.

*C: Waren er geen heimelijke nachtelijke tochtjes?*

B: In ieder geval niet wat beide dames betreft omdat ze enkele weken later het schip al verlieten.

*C: Oké, maar wel voor een andere reden?*

B: Wat er wel op een bepaald moment gebeurde was dat de kok op een avond heel erg dronken werd en hij gooide allemaal boerden over boord, hetgeen men aan de kapitein rapporteerde. Op een ander moment vierden de deejays een of ander feest en maakten dermate lawaai dat de bemanning erdoor niet kon slapen en ze deden

hun beklag bij de kapitein. Als gevolg erop moest ik naar het schip komen op de problemen op te lossen. Ook sprak ik met de kapitein, die een erg aardige kerel was.  
*C: Weet U zijn naam nog?*

B: Nee, helaas niet. Ik bezocht de kapitein in zijn hut en vertelde over de problemen die er waren. De bemanningsleden hadden namelijk via een van de kapiteins geklaagd via een brief aan de mensen van Wijsmuller, de bevoorradingsmaatschappij. Dit was een grote onderneming, heel hoog aangeschreven in de tender en redding business. Zij waren op dat moment verantwoordelijk voor de bevoorrading van bemanning en proviand van de Caroline schepen. Er was dus een brief waarin de klacht was neergelegd waarop met grote letters 'Zorg ervoor dat Mr Scadden naar het zendschip gaat'. Ik ging dus op bezoek en informeerde de dienstdoende kapitein. Voordat ik echter naar zijn hut ging heb ik een kleine wandeling over het schip gemaakt, gepraat met de deejays en twee van de Nederlandse bemanningsleden en kwam hierdoor het een en ander gewaar. De deejays vertelden me over het incident met de twee dames van het kantoor, die aan boord door de kok onheus waren benaderd. En ook hoorde ik het eerdere verhaal over de borden die door de kok overboord waren gesmeten. Dus toen ik eenmaal naar de kapiteinshut ging was ik geladen met informatie en meldde hem dat ik een brief had uit Baarn, uit hun hoofdkwartier. Ik had een kopie van de brief in mijn hand die men mij uit het Carotinekantoor had toegestuurd. Ik zei hem dus dat ik met een klacht kwam. Er wordt gesproken over het lawaai dat de deejays tot diep in de nacht maken en te lang luidde muziek draaien. Maar er staat niets in de brief over de Nederlanders. Ik vroeg vervolgens hem het scheepslogboek, keek erin en zei tegen hem dat ik er niets in terug las over de dronken kok die met borden aan het gooien was en de twee dames in een van de gangen lastig viel. Hij antwoordde dat die incidenten niet de moeite van het vermelden waard waren. Oh! Zei ik verbaasd en het was wel nodig te rapporteren over luidruchtige deejays? Hij begreep de boodschap en zei dat ik een wijze man was en we tot een overeenkomst moeten komen Mr. Scadden. En dus diende de strijd door hem te worden gestaakt.

*C: Maar was er in uw opinie een vorm van spanning tussen de Nederlanders en de Engelstaligen aan boord van het zendschip?*

B: Eerlijk gezegd nee. Er was nooit echt sprake van grote frictie. Ik denk dat het er helemaal niet was omdat ze allemaal erg goed door hadden dat ze het met elkaar moesten doen en ik denk ook dat dit goed werkte aan boord. Uiteraard uitgezonderd de kleine incidentjes als de dronken kok en het gegooi met de borden.

*C: Er was bijna een ongeluk of eigenlijk had Uzelf een ongeluk toen U eens aan boord van het zendschip wilde stappen en uitgleed.*

B: Bij het weer aan land gaan. De tender...

*C: Wanneer was dit?*

B: Oh! Ergens, tegen het einde, 1966 misschien. Mij was verteld dat de tender rond 4 uur zou komen, er waren wat problemen onderling en uiteindelijk kwam de tender en was het weer behoorlijk zwaar te noemen. De tender ging behoorlijk op en neer en eenmaal langs het zendschip ging dat ook behoorlijk op en neer.

*C: U was aan boord van het zendschip en van plan ..*

B: Ik was inderdaad op het zendschip en door de kapitein en andere mensen aan boord gewaarschuwd dat het heel link zou zijn over te springen op de tender.

*C: Was dit op de Cheeta of de Mi Amigo.*

B: De Mi Amigo.

*C : Dus dit moet zijn geweest na de stranding en de reparaties denk ik.*

B: Ja ik denk niet dat er echt iets speciaals zou gebeuren. Ik moest en zou die dag aan land en toen de tender weer omhoog kwam op de golven besloot ik een moment

af te wachten om het beste te kunnen springen. De tender kwam dus omhoog en het zendschip ging naar beneden waardoor ik een niet al te grote sprong hoefde te maken. Maar ik gokte een beetje verkeerd en dus vloog ik door de lucht. De tender ging namelijk snel weer naar beneden en in plaats zes voet omhoog te springen ging ik zeventien voet naar beneden en smakte neer op het dek van de tender. Ik werd behoorlijk heen en weer geslingerd, stootte mijn hoofd en raakte gewond aan mijn enkel.

*C: Maar je overleefde het voorval.*

B: Ja zeker (veel gelach).

*C: Hoeveel andere ongelukjes herinnert U zich. Er moet toch het een en ander zijn gebeurd. Niet alleen is het U overkomen toch ook anderen?*

B: Ik herinner me geen enkel ander ernstig incident.

*C: Als je goed nadenkt liep alles zonder risico van ongevallen.*

B: Ja ze waren erg gelukkig.

*C: Er had natuurlijk veel meer kunnen gebeuren. Herinnert U zich dat er om assistentie van reddingsboten werd gevraagd?*

B: Ja, er gaat wel iets over reddingsboten door mijn hoofd.

*C: Bij mij is hetzelfde het geval maar ik weet niet meer precies wat. Volgens mij had iemand problemen met de blinde darm. Ja, Keith Skues. Bent U toen naar buiten geweest?*

B: Ja, ik herinner me dat de reddingsboot inderdaad uitvaarde om hem van boord te halen.

*C: Wanneer was dit toch, herinnert U zich of het vroeg in 1965 was?*

B: Ik weet het niet meer, het zou kunnen. Wat er gebeurde was dat de reddingsboot langzij de Mi Amigo kwam. Het was een prachtige zomernamiddag en heel kalm weer. Als een reddingsboot langzij kwam werden er touwen op het dek van het Caroline-schip gegooid. In dat geval had de kapitein duidelijke instructies, namelijk geen contacten met mensen van het vaste land. En dus gooide de dienstdoende kapitein de touwen terug naar de reddingsboot. Voor een bemanningslid van een reddingsboot is dit absoluut een onbegrijpelijke actie. Uiteindelijk gooiden ze de touwen nog een keer terug op het zendschip en uiteindelijk werd Skues aan land gebracht. In ieder geval werd er flink over dit voorval nagepraat.

*C: Ja ik denk dat het zo was. Er was in ieder geval sprake van onduidelijkheid wat er nu fout was aan de komst maar uiteindelijk kwam alles nog goed.*

B: Eén van zijn interesses, die van Skues dus, was het zoeken in kerkelijke doopboeken. Op zoek naar zijn familiehistorie. Op een dag ging hij naar Cornwall.

*C: Daar zocht hij ook naar zijn familiehistorie?*

B: Ja, en ik kom daar officieel vandaan. Ik wist echter niet wat hij daar ging doen maar toen hij daar eenmaal was zocht hij in allerlei kerken naar archiefstukken en ging ook naar het dorp waar mijn familie voorheen woonachtig was. Toen hij op een dag terug kwam vertelde hij me dat ik een tante met de naam Tibetha had. Ik antwoordde toen dat ik hem dat niet kon bevestigen. Hij vertelde toen dat hij die naam was tegengekomen in de kerkelijke archieven. Er stond dus Tibethe Scadden. En dat was het.

*C: Om even het verhaal rond Caroline terug te halen. Zo midden in de periode van de jaren zestig, toen de Mi Amigo op het strand was gelopen en naar Nederland voor reparatie was gebracht werd de Cheeta II ingezet. Wat gebeurde er mee nadat ze haar periode als Caroline South had doorbracht?*

B: Ze ging vervolgens voor enkele reparaties naar de haven van Lowestoft. Er waren een aantal behoorlijke lekken in het schip.

*C: Wanneer was dit, herinnert u het 1966, laat in dat jaar?*

B: In ieder geval direct nadat we klaar waren met de uitzendingen vanaf dit schip. Het hele water systeem aan boord was ook slecht. Op een bepaald bleef het water vreemd genoeg stijgen in de toiletten aan boord. Zeewater wel te verstaan en er werd besloten het schip naar Lowestoft voor reparatie te laten gaan. Een oude marinierskapitein uit Nederland, die in dienst was van Caroline, begeleidde de tocht. We noemden hem altijd de admiraal. Nadat de reparaties waren uitgevoerd lag het schip enige tijd in Harwich. Hm, op een avond besloot ik een radioverbinding te maken met alle schepen. Dus met de Cheeta, de Galaxy van Radio London, de Mi Amigo van Caroline en de Laissez Faire van Swinging Radio England. Ik praatte met mensen aan boord van al die schepen.

*C: Had U verschillende codewoorden voor al die schepen?*

B: Ik gebruikte verschillende frequenties. Ik kon overspringen van 1590 naar 1906 bijvoorbeeld.

*C: Als men het U nu vroeg het allemaal opnieuw te doen, zou U daarmee instemmen?*

B: ik denk wel dat ik het zou doen. Het was allemaal heel spannend. Ik genoot ervan en ontmoette heel leuke mensen.

*C: U was zeer gerespecteerd en de man voor ons op de schepen. Het enige contact met land en de man die ons altijd kon helpen en waarop we steeds konden terugvallen.*

B: Mijn vrouw was ook erg goed omdat, toen ik zoals gebruikelijk met de tender naar het zendschip ging, een afspraak met haar had dat mijn vrouw me kon contacten om mijn eigen frequentie en wel op het hele uur. Op een dag kwamen we terug vanaf zee en O'Rahilly was bij ons. Hij zei toen dat de trein naar Liverpool Station al werd gemist. Ik zei toen dat we zouden bekijken wat we voor hem konden doen. Ik nam de radio en deed een oproep op de frequentie en riep mijn vrouw Jean op. Met een zware stem zei ik 'Magna Magna' en zei antwoordde waarna ik haar vroeg contact te leggen met het hoofdkantoor en te melden dat Ronan de trein van 10 na 5 niet zou halen en zeker een uur of twee uur later aan zou komen in Londen. Ze was ook een goede operator. We waren ook beiden betrokken bij de Bescherming Burger Bevolking. Ik was in de afdeling communicatie natuurlijk, maar Jean ook. Ze was opmerkelijk goed in het leggen van verbindingen.

*C: Dus was er sprake van teamwork.*

B: hmm, ja

*C: Ik heb de trein nu ook gemist.*

Copyright van het interview ligt bij Colin Nichol en mag niet worden gereproduceerd zonder toestemming. Nederlandse vertaling: Hans Knot 2007.