

# DE VERGETEN PERSONEN DRIJVEN BOVEN

Sinds 1969 heb ik heel wat afgeschreven voor diverse tijdschriften, in boeken, voor kranten en voor internetsites. Al met al duizenden en nog eens duizenden pagina's voornamelijk over de historie van de radio. Hierbij is het zeker noodzakelijk zeer goed gedocumenteerd te zijn via een archief bestaande uit documentatiemateriaal en fotomateriaal. De zeezenders



zijn in de loop der jaren ook uitgebreid aan bod gekomen, waarbij enorm veel grote en kleine facetten van de historie voorbij kwamen. Toch verschijnen er nog vaak zaken, die niet eerder werden gepubliceerd. In het Hans Knot International Radio Report verschijnen telkens nieuwe foto's en korte herinneringen, die zo verrassend zijn dat ze automatisch andermaal herinneringen, waar dan ook ter wereld, oproepen. Omdat voornoemde Radio Report de wereld rond gaat probeer ik, mede met mijn grote archief op de achtergrond, altijd zo precies mogelijk neer te zetten hoe het één en ander is gebeurd. Tevens met de vele honderden contacten, die er zijn, met mensen die betrokken zijn geweest bij de stations zoals beschreven in het Hans Knot International Radio Report - archief op



[www.hansknot.com](http://www.hansknot.com) - is het altijd weer mogelijk de puntjes op de 'i' te zetten. Maar soms kom je tot zeer verrassende zaken, die mij en anderen zeer verbazen.

Als volger van de geschiedenis van Radio Veronica heb ik sinds april 1960 het station zo veel mogelijk van nabij gevolgd. Daarbij zijn vanaf de start van het radiostation in internationale wateren vele aantekeningen gemaakt, vele krantenknipsels ingeplakt en honderden uren vastgelegd op recordertape. De hoeveelheid namen van betrokkenen bij het station zijn enorm groot. Immers waren er niet alleen de aandeelhouders, technici en deejays aan land, de directieleden, de meiden van de discotheek, de reclamemensen, de drive in show lieden, tante Erna, de jongens aan boord en ga zo maar door, maar ook de onbekenden die misschien maar één keer werden vermeld. In april van dit jaar werd ik plots verrast met het ontvangen van een e-mail waarin een zekere Dave Rehl me meldde dat in een recent verschenen publicatie van Auke Kok 'Dit was Veronica' op geen enkele manier melding werd gemaakt van de betrokkenheid bij het project 'Radio Veronica vanaf zee' van zijn Opa en twee zonen. Zeer verbaasd heb ik het bericht gelezen en ook Juul Geleick, die de Veronica Story vanuit het hart van de toenmalige organisatie beheert en openbaart. De naam is ons beiden 'nietszeggend'. Was het dan logisch dat in alle, tot nu toe verschenen boeken over de geschiedenis van Nederlands meest populaire zeezender, niets terug is te vinden over Opa Günter Herrmann en zijn zonen Dicky (ook bekend als Jan) en Gunter jr.?

Een vraag die reden genoeg was eens te kijken in 'De Veronica Sage', een heel vroege publicatie van Gerth van Zanten. Journalist uit de Telegraaf hoek die vooral de eerste jaren van Radio Veronica in zijn boekje uitgebreid heeft beschreven. Niets te vinden; met geen enkel woord, worden de Herrmann's beschreven. Terugdenkend aan de begin jaren zestig komt de herinnering boven

dat inderdaad altijd dezelfde namen terugkeerden, als het om de opbouw van Radio Veronica ging. Natuurlijk draaide de organisatie om een aantal mensen dat erg belangrijk was. Denk aan Slootmans, Krant, de Verweij's, Oswald en Jürgens - om maar een paar te noemen. Maar ook waren de uitvoerders belangrijk, de harde werkers die het meer dan acht uur per etmaal uitvoerende werk verzorgden. Vanaf het moment, helemaal terug in 1959, toen het voormalige lichtschip Borkum Riff in de haven van



Emden met veel voor en ook tegenspoed werd ingericht. Dit om te komen tot het allereerste commerciële radiostation in internationale wateren dat zich zou gaan richten op de Nederlandse bevolking. Niet alleen om eigen producten en die van anderen te promoten, maar ook als tegenhanger op de starre publieke omroep, die nauwelijks de liefde van het luisterpubliek kon halen.

De details, die kleinzoon Dave Rehl me stuurde, waren informatief voor degene die niets wist over de vroege historie van het bedrijf. Zo meldde hij me ondermeer: 'De Verweij familie bestaande uit drie broers Bull (Hendrik), Dirk en Jaap. De eerste directeur was echter Henricus Oswald en deze was niet correct in het spel. Hij was het lek welk elke keer, wanneer een deel van de zender klaar was, deze informatie doorspeelde aan de PTT. Volgens overgave deed hij dit om bepaalde personen uit de organisatie te krijgen. Mijn opa is vervolgens al zijn materialen, die hij nodig had, bij Loe Lap in Amsterdam gaan kopen. Dit met medewerking van de heer Slootmans, die financieel verantwoordelijk was bij het

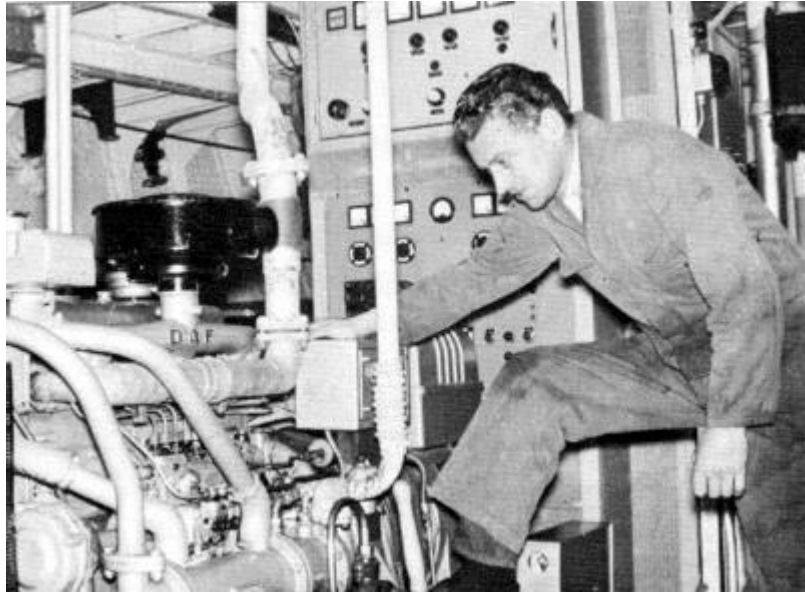


station en in zijn ogen ook betrouwbaar. Mijn oom, waar ik nu alle info van krijg, herinnert zich ook Max Groen als de eerste omroeper van Radio Veronica.'

Kijk, verrassend voor een ieder die Radio Veronica in de loop van de afgelopen decennia heeft gevolgd, duiken hier plotseling drie nieuwe personen op, die niet eerder in boekvorm of in verhaal vorm voorbij kwamen. Het gaat dus om

twee personen met de naam 'Günter Herrmann', een vader en een zoon. Daarnaast was er een tweede zoon met de roep naam 'Dicky' en nu Jan genoemd. Jan is intussen terug uit Amerika en woont tegenwoordig in het plaatsje Saive in Franstalig België. Günter junior leeft in Phoenix Arizona en is eigenaar van een heel groot florissant aannemersbedrijf. Het is ome Jan welke Dave van informatie heeft voorzien. Zijn oom heeft het één en ander vertelt. Te beginnen in 1959 toen ze beiden waren betrokken bij het inrichten van het eerste zendschip van Radio Veronica, de Borkum Riff. Dit voormalige lichtschip werd aangekocht in Emden bij Schrottverwertung G.m.b.H en de rekening werd op 9 december 1959 opgemaakt waarbij een totaalbedrag werd ingevuld van DM 68.910.55. Om de werkzaamheden zonder al te veel pottekijkers te laten verlopen werd er op het schip een bord met de tekst 'Zutritt streng verboten'

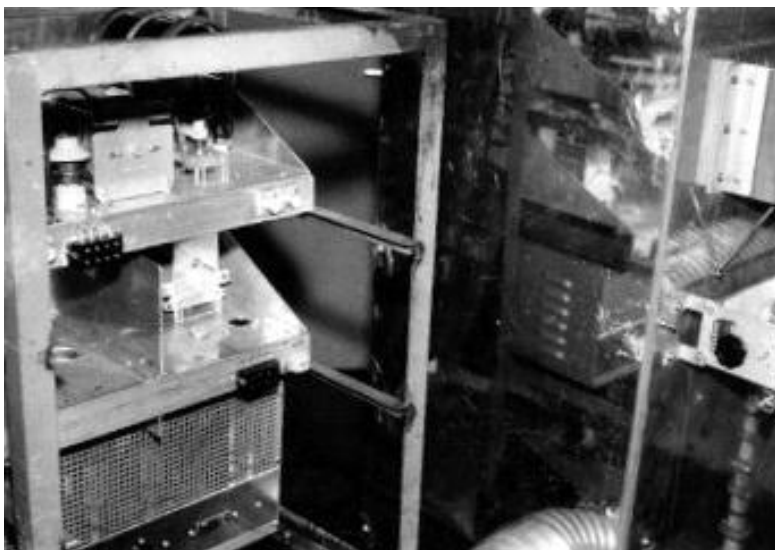
aangebracht. Het lichtschip was daarmee in handen gekomen van een Vereniging van Radio Handelaren. De VRON en Anstalt Veronica werden als ondernemingsnamen vastgelegd, ondermeer in Liechtenstein.



Jan stelt dat zijn vader de werkelijke leiding had over de ombouw tot

zendschip in Emden. In totaal waren er aan boord tijdens de inrichting acht vaste krachten. Allereerst werd de scheepshuid gemeten waaruit bleek dat de dikte van het plaatwerk meer als voldoende was. Zelfs 150% dikker dan een het plaatwerk van een doorsnee coaster uit die tijd. Het eerste deel van de zender werd ook daar in elkaar gezet maar kon niet worden getest. De oscillatoren, de verdubbelers, de hoog frequent versterkers en de modulatie versterkers konden getest worden maar de antennes konden er niet geplaatst en getest worden. Dit was streng verboden en zij hielden zich aan de regels, want zij waren te gast in Duitsland.

Andermaal een herinnering van Jan Herrmann: 'Het bouwen van de antenne was een probleem op zichzelf, daar men op zee een heel ander werk en straal gedrag van een antenne krijgt.



Theoretisch is alles te berekenen maar de praktijk wijst vaak anders uit. Ook diende de elektrische installatie aan boord geheel verbeterd en uitgebreid te worden.' Volgens de auteur van het boek de Veronica Sage heeft niet alleen inbeslagname van apparatuur door de overheid tot vertraging gezorgd maar heeft er aan

boord in de Emden periode een brand geheerst in de elektronische installatie. De

schade die het toen op liep was rond de 3500 gulden. Over geld gesproken, de bemanningsleden en technici werden in die Emden tijd betaald op voorschot en wel door de KIM Rijwielfabriek, waar ze tijdelijk op de loonlijst stonden.

In het boek van Gerth van Zanthen, uit de midjaren zestig van de vorige eeuw, valt iets meer te lezen omtrent het al dan niet uitvoeren van zenderbouw in de haven van Emden. Nobert Jürgens, die volgens Van Zanthen de leiding aan boord had tijdens de verbouwing, kreeg in de maand maart 1960 contact met iemand van het Funkamt Emden en vroeg hem of er ook een vergunning voor het bouwen van een zender aan boord van het schip in de haven nodig was. De man in kwestie stelde in eerste instantie dat de autoriteiten zich in principe niet bemoeiden met wat er gebeurde aan boord van buitenlandse schepen. Per brief werd niet veel

later door een koerier een brief gebracht van het Funkamt van Hamburg. Daarin werd verklaard dat het niet toegestaan werd aan zenders te bouwen in de haven van Emden. Tevens werd in de brief aangekondigd dat er binnen 24 uur inspectie kwam. Dit laatste gebeurde ook en de technici kregen opdracht



bepaalde onderdelen, waaronder een eindtrap, te demonteren. Vervolgens mocht men wel bepaalde onderdelen aan boord blijven behouden, zolang het maar niet een complete zender zou zijn. Wel was het wenselijk, met de door de autoriteiten gestelde eisen, vervolgens zo snel mogelijk de haven van Emden te verlaten en naar open zee te gaan. Men charterde een Britse sleepboot, de 'MV Guardsman', waarvan de bemanning de opdracht kreeg het voormalige lichtschip te verslepen naar Southampton, waar het de bedoeling was dat de stoomketel van de Borkum Riff zou worden vervangen door een dieselmotor.

Maar alvorens de sleep echt kon begijnen, was het bijna een week later, dit daar



zowel de Duitse als Nederlandse autoriteiten dwarslagen. Papieren die opeens, tijdens het Paasreces, noodzakelijk waren en waarvoor naar Frankfurt gereisd diende te worden. Een aan de ketting leggen van het toekomstige zendschip in opdracht van 'Den Haag' zonder dat de Consul in Emden op de

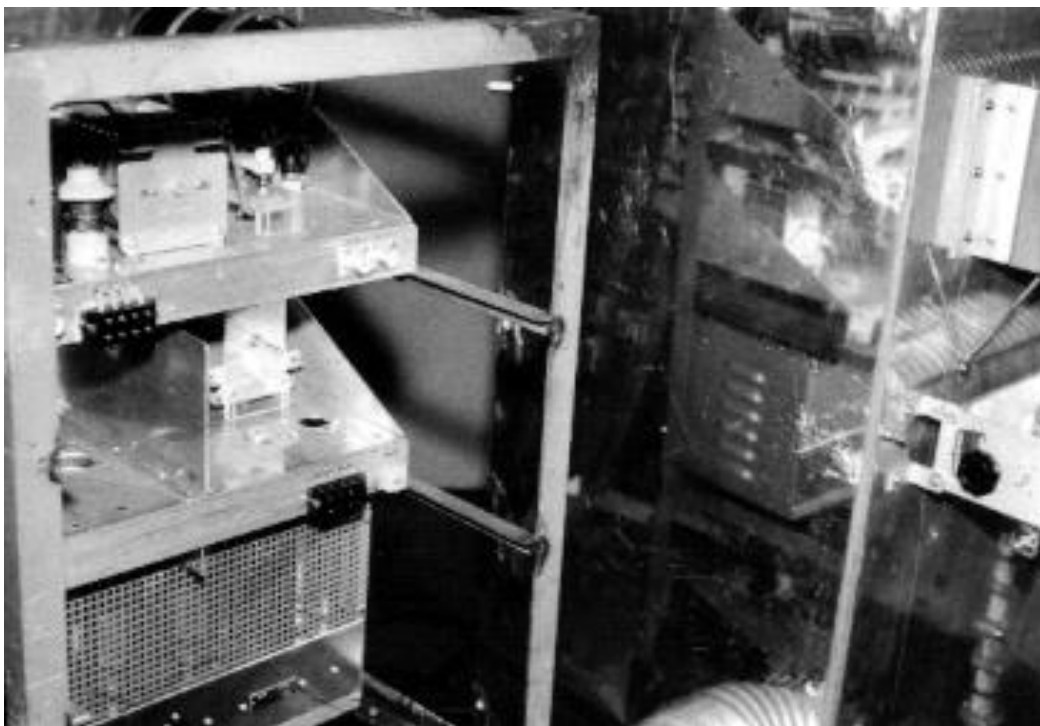
hoogte was van de reden en veel meer zou er gebeuren alvorens daadwerkelijk naar internationale wateren kon worden vertrokken. Dit alles en meer is uitgebreid beschreven in de voornoemde publicatie van Van Zanthen rond pagina 51 t/m 57. Uiteindelijk zou de Borkum Riff gesleept door de Guardsman toch de internationale wateren voor de Nederlandse kust bereiken, waar de sleepboot ter hoogte van Noordwijk haar sleep verloor. Vervolgens was het de Borkum Riff die op eigen stoom verder ging richting haar eerste ankerplaats ter hoogte van Katwijk. Ellen van Eck en Max Groen presenteerden de eerste programma's, die er op een niet complete zender werden uitgezonden. Oswald verklaarde destijds in een interview dat deze eerste uitzendingen er slechts met één kilowattje eruit gingen en dat de uitzending werkte op de zogenaamde eerste trap. Desondanks waren de signalen met gemak tot voorbij Amersfoort te ontvangen. Ook stelde hij dat de volgende trappen in de weken daarna zouden worden geïnstalleerd.

En het toenmaals 'toekomstige verlengen van de zendinstallatie' brengt me weer bij de familie Herrmann, die zelfs uitbreiding kreeg aan boord van het zendschip Borkum Riff. Dave schreef uit de gedeelde herinneringen met zijn oom: 'De zender van Radio Veronica was in het begin in de lucht met een vermogen van 1 kW dit gekoppeld met een zogenaamde klasse B



versterker. Er kwam nog een derde familielid de bemanning versterken en het was de zoon van Günter Sr, Jan Herrmann, die ook vaak Dick(y) werd genoemd. Deze ging direct na zijn dienstperiode, die hij in de Koninklijke Luchtmacht doorbracht, ook voor Radio Veronica werken. Vanaf die periode zijn zij gedrieën, Günter sr., Günter jr. en Jan Herrmann begonnen met het verbeteren van de zender. Deze werd gewijzigd van een 1kW naar een 2,5kW vermogen en de modulatie versterker werd een klasse A. Tevens werden de antennes aangepast en werden meer capacitief als inductief ingesteld. Hierdoor werd het effectieve rendement verbeterd en de kwaliteit van het geluid kon toen wedijveren met deze van de toenmalige FM zenders. Dit heeft heel wat voeten in aarde gehad want ook de draaitafels heeft men toen moeten aanpassen. De aanwezige

recorders  
waren een



mengelmoes van Grundig en Wolenzak tape apparatuur. Dit werd allemaal gestandaardiseerd naar Telefunken 7,5` ` /sec. Uiteraard was men genoodzaakt speciale filters te ontwerpen, dit om frequentie parasieten te onderdrukken. Ook moesten de draaitafels worden afgeschermd tegen magnetische en hoog frequente stralingen. Dit had allemaal invloed op de magnetische bandjes welke allemaal van te voren in Hilversum werden opgenomen.' Deze laatste opmerking inzake de draaitafels moet waarschijnlijk geweest zijn bij een ander technisch project waarbij Günter Herrmann betrokken is geweest. Aan boord van het zendschip Borkum Riff heeft nooit een draaitafel gestaan. Altijd werd er, wanneer er in noodgevallen van boord werd uitgezonden, gebruik gemaakt van op band opgenomen platen. Op de bij dit verhaal geplaatste foto's is ook in de studio geen enkele draaitafel te zien. De voornoemde afscherming moet er wel komen



maar niet voor de draaitafels  
maar voor de Telefunken M24  
recorder.

De oom van Dave heeft het  
nodige verteld in de loop der  
tijden over de pioniersperiode  
van Radio Veronica, hetgeen  
zijn neef geraakt heeft  
getuige het volgende: 'Het  
waren destijds spannende



tijden. Men werden vaak achtervolgd door de PTT, de Douane en de  
Marechaussee. Zij zijn vele malen onderzocht gedurende hun reizen maar men  
heeft hun nooit met materiaal kunnen betrappen, daar zij veel hulp kregen van  
hun medepassagiers die in de bussen, treinen of de trams zaten. Het  
Nederlandse publiek was zeer sympathiek tegenover hun en hebben ze altijd  
bijgestaan. Naast het bouwen van de zender, was Jan Herrmann ook in

noodgevallen disk jockey.



Gedurende een storm of met  
slecht weer kon het vaak  
voorkomen dat zij geen  
programma van het vaste land  
hadden gekregen en moest  
men met een eigen programma  
komen en/of aanpassen van  
oude programmatapes. Tineke  
werkte toen al in Hilversum en  
was verantwoordelijk voor het  
in kaart brengen van alle  
grammofoonplaten met een

bijpassend verhaal. De jongens van het eerste uur waren ondermeer: Arie den  
Dulk, Ruud Doets en Arie de Ruiten. Uiteraard waren er meer mensen  
verantwoordelijk, maar die namen zijn door de jaren heen binnen de familie  
ontschoten.'

Een naam welke mijn oom weer te binnen schiet is Kootje van Ieperen. Een genie  
wanneer het er op aan komt om de diesel generatoren in bedrijf te houden. Hij  
herinnert zich nog een gebeurtenis en wel dat er op één dag twee diesel  
generatoren uitvielen. Kootje heeft, met behulp van één van de andere jongens,  
in noodweer, windkracht 9 een diesel motor uitelkaar gehaald de koppen gevinkt

en de kleppen gepolijst. Dan te bedenken dat een 8 cilinder in line 16 liter motor kop meer dan 750 kg weegt. Alles hing aan takels en het schip gedroeg zich in dit weer als een wilde hengst, die achter zijn merrie jaagt. De jongens hadden er de hele nacht aan gewerkt en om 6 uur in de ochtend kon de zender weer worden gestart en alles weer worden getuned. Het tunen moest elke morgen gebeuren, het begon met het inschakelen van de oscillator, de vermenigvuldigers en de drivers. Wanneer deze hun temperatuur hadden bereikt en stabiel waren kon de eind trap door behulp van de voeding in stappen en spanning te verhogen naar 1250 vdc. gestart worden en was 2,5 kW of RF energie in bedrijf. Hierna konden de modulatie versterkers pas in bedrijf komen. Het hele opstart procedure nam ongeveer 60 minuten in beslag en om 7 uur waren wij in de lucht.



De eerste jingle was altijd " Goede Morgen Dit Is Radio Veronica Het Station Waar Muziek In Zit". Een bandje met muziek werd vervolgens gedraaid met daarbij het programmaoverzicht van die dag. Dave herinnert zich de verhalen uit de familie goed en gaat terug naar zijn opa's verleden van ver voor de start van Radio Veronica: ' Mijn grootvader had zeer veel ervaring met het bouwen van zenders en was opgeleid bij het PTT radiolaboratorium, die ervaring heeft hij

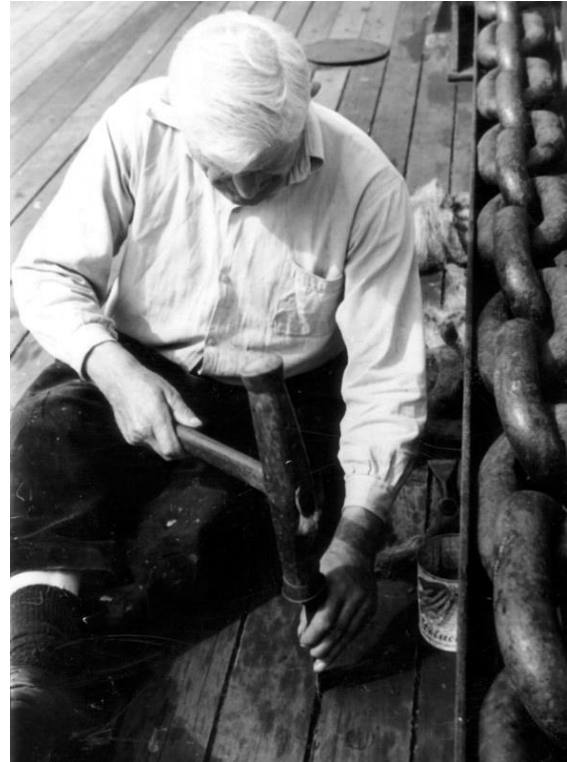


opgedaan in Indonesië. In dat land zat mijn grootvader gedurende de Japanse bezetting reeds bij de ondergrondse., terwijl zijn gezin in Japanse kampen zat. Mijn grootvader heeft toentertijd, 1943, een kleine zender gebouwd waarmee de groep contact had met Australië en men daar de strijdkrachten op de hoogte hield met het reilen en zeilen van de Japanse strijdkrachten in de Preanger. Direct na de afloop van de Tweede Wereldoorlog is mijn grootvader begonnen als zendamateur en was hij bekend onder zijn roepnaam PK1GC. Jan

Herrmann was uiteraard opgegroeid tussen de elektronica en in dienst van de Koninklijke familie heeft hij een opleiding Radar en Micro Wave communicatie gevolgd, waar hij radio- en radar technicus was. Zijn broer Günter was Fijn Metaal bewerker (fijn mechanische technieken).'

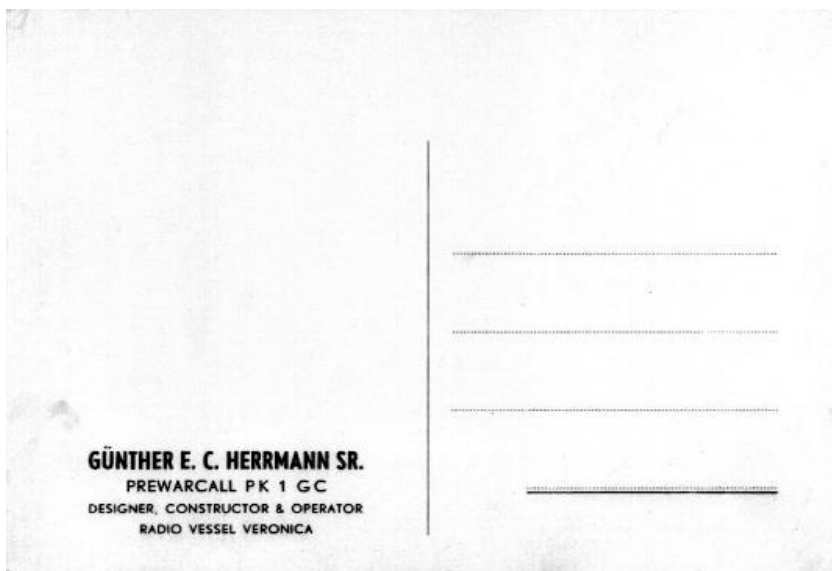
Prachtige herinneringen aan de begindagen van Radio Veronica meer dan 45 jaar na dato opgehaald dankzij het nieuws medium 'Internet'. Noch de oprichters van Radio Veronica noch de familie Herrmann had ooit kunnen bedenken dat dit nieuwe medium zo vele jaren later alsnog de drie familieleden de eer krijgen die men in de diverse gepubliceerde boeken over Radio Veronica's geschiedenis

heeft gemist. Dave heeft keurig foto's meegestuurd ter bewijsvoering dat de drie familieleden daadwerkelijk aan boord van de Borkum Riff hebben gewerkt maar tevens enkele krantenknipsels, die ons mee terug nemen naar een bezoek aan de Borkum Riff door een verslaggever van Het Parool op een zomerse dag in het jaar 1961!



De verslaggever zette in zijn eerste zin neer hoe het schip, bij aankomst met een tender, eruit zag: 'Twee hoge masten op een paar honderd bruto register ton. Goed in de verf en goed in de tuig. Dàt is Veronica, vijf mijl uit de kust, recht voor de Scheveninger haven.' Direct daarna zette hij de bemanning neer alsof de harde werkers een lui leventje hadden aan boord van het voormalige lichtschip, dat muzikale klanken over een deel van Nederland verspreidde. 'Aan boord zes man, die zeven maal vierentwintig uur lang niets anders hebben te doen dan de stroomvoorziening aan boord en dus de generatoren op gang te houden. De zendapparatuur van de piratenzender Radio Veronica te onderhouden en te verdelen. Verder de draaiende bandrecorders in

de gaten te houden en het dek te zwabberen. Na zeven dagen worden ze afgelost door zes anderen en kunnen een week aan de wal gaan, naar huis. Zo gaat het al veertien maanden lang, week in en week uit.'



Luisteraars uit die tijd, die het station al op de radioontvanger hadden

ontvangen en die tevens lezer van het Parool waren, moeten toch de indruk bij het lezen van dit verhaal hebben gekregen dat het een saaie bedoeling moet zijn een week aan boord van zo'n zendschip te zitten. Laten we het verhaal even

verder volgen: 'In de mast geen zwarte vlag met doodshoofd en gekruiste boten. Aan boord geen woeste piraten maar een kapitein, een machinist, een kok, twee technici en een 'bandjesdraaier', die er bepaald niet op uit zijn het odium van piratendom te houden.' Tja, een groot schip afgemeerd aan vier zwarte kettingen met een rustige bemanning, de journalist moet toch een hele andere voorstelling hebben gehad, op weg naar internationale wateren.

Bij aankomst aan boord was het rustig en stralend weer en bij dood tij kon er zelfs gezwommen

worden en hij kreeg een bemanningslid mee

in het onderwerp

'verveling' want hij kreeg kok Maarten

Klein tot de uitspraak:

"Bij dit weer is de

verveling aan boord

het ergst. Zwemmen

en bruin worden heeft

zo langzamerhand ook

zijn attractie

verloren. En het beste

wat je weet te doen is

een brief te schrijven, die dan wel eens door een langskomende logger wordt

meegenomen.' De journalist, waar helaas de naam niet van bekend is, moet een

ware ervaringsdeskundige zijn geweest want na één bezoek aan het schip

schreef hij: 'Houdt het mooie weer echt lang aan dan krijgen de Veronica

mannen onderling steevast ruzie om de kleinste onbenulligheden. De beste

uitkomst is dan slecht weer, want dan heb je wat te redden.'



Er was op de dag van het bezoek van de journalist tenminste één persoon aan boord van de Borkum Riff die geen last van het zomerse weer had. En dat was tevens één van de hoofdrolspelers van dit verhaal. 'Geen last van het mooie weer heeft chef technicus Günter Herrmann uit Amsterdam. Hij is zoon van een Duitse vader en een Portugees Indische moeder. In Indonesië groot gebracht en opgeleid bij het PTT laboratorium aldaar. Hij praat graag en veel over zijn werk op de Veronica. Günter: "De zender, zoals die nu aan boord staat, is nagenoeg geheel het werk van mijn twee zoons en mij. Dick, twintig, is radio en radar technicus. Mijn zoon Günter (18) is fijnmetaalarbeider. Met z'n drieën hebben



we een werkplaats aan boord van de Veronica ingericht en hebben vervolgens de zender stukje voor stukje opgebouwd, nadat de kant en klaar zenders diverse malen aan land in beslag waren genomen."

Rond de tijd van het interview werd er door het drietal hard gewerkt aan verdere uitbreiding van het vermogen van de zender hetgeen Günter tot de volgende uitspraak

bracht: "U moet het niet onderschatten want terwijl we werken en experimenteren moeten we ook in de lucht blijven." Ook maakte Günter sr. meer bekend over de toekomst van het gezin en de doorzettingsvermogen van de eigenaren van Veronica: "Over enige tijd gaat het gezin naar Amerika emigreren. Nederland is voor ons een te eng en te koud land. De directie van Radio Veronica heeft er echter heel veel voor over ons nog drie maanden in dienst te houden, totdat de zender geheel klaar is. Daarom blijf ik nog drie maanden. De directie betaalt zo lang ons huis in Amerika dat we al gehurd hadden." Duidelijk werd het dat vader Günter eerder besloten had eind juli al bij Veronica te vertrekken maar dat de eigenaren hem overgehaald tot eind september 1961 zijn werkzaamheden, begeleid door zijn zoons, voort te zetten.

Rondvragend bij andere bemanningsleden over de persoon van de chef technicus riep de Parool journalist nog wat antwoorden op als: "Het was soms wel een moeilijke vent voor ons. Hij wist de zaken dikwijls prachtig te 'versieren'." Dat

versieren stond dan bijvoorbeeld op de radiocommunicatie met de wal toen Radio Holland de verbindingen met Radio Veronica in opdracht van de overheid moest verbreken. Toch bleek er zo nu en dan verbinding met de wal mogelijk en op de vraag hoe dit dan toch mogelijk was antwoordde een van de bemanningsleden: "Wat voor oplossing dat was gaat niemand anders wat aan."

1562 Kcs. - Output 8 Kw.



Ook de vlag, waaronder de Borkum Riff voor anker zou gaan liggen (die van Panama) was al ingetrokken en toch had de directie van Veronica, via haar Veronica Anstalt in Liechtenstein een (eigenlijk twee) registraties kunnen regelen. De daarbij behorende certificaten en vlaggen waren echter voor niemand zichtbaar. Ze lagen veilig opgeborgen in een gesloten lade in de kapiteinshut. De journalist probeerde ook achter een oplossing van dit raadsel te komen en kreeg als antwoord: "Geen commentaar, dat blijft een mysterie." De vlaggen zijn sinds 1994 ondergebracht in het historisch radioarchief van Hans Knot, destijds verpakt in vetvrij papier overgedragen door Hendrik (Bull) Verweij.

Ook werd een gesprekje gevoerd met machinist Kootje van Ieperen, terwijl hij ook zijn hut aan de journalist liet zien: "Dat varen van en naar het schip is meestal niet het ergste. Wanneer je echter moet gaan overspringen op de Veronica en er een briesje wind kracht zeven staat, dan bijt je wel eens op je lippen weet je. Verdrinken mag dan geen grapje zijn. Ik voel er nog minder voor om tussen twee stalen platen fijn gemangeld te worden." Rond die tijd werd de MV Wiebe, een gemotoriseerde pendelboot, door de scheepvaartinspectie in beslag genomen en dus kwam ook de vraag hoe de bemanning heen en weer ging

RADIO ZENDER VERONICA BAND No.: MEL-29-II

---

UVA      Dag: **maandag**      Titel van programma: **Americana**      BUMA  
Datum: **29-9-61**      Totale lengte band: **30:00**  
Tijd: **18.50-19.00**

---

Titel van de plaat en uitvoerenden	Componist/Arrangeur Tekstdichter	Tijdsduur	Merk en nr.	Disc. nr.
<b>JOSEPHINE</b> es Brown	<b>King/Bivens/Kahn</b>	tune 2x	<b>CAPITOL</b>	
<b>SWEET GEORGIA BROWN</b>	<b>Berney/Pinhard/Covey</b>		<b>MERCURY</b>	
<b>ORGAN GRINDER</b>	<b>Williams</b>		<b>20185</b>	
<b>ROYAL GARDEN BLUES</b>	<b>Williams</b>			
<b>STUFF AND NONSENSE</b>	<b>Hodes</b>			
<b>SOUTH</b>	<b>Moten/Hayes/Charles</b>			
<b>RANDOLPH AND DEARBOM</b>	<b>Hodes</b>			
<b>BLUES KEEP CALLING</b>	<b>Idem</b>			

en er verder goed bevoorraad kon worden. Aan boord van de Borkum Riff werd verteld dat ze op dat moment van diverse kleine bootjes gebruik maakten en ondanks dat het illegaal was het

allemaal goed kwam, mede doordat Günter het een en ander versierde. Wel was het duidelijk dat het in de haven van Scheveningen niet zo goed meer lukte en men de bevoorrading in die tijd had verplaatst en vanuit de haven van IJmuiden werd geregeld. Wel kostte dat, gelang naar het weer, drie tot vijf uur meer tijd. De journalist had het eerder in zijn verhaal over een stralende zonnige dag met rustig weer maar werd verrast door het snelle ommekeer van de weersituatie op zee.

'Zo'n tocht met een klein bootje op de Noordzee is bepaald niet altijd een pretje. Dat heb ik op de terugweg ervaren toen we door de plotseling opkomende wind in moeilijkheden raakten en op het nippertje de haven van IJmuiden weer veilig binnenliepen. We waren met tien man: een schipper met zijn vrouw, een bevriend echtpaar met hun zoon, een vriend met zijn twee kleine jongens, de heer Herrmann die naar zijn schip terug moest, en ik. Ons pendelbootje was een klein vletje van vijf bij anderhalve meter. Dit zonder enige accommodatie en zonder reddingsmiddelen aan boord. Op de terugweg, 's avonds tegen half zeven, sloeg ter hoogte van Katwijk het weer plotseling om. Binnen een half uur scheen de Noordzee te koken en was het vletje een machteloos stukje wrakhout, waarin men zich met de grootste moeite staande kon houden. Het scheepje rolde en stampde, terwijl de golven hoog over de lage opbouw heensloegen tegen de raampjes van de verder grotendeels open cabine. Opzij sloegen sloeg het water

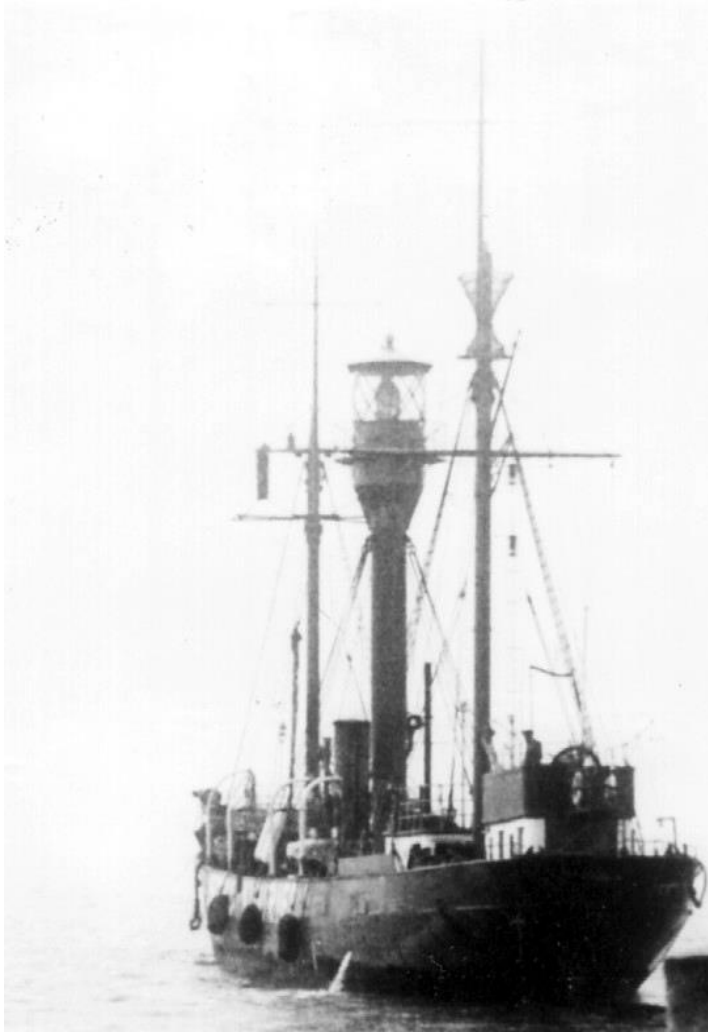


tegen de lage boorden en liep er soms overheen. Dat duurde drie uur lang en ik dacht dat we het niet meer zouden redden. Het was de enige gedachte die mij en de vier andere mannen beheersten. De twee vrouwen dachten niet meer, maar hadden zich overgegeven aan hun angst en lagen half in zwijm. De twee kleine jongens hielden zich krampachtig vast en leken wezenloos.'



Gelukkig was de kapitein wel vaker op zee geweest en bij lange na niet zo benauwd als later in de krant in woord verscheen. Hij gooide zijn bootje tegen de noordwester golf in en kwam daarmee eigenlijk verder op zee en meer uit de kust weg. Totdat het moment ontstond wel veiliger een weg naar de haven van IJmuiden te vinden op zoek na dat ene rode punt, de vuurtoren van de havenplaats in de verte. Maar andermaal zag de journalist het ergste gebeuren want het lukte niet de haven op eigen kracht direct binnen te varen: 'Bijdraaien was onmogelijk echt levensgevaarlijk, maar als een wonder kwam daar ineens de loodsboot van IJmuiden naar buiten. De bemanning van dit schip zal ons amper gezien hebben want we voerden geen verlichting. Maar aan de zij van de loodsboot was het gelukkig zo rustig dat het mogelijk werd te draaien en met de zware golfslag achter op de pieren af te steuren.' Vijf uur na het vertrek vanaf de Borkum Riff was het scheepje de haven veilig ingevaren. Rillend en kletsnat klom de bemanning de kade op en riep de journalist: "Nooit meer!"

Jan Herrmann: Ik kan mij deze dag ook nog goed herinneren, daar ik toen door mijn vader werd vervangen aan boord van de Borkum Riff. Er moest altijd een



Herrmann aanboord aanwezig zijn en als sr. bemanning was dan was Kootje van Ieperen later als mijn partner aan boord aanwezig, wij werkten als een team tezamen. Deze tocht was een van de zwaarste die ik ooit heb meegemaakt. Ik heb heel wat stormen getrotseerd en ben weleens zeeziek geweest maar nooit zo erg als op die dag. De stank van de diesel, het overgeefsel van anderen het koude natte zeewater in jouw gezicht. En dan het lawaai van de motor en de storm, dat alles heeft mij zo ziek gemaakt, dat ik dacht dat ik mijn gal en darmen kwijt was. Toen wij aan wal kwamen heb ik de grond vele malen gekust, wat was ik blij. Het was niet alleen de journalist die de uitspraak maakte van dit "nooit meer!" het waren er toen

meerderen. Zo zijn er meerdere incidenten die er bij mij opkomen wanneer ik aan Radio Veronica denk. Het waren geen gemakkelijke tijden maar wel leuke en spannende tijden. Ga maar na, welke jonge man van 20 jaar had in de 60 jaren zo'n verantwoordelijkheid, de Verweij's en de investeerders bouwden op ons en verwachtten niets anders dan dat jij het werk naar het beste van jouw kunnen uitvoerde. In mijn geval was het meer dan dat, en ik vond het heel normaal dat wij soms 12 tot 15 uur aan het werk waren. Toen ik met mijn gezin in 1973 naar Europa werd gezonden om voor een Nederlands Amerikaans bedrijf in Limburg te werken heb ik mijn Veronica geschiedenis nooit met mijn collega's besproken. Het was zo'n geweldige ervaring dat men het nooit zouden geloven.'

Maar er was nog een andere journalist die het zendschip voor de Nederlandse kust had bezocht en wel vlak voordat de eerder genoemde MV Wiebe, het eerste

bevoorradingsschip van Radio Veronica, gedwongen uit de vaart werd genomen. Volgens de schrijver van het artikel, dat in mei 1961 in Elsevier verscheen, ging iedere morgen rond half elf een klein vissersbootje de haven van Scheveningen uit, of het nu mooi of slecht weer was. Onder leiding van schipper Arie den Dulk werd het bootje, de MV Wiebe, tussen de toenmalige pierhoofden de zee



opgestuurd richting het zendschip van Radio Veronica. Meestal bestond de lading uit muziekbandjes. De journalist constateerde dat er in het daaraan voorafgegane jaar geen enkele boot zo in de belangstelling had gestaan dan de Borkum Riff van Radio Veronica: 'Zeven mijl uit de kust ligt de Veronica al ruim een jaar. Géén boot heeft de laatste tijd zo langdurig in de belangstelling gestaan als het veertig jaar oude lichtschip van Veronica. De belangstelling gaat echter niet zo zeer uit naar het schip als wel wat er op gebeurt. Nederland heeft namelijk meer als een jaar lang commerciële radio. Dat wordt vanaf de Veronica uitgezonden en door vele luisteraars gewaardeerd. Een ouderpaar in Monnikendam is zelfs zo enthousiast dat ze hun dochter de naam 'Veronica' gaf.'

Maar niet iedereen was in die tijd blij met de aanwezigheid van het eerste commerciële radiostation, dat vanuit internationale wateren de programma's



uitstraalde. Vooral de PTT was op jacht en in een publicatie was er zelfs gerept over een 'piratenschip met ongedierte aan boord.' Op het pendelbootje dat dagelijks heen en weer ging tussen Scheveningen, het zendschip en andermaal de haven van Scheveningen, waren naast Den Dulk ook vier matrozen aanwezig. Eén van de acties van de autoriteiten was dat de Scheepvaartinspectie telkens het schip voor herkeuring opriep en er ontzettend vaak wat aan

veranderd diende te worden. Den Dulk: 'Alle bepalingen zijn er minutieus op toegepast, maar nu voldoet het aan de eisen en moet men het iedere dag met

lede ogen naar de Veronica laten gaan.'

De eerste maanden van uitzending in het voorjaar en de zomer van 1960 was het helemaal verboden een verbinding met de Veronica te onderhouden. Zelfs een visser, die te dicht bij de Borkum Riff kwam, moest rekening houden met inspectie. Er werd dan gedreigd met intrekking van de visvergunning als men weer in 'overtreding' zou gaan. Loze dreigementen natuurlijk, maar het gebeurde wel. De overheid wilde gewoon het zendschip op die manier isoleren en tot opgave dwingen. Arie den Dulk: "In die tijd werden we wel eens vanuit de lucht geproviandeerd en van muziekbandjes voorzien. Nu wordt alles door de douane gecontroleerd en worden de muziekbanden volledig legaal uitgevoerd. Zo hoeven wij ook niet vanuit een

**H. VERWEIJ**

Herenweg 34  
3625 AG BREUKELEVEEN (Holland)

Telefoon: 02158 - 21748  
Telefax: 02158 - 21748  
Postgiro: 307791  
Amro Bank nr.: 44.98.33.801

Mr. HANS KNOT

GRONINGEN

Breukeleveen, 12/8 1993

BESTE HANS,

NOG BEDANKT VOOR DAT KRANTENKNIPSEL m. BRIT WADNER. HARDSTIKKE LEUK MIJN KIN DEREN NGEMDEN DAT TOEN: VADER ZIT IN DE VLAKTE DER KRUIKEN ! IK HEB BEZOEK GEHAD VAN EEN ZEKERE HARRY PERDOK, DIE VEEL GEVAREN HEEFT, VOORAL VOOR WIJSMULLER, YMUIDEN/ HIJ WEET ERG VEEL WANT WIJSM. DEED OOK DE BEVOORRADING VAN CAROLINE. HIJ HEEFT STERKE VERHALEN, VOORAL VAN HET AANTAL "WIJVEN", DIE HIJ "GEPAKT" HEEFT, MAAR DAT KEN JE WEL. HIJ HEEFT OOK ALLE DJ'S GEKEND EN IK DACHT, DAT JIJ MISSCHIEEN OOK WEL WAT AAN HEM KAN HEBBEN. IK HEB VERTELD VAN JOUW BEZOEK MET JELLE EN HIJ IS OOK WEL BEREID MET JE TE PRATEN, WANT JE KUNT MERKEN, DAT HIJ GRAAG DAAROVER PRAAT (EN SOMS WEL EENS WAT DOORSLAAT). HIJ HEEFT OOK DE MI AMIGO VOOR WIJSMULLER GEMAAKT OF BINNEN GEBRACHT WEGENS EEN GELDVORDERING. ENFIN JE ZIET MAAR. HIER IS ZIJN KAARTJE, DAT ZO BELAZERD GE-DRUKT IS, DAT IK ER NIETS VAN KAN ONTCIJFEREN. JE KUNT HEM EVENTUEEL BELLEN. JE ZIET MAAR. ZATERDAG GA IK LEKKER EEN WEEK ZEILEN MET MIJN ZOON EN SCHOONDOCHTER EN BEN ONGEVEER 22/8 TERUG. AJU, LAAT JE MAAR NATHOZEN.



P.S. IK VOND TOEVALLIG NOG EEN LEUK PAPIERTJEX.  
Op 5 JAN. 1965 kregen wij bericht van HAITI, dat onze vlag werd ingetrokken. HIER IS DE FOTO KOPIE. HET ORIGINEEL HEB IK OOK.

vliegtuig te worden gedropt, maar kunnen we rustig in een uur tijd naar het zendschip varen.'

Gelukkig wist de journalist van Elsevier Weekblad ook te relativeren en schreef: 'Een wrak? Een mooi elegant schip met twee masten. En aan boord piraten? Vrolijke jongens Scheveningers in hart en nieren, die plezier in hun zender en werk hebben.' En ook in dit artikel komt de familie Herrmann weer voorbij en wel tijdens de beschrijving van de studio: 'Midden in het schip staat de zender, bediend door vader en zoon Herrmann (20) - om de week lossen ze elkaar af - en



bandjesdraaier R. Doets (18). De opnamestudio's zijn in Hilversum; alles wordt op bandjes opgenomen. Een kleine duizend bandjes stonden er langs de wanden. De vier matrozen doen om de week dienst op de Veronica of op de pendelboot. Matrozen die alle zeeën hebben bevaren.'

Op de vraag waarom ze gekozen hadden voor dit leven bij Veronica antwoordde één van hen: "In de eerste plaatst zit er een beetje sport in dit hele geval en verder zijn we nu meer bij onze vrouwen dan vroeger. Tegenwoordig zitten we ook niet meer zo geïsoleerd en de vissersboten mogen opeens ook weer langs komen." Ter bewijsvoering ging de kok naar de kombuis en kwam terug om aan de journalist een mand met vis te laten zien die net daarvoor door een bevriende visser was afgegeven aan boord van de Borkum Riff. Ook deze journalist liet één van onze hoofdrolspelers aan het woord door te vragen waarom juist gekozen was voor het werken op zee: "Ik verdien bijna niets méér dan ik aan land zou verdienen. Ik doe dit werk echter met enthousiasme. Al ben ik soms wel erg zeeziek. Laatst met die storm, windkracht 11, was ik echt doodziek. Maar toch moesten we zenden. Het ergste vond ik echter toen de zender door kortsluiting uitviel. Er was een golf over het boeglicht geslagen." Arie den Dulk benadrukte vervolgens nog even dat men te maken had met een stabiele boot door op Herrmann aan te vullen: "Toen is trouwens wel gebleken dat de Veronica beslist geen wrak is".

Matroos de Ruiters was de volgende persoon die in het betreffende artikel aan het woord kwam inzake het zware weer: "Toch is het jammer dat we na zo'n



zware storm niet via Radio Scheveningen of een andere telefoonverbinding onze vrouwen gerust kunnen stellen. De PTT weigert namelijk een telefoonverbinding.' Ook werd ingegaan op de beluistering van het station door de journalist: 'Veertig procent van de Nederlanders luistert regelmatig naar Radio Veronica. Dit staat te lezen in het NIPO onderzoek van 8 november 1960. Als straks de sterke zender in gebruik wordt genomen zal men ook in het oosten van Nederland Radio Veronica kunnen ontvangen. In november vorig jaar (1960) kon 49% van de Nederlandse bevolking het signaal van Veronica al ontvangen.'

Het was de latere bekende Ferry Hoogendijk die voor Elsevier ook op bezoek ging bij de directie van

Radio Veronica: "Onze zender is zuiver commercieel", zei Dirk Verweij, "politiek en godsdienst komen bij ons niet voor de microfoon, wat ze daar ook voor willen betalen. Rode Kruis, hulpacties, Dierenbescherming en dergelijke mogen over onze zender gratis reclame maken. We geloven dat we op de goede weg zijn. We krijgen soms drieduizend brieven per week op één van onze programma's. Dat is duizend meer dan Radio Luxembourg normaliter krijgt. Miljoenen mensen luisteren naar ons blijkens een recent NIPO onderzoek. We willen het liefst zo snel mogelijk erkend worden, dan wordt de schatkist via de belastingsgelden er ook nog beter van."

Hoogendijk toetste de bereidheid bij de PTT door te informeren naar het telefoonnummer van Radio Veronica maar kreeg nul op het rekest. Hij meldde in zijn verhaal dat ze niet mee wensten te werken. Wel was die mogelijkheid er, na enig overleg, bij de Rijkstelefoondienst. Dick Verwey: "Toch zijn we goede klanten van de PTT. Misschien worden we nog eens goede vrienden. Ik heb met het Nieuwe Jaar een kalender van de PTT cadeau gekregen. Maar die was denk ik voor de textielfabriek Verweij en niet voor de directeur van Radio Veronica." De

MV Wiebe zou niet veel later alsnog uit de vaart worden genomen en door diverse andere boten vanuit IJmuiden worden vervangen.



We gaan nog een keer terug naar herinneringen van Jan Herrmann: 'Een bijkomend stuk geschiedenis, welke nooit genotuleerd

is, is dat wij ook hebben geprobeerd met een FM zender van start te gaan. Deze 250 Watt zender heb ik bij mijn vriendin in Amsterdam gebouwd (zij is nu reeds meer dan 45jaar mijn vrouw). Deze FM zender hebben wij in drie delen naar het toenmalige Veronicaschip vervoerd en uitgetest. Men kon ons van Scheveningen tot Rotterdam heel goed ontvangen er moest nog veel aan de antennes gewerkt worden om een beter bereik en richting te verkrijgen. Doelstelling was het complete kust gebied van Den Helder tot Hoek van Holland, inclusief de achterliggende steden zoals Den Haag en Rotterdam te bereiken. Door de complexiteit van de ophanging van de gerichte dipool antennes was het door gebrek aan tijd rijp voor mislukking. Het schip deinde niet alleen op en neer op de golven maar maakte ook slagzij en draaide erbij. De transmissie van een FM zender is gebaseerd op "line of sight" zodat de antenne een speciale horizontale ophanging nodig had met een gewicht van 300kg. Het werd servo gestuurd en moest naar Scheveningen gericht worden, het was een hele bedoening. Waren wij langer op de Borkum Riff gebleven dan weet ik zeker dat wij ook dit probleem zouden hebben opgelost. Het blok diagram en schema heb ik nog steeds in mijn hoofd. Wat er met de FM zender en de antennes met zijn besturing is gebeurd, is mij niet meer bijgebleven.

Gelukkig zouden er in de daarop volgende 14 jaren, totdat de Norderney - het tweede zendschip van Radio Veronica, in de zomer van 1975 alsnog de sluisen van IJmuiden zou passeren richting de haven van Amsterdam, nog honderden malen een tender richting 'De Veronica' varen. Op enkele kleine incidenten na - zijn er nooit echte slachtoffers gevallen. Dankzij goede en voortvarende

bemanningsleden van de tenders, voornamelijk de *Ger Anne*, die altijd de andere mensen veilig van land naar het zendschip brachten en ook de thuishaven weer zonder problemen wisten te halen. Dank aan Dave Rehl en de familie Herrmann voor het bijdragen aan het completer maken van de toch al breed beschreven historie van Radio Veronica.

HANS KNOT © 2007.

Foto's: Jelle Boonstra, Bert van Rheenen, Familie Herrmann, Dietrich Janssen, archief Hans Knot



# Radio Veronica

a/b VERONICA, woensdag

Iedere morgen vaart omstreeks half elf een klein vissersbootje uit de haven van Scheveningen. Mooi weer of slecht weer, Arie den Dulk staat aan het roer en manoeuvreert de „Wiebe” tussen beide pierhoofden door de zee op. Een vissersbootje zonder netten aan boord. De lading van de „Wiebe” bestaat uit muziekbandjes. Het bootje is het pendelschuitje „Wiebe” tussen Scheveningen en het zendschip Veronica.

Zeven mijl uit de kust ligt de Veronica, al ruim een jaar. Géén boot heeft de laatste tijd zo langdurig in de belangstelling gestaan als het veertig jaar oude lichtschip Veronica. De belangstelling gaat echter niet zo zeer uit naar het schip als wel wat er op gebeurt. Nederland heeft namelijk reeds een jaar commerciële radio. Muziek afgewisseld door reclame; dat wordt van af de Veronica uitgezonden. En het wordt in ons land door vele luisteraars gewaardeerd. Een ouderpaar in Monnikendam is zelfs zo enthousiast Veronicaluisteraar, dat het hun doochtertje de naam Veronica gaf.

De P.T.T. is natuurlijk helemaal niet te spreken over de commerciële zender. Anderen zeggen „De Veronica is een pirateschip, een wrak met ongedierte aan boord.”

Het kleine pendelbootje telt een kapitein, Arie den Dulk, en vier matrozen. Het scheepje is ontelbare keren gekeurd en moest steeds veranderd worden. Alle bepalingen zijn er minutieus op toegepast. Maar nu voldoet het aan de eisen en moet men het iedere dag — met lede ogen — naar de Veronica laten gaan.

De eerste maanden was iedere verbinding met het schip verboden. Zelfs een visser, die er te dicht in de buurt kwam, liep gevaar, dat zijn visvergunning werd ingetrokken. De overheid wilde de Veronica isoleren en de zender zo tot overgave dwingen. Toen werd echter de bemanning van de Veronica vanuit de lucht geproviandeerd en van muziekbandjes voorzien.

Nu wordt alles door de douane gecontroleerd en worden de muziekbandjes volkomen legaal uitgevoerd. Zo behoeft ook wij niet gedropt te worden uit een vliegtuig, maar konden rustig in een uur naar het zendschip varen.

## Op de Veronica

Trots lag de Veronica op de vrije zee te deinen. Een wrak? Een mooi, elegant schip met twee masten. En aan boord piraten? Vrolijke jongens, Scheveningers in hart en nieren, die plezier in hun werk en „hun” zender hebben.

Midden in het schip staat die zender, bediend door twee technici. Vader of zoon Herrmann (20) — om de week lossen ze elkaar af — en bandjesdraaier R. Doefs (18). De opnamestudio's zijn in Hilversum; alles wordt op bandjes opgenomen. Een kleine duizend bandjes stonden er langs de wanden. De vier ma-

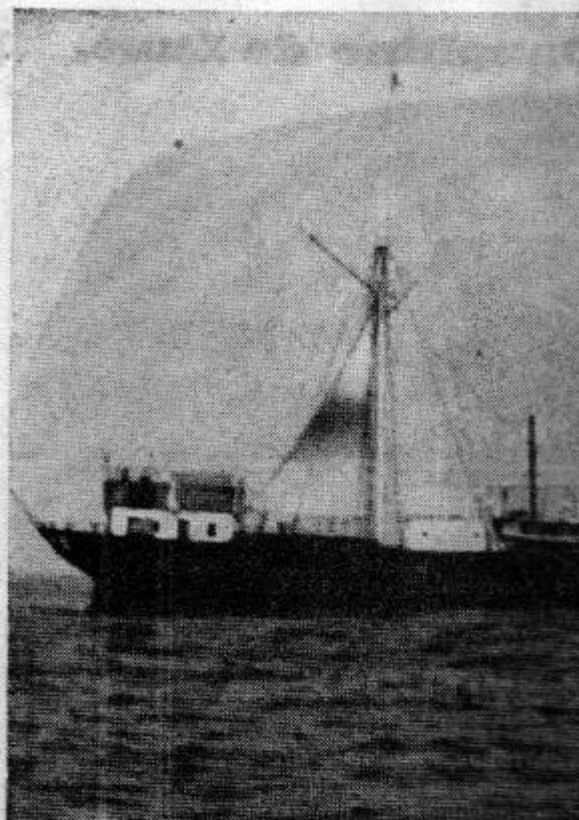
trozen doen om de week dienst op de Veronica of op het pendelbootje. Echte zeelui, die al vele zeeën bevaren hebben. „Waarom wij dit liever doen?” In de eerste plaats zit er een beetje sport in dit hele geval en verder zijn we nu meer bij onze vrouwen dan vroeger.

„En tegenwoordig zitten we niet meer geïsoleerd. De vissers mogen weer langs komen. Kijk maar”, zei de kok en liet een mand met vis zien, die vissers juist hadden afgegeven.

De kruiser „de Ruiter” is ook pas langs gekomen en de matrozen stonden aangetreden op het dek en brachten een eresaluut aan de Veronica.

Radiotechnicus Herrmann, op onze vraag waarom hij dit werk deed: „Ik verdien hier bijna niets méér dan ik op de wal zou verdienen. Ik doe dit werk echter met enthousiasme. Al ben ik wel eens erg ziekelijk. Laatst met die storm — windkracht elf — was ik doodziek. Maar toch moesten we zenden. Het ergste vond ik echter toen de zender door kortsluiting uitviel. Er was een golf over het boeglicht geslagen...”

Arie den Dulk: Toen is





turiers wor-  
an begin je  
aren wij er  
betrokken.  
nde dingen  
winnen. De  
naam, die  
oep Neder-  
ronica, dat  
makkelijker  
hans de di-  
orig jaar —  
organisato-

grappig om  
beschouwen  
rt ontspan-  
ntspanning,  
ot laat aan  
overwinnen.  
dan in het  
ijk wel van  
misbruiken.  
gin nog al  
chten heb-  
ronica op-

het licht-  
gekocht,  
eilijkheden  
s. En het  
ingen."

stoord. De  
ets zeggen  
t. Nimmer  
tegen de  
enten heb-  
aangetoond  
dien is zij

nderlander  
de Vero-

som twaalf maal per seconde. Het is een  
omroepers(sters) en technici.

Veertig procent van het Nederlandse volk  
luistert regelmatig naar Radio Veronica. Dit  
staat in een NIPO-onderzoek van 8 novem-  
ber 1960. Als straks de sterkere zender in  
gebruik wordt genomen, zal men ook in het  
oosten van het land Radio Veronica kunnen  
ontvangen. In november van het vorig jaar  
kon 49 procent van bevolking de zender al  
ontvangen. (De uitzendingen vinden plaats op  
golflengte 192 meter.)

### Wel gratis reclame

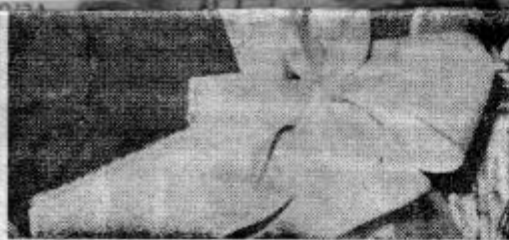
„Onze zender is zuiver commercieel”, zei  
Dirk Verwey. „Politiek en godsdienst komen  
bij ons niet voor de microfoon, wat ze daar-  
voor ook willen betalen. Rode Kruis, hulp-  
acties, Dierenbescherming e.d. mogen over  
onze zender gratis reclame maken.

We geloven, dat we op de goede weg zijn.  
We krijgen soms drieduizend brieven per week  
op één van onze programma's. Dat is duizend  
meer dan radio Luxemburg normaliter krijgt.  
Miljoenen mensen luisteren naar ons blijkens  
het NIPO-onderzoek. Al worden we piraten  
genoemd, we voelen ons geen misdadigers.  
We willen het liefst zo snel mogelijk erkend  
worden, dan wordt de schatkist via de bel-  
astinggelden er ook nog beter van.”

Toen wij deze reportage wilden gaan  
maken en bij P.T.T. Den Haag het telefoon-  
nummer aanvragen wilde men het ons niet  
zeggen. De rijkstelefoondienst na enig over-  
leg wel.

„Toch zijn we goede klanten van de  
P.T.T.”, zegt Dirk Verwey. „Misschien wor-  
den we ook nog eens goede vrienden. Ik  
heb met Nieuwjaar een kalender van de  
P.T.T. cadeau gekregen. Maar die was, denk  
ik, voor de textielabrikant Verwey en niet  
voor de directeur van Radio Veronica . . .”

F. A. HOOGENDIJK



„Ladies and gentlemen, pray  
silence for mr. ....”

vraagt of hij Toastmaster General wilde zijn bij  
bepaalde typisch Britse evenementen. Het bleek  
dat de Engelse auto-fabrikanten deze figu-  
uur ongaarne bij hun officiële festijn-  
nen missen. Het merkwaardige is, dat deze  
medische student nooit in Engeland is geweest.  
Wel heeft hij veel gereisd. Hij heeft, bij voor-  
beeld, gelift naar Israël. Bij Iskenderun, in  
de hoek van de Middellandse Zee bij de Sy-  
rische grens, lifte hij zelfs met een Turkse  
boot, een 250-tonner.

★

Jarenlang dacht men dat Van der Sluis  
een door de Engelsen meegebrachte En-  
gelsman was. In zijn unieke kwaliteit  
heeft hij allerlei soorten mensen meegemaakt.  
„Er zijn er”, zegt hij, „die hun naam niet  
durven noemen en zwakke pogingen doen om  
bescheiden door te lopen. eens vroeg ik een  
Amerikaan zijn naam. Ik annoneerde hem op  
misschien wat al te luide toon. Hij was hele-  
maal verbouwereerd en riep: „That's me!”  
De man was, geloof ik, van mening dat ik  
hem niet om- maar opriep”. Sommigen van  
Van der Sluis' opdrachtgevers kennen vele  
mensen wel van gezicht, maar niet van naam.  
Voor hen is de Amsterdamse student een mooi  
ezelsbruggetje waarnaar het goed luisteren is.  
Bij de naam van de man, die door de heer  
Van der Sluis als spreker wordt aangekondigd,  
behoren ook de initialen te worden genoemd.



In het midden van het schip staat de zender

Amerikanen met  
1960 staat het to  
militairen en de

De heer Kopet  
van Amerikanen  
nog belangrijk za  
is voor hen door  
lijker te bereike  
de kleine man  
ten volle kunnen  
teren. Wanneer h  
weken vakantie  
kan hij daarvan  
tien dagen in E  
doorbrengen.

Het afgelopen  
op toeristengebied  
kolossaal jaar ge  
Door de bijzonde  
beurtenissen (Ob  
mergau, de Olym  
Spelen in Rome  
Eucharistisch C  
in München) stroo  
de Amerikanen E  
binnen. „Voor L  
Lindeman (in Ar  
geweest. Wij lager  
was voor ons al e

Alhoewel er me  
te zeggen valt, du  
spellen dat de ja  
zal blijven aanho  
een normaal jaar  
hij oordeelt het ja  
tieve uitspraak te  
gen en de afgel  
Amerikanen nog

De Amerikaans  
regelen om een ve  
voorraad te voork  
ken over een bep  
Europa en voor  
niet zo mooi zijn.

De heer Kopet  
Nederland in die  
jaar in Nederland  
is hij er zeven  
maatschappij in  
weg naar Europa  
per slot kwam d  
aan. Daar werd  
Netherlands Ship  
een organisatie di  
landse scheepvaar  
was hij lid van d  
de Verenigde Nat  
naar Nederland r  
uiteindelijk weer  
rug te gaan. Dat  
verzoek kreeg pre  
Lindeman in New  
in 1915 eindexam

UNDE



een natuur

