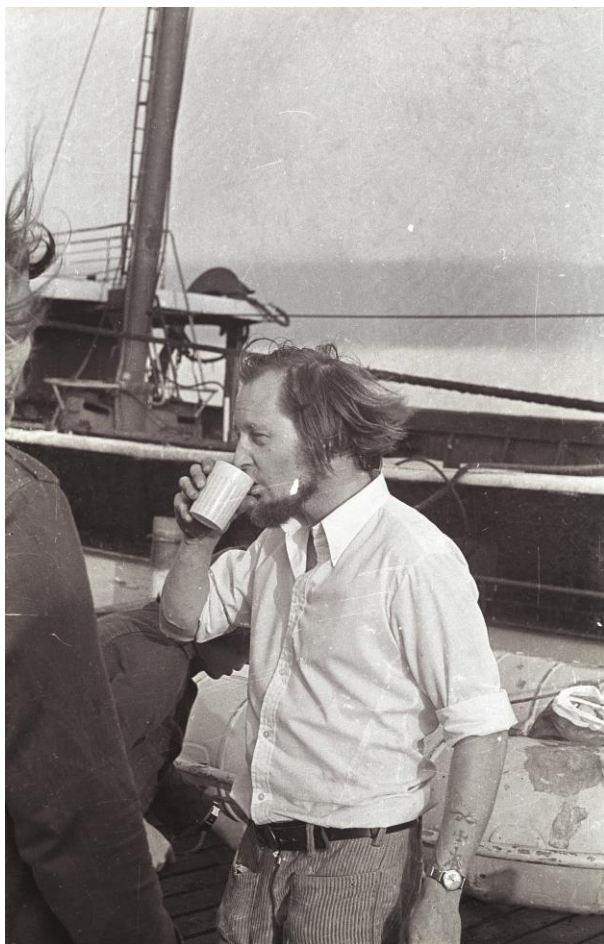


Andermaal tijd voor een nostalgische terugblik en dat brengt ons dit keer naar 1973 toen er allerlei plannen waren om nieuwe radiostations vanaf zee te realiseren, waarbij een tweetal daadwerkelijk te horen waren via de middengolf. In eerste instantie Radio Atlantis en later Radio Mi Amigo, het zei in 1973 slechts met testuitzendingen om op 1 januari 1974 officieel van start te gaan. Een reconstructie van een radioproject dat geheel mislukte.



Steph Willemse. Foto: Rob Olthof

Maar er was ook een aantal projecten, dat niet gerealiseerd werd, waaronder die van de Haarlemmer Steph Willemse, die dacht - samen met anderen - een idealistisch radiostation vanaf internationale wateren te kunnen starten. Eén van de doelen was een schip aan te schaffen en dus bezocht hij allerlei havenplaatsen om te kijken welke schepen te koop of te huur waren. Alweer een paar

decennia geleden wenste Steph Willemse wel uitgebreid te praten over het doel van zijn radiostation: "Diverse mensen, die ik sprak, waren zeer te spreken over datgene wat Capital Radio had gebracht en men was van mening dat een dergelijk station zondermeer succesvol zou kunnen zijn. Ik ben toen gaan begrijpen dat er in die richting bepaalde behoeften bestonden en aan die behoeften hebben we later gedacht bij de opbouw van onze programmering."

Voor de aanschaf van een schip kwam Steph Willemse op het juiste moment op de juiste plek de juiste man tegen: "Goed, toen ik naar een geschikt schip zocht, stuitte ik op de Haarlemse berger, Gerrit Elfrich, die uitstekend werk heeft verricht en zich erg goed voor ons project heeft ingezet. Hij zorgde er voor dat we de MV Emma voor een prikje konden kopen. Toen het schip eenmaal in IJmuiden lag moest hij zich helaas terugtrekken daar hij de opdracht kreeg voor de berging van een enorm groot schip uit China. Het bergen van het schip, de Wang Chung, werd helaas een enorme mislukking en ik had liever gehad dat hij zich langer met ons project had bemoeid."

Er moest heel veel werk verricht worden want het uit 1957 stammende schip was jarenlang voor de visvangst gebruikt en in eigendom van Rederij Ouwehand geweest. Willemse: "Het schip dat we kochten zag er verschrikkelijk uit, het was net een uitgeleefde tobbe waar zwervers de laatste maanden hun onderdak hadden gevonden. Het was ontzettend vies en er zat geen ruit meer in. Gedurende een periode van 9 maanden hebben we er met 10 man aan gewerkt om het weer enigszins leefbaar en vooral bruikbaar te maken. Nadat het schip weer enigszins schoon was hebben we gedeeltelijk er een elektrische leiding in aangebracht. De oude leidingen waren allemaal doorgesneden en bovendien ontbrak het sanitaire gedeelte. Toen kwam het erop aan om het uit te rusten tot zendschip. We hadden niet, zoals met andere zeezenderprojecten, een half miljoen gulden voor handen en moesten het dus doen met weinig geld. We hebben op een bepaald moment de zenders van de King David (Capital Radio), die toen in Heerwaarden lag, opgekocht.

Het betrof hier zowel de 10 als 1 kW zender. De 10 kW zender was een half leeg geroofde kast waarvan we besloten deze alleen te gebruiken als linear-trap."

Er zijn destijds vele verhalen geweest over het al dan niet in de ether te zijn geweest van Radio Condor. Rob Olthof was er destijds bij aan boord van de tot Condor omgedoopte Emma toen de zender werd aangezet en meteen de boel met een grote 'boem' eruit klapte. Zelfs de meest fervente radiofreak heeft nooit testuitzendingen van Radio Condor ontvangen, maar Willemse hield vol dat men in de ether is geweest: "1 kW hadden we zelfs niet nodig want met de 500 Watt zender, die we met Condor gebruikten, hebben we zelfs ontvangstberichten ontvangen vanuit Engeland en Scandinavië. Al met al zijn we een paar week lang in de ether geweest maar wel met enorm veel pech, daar alles tegen zat. De eerste keer dat we buiten lagen hebben we de zender na een dag of tien aan de praat gekregen."

Op 9 augustus 1973 maakte men vanuit de organisatie bekend dat men in de toekomst ook wilde gaan uitzenden via de FM op de 98 MHz. In eerste instantie zou men een T-antenne maken, zoals ook door Veronica werd gebruikt, en later kwam men met het idee een zendmast te bouwen, zoals ook op de MV Mi Amigo stond. Toen werd ook bekend gemaakt dat Willemse niet alleen televisiehandelaar was, maar in de 60'er jaren had gespeeld in de Oscar Benton Groep en radiotechnicus was geweest aan boord van Capital Radio. Dat niet alle informatie van de kant van Willemse juist was bewijst 'Nederpop', een encyclopedie waarin alle bezettingen zijn genoemd van de Nederlandse popgroepen tussen 1960 en 1985. Bij Oscar Benton wordt onder de namen van de leden van de groep geen Step Willemse terug gevonden.

Pessimisten hadden het al aangekondigd dat een schip zonder motor en voorzien van een rijnanker, zoals het met de 'Condor' het geval was, het niet lang zou kunnen uithouden op de Noordzee. Men kreeg gelijk, want op 11 augustus 1973 was het al raak. Tijdens een harde

wind sloeg het schip van haar, voor de Noordzee eenvoudige, anker en moest het de haven van IJmuiden worden binnengesleept. De boot was gaan krabben en nadat de technici de zendinstallatie onklaar hadden gemaakt werd besloten de Condor binnen te halen. Het vreemde aan de daarop volgende situatie was dat men het schip had binnen gesleept en afgemeerd in het Buiten Spuitkanaal, zonder de Rijkspolitie ter Water of de Velsense Gemeentepolitie op de hoogte te stellen van de reden van de afmering.

Willemse bleef overdrijven: "Toen we van het anker sloegen hebben we een dag of vijf op de Noordzee rond gezworven en zijn we vervolgens met de Condor naar de haven van IJmuiden gevaren, terwijl we de zender gewoon lieten aanstaan. Van die uitzending hebben we zelfs ontvangstrapporten ontvangen." Ook had Steph een woordvoester, Fietje van Donselaar, waarmee hij destijds samenwoonde. Zij stelde: "Op het schip zagen ze de pier van IJmuiden dichterbij komen en op een gegeven moment heeft meneer Willemse, die op dat moment aan boord zat, om hulp gevraagd. Later is hij met de tender naar IJmuiden gegaan om een sleepboot te halen. Door twee sleepboten zijn we later naar de haven gesleept. Toen zaten we tussen twee vuren in, want de havendienst zag ons begrijpelijkerwijs het liefst snel weer vertrekken. Aan de andere kant hadden wij geen geld om een nieuw anker te betalen. Nadien hebben we geld geleend om er een te kopen, hetgeen ons wel weer op een nieuwe schuld van f1500,-- kwam te staan."

Vooraf decennia later lijkt het erop dat Willemse een grote aard van fantasie had, let maar eens op: "We zijn er trouwens later, via politieonderzoek, achter gekomen dat er sabotage is gepleegd aan het anker. De ankerketting bleek van de buitenkant gekapt te zijn, hetgeen later nog eens zou worden geprobeerd. Toen we de haven van IJmuiden binnen liepen hebben we bepaalde onderdelen in het water gegooid om deze niet in de handen van de PTT te laten vallen. Ook zijn bepaalde zaken 'gestald' bij een medewerkster. Deze dacht ze weer te moeten uitlenen aan kennissen, die ook dachten iets te

kunnen beginnen. Toen ze van ons hoorden dat de spullen weer terug moesten hebben ze deze gebracht. Alleen waren de spullen deskundig omgebouwd tot bet fabrikaat 'onbruikbaar'."

Eigenlijk wilde hij over de ankerbreuk niet verder in gaan op het politieonderzoek. Wel wilde hij nog iets kwijt over benadering door een andere organisatie: "Door bepaalde lieden zijn we, nadat we voor anker waren gegaan, gevraagd om een eindje verder op te gaan liggen. We begrepen eerst niet waarom bet ging en een paar dagen later werden we zelfs gevraagd om een oogje dicht te doen als bepaalde schepen in de omgeving van onze Condor voor anker zouden gaan. Men bood ons hier zelfs veel geld voor. Later bleek bet een aanvoerroute van hasjplakken te zijn. Gezien we niet ingingen op de verschillende verzoeken om elders voor anker te gaan hebben ze ons, denk ik, op een gewelddadige manier getroffen. Natuurlijk was het simpeler geweest op dat moment het geld aan te nemen en een sleepboot te huren om de Condor naar elders te slepen maar we wisten geen van allen dat de sabotage zou gaan plaats vinden en waarom het precies ging."

Toen er destijds in 1973 via de diverse dagbladen steeds meer verhalen verschenen rond het nieuwe zeezender project kreeg men allerlei aanvragen van diverse groeperingen die zendtijd wensten te huren. Zo reageerde bijvoorbeeld The United Family, Vereniging voor Vrijwillige Euthanasie en de Vereniging van Goedwillende Automobilisten. Steph: "We zouden zoveel mogelijk non-stop muziek gaan draaien, zonder reclamespots, hetgeen deze organisaties wel zagen zitten voor het verspreiden van hun boodschap. We hadden echter nog geen prijzen voor het verhuren van zendtijd daar we eerst zouden afwachten hoe eventuele testuitzendingen zouden verlopen. Helaas is het project nooit goed uit de kinderschoenen gekomen. Wel kan ik stellen dat Fiet van Donselaar heel veel werk in die periode heeft verzet, waar ik haar nog steeds erg dankbaar voor ben." Nadat op de 11de augustus de Condor de haven was binnengesleept bleef het geruime tijd stil. Reden was ondermeer de slechte financiële toestand binnen de organisatie. Ook ging er

organisatorisch het één en ander scheef. Pas op 13 september 1973 verscheen er weer een artikel in het Haarlems Dagblad.

'Het radioschip Condor zal de haven van IJmuiden uitgesleept worden om naar ten sloopbedrijf te worden gebracht. Sinds de dag dat het schip van haar anker sloeg bleven de problemen voor de aspirant:radiopiraat zich opstapelen. Allereerst betekende het terugslipen vanaf zee ten enorme financiële tegenslag. Daarna verbood de scheepvaartinspectie de eigenaar opnieuw met de voormalige trawler uit te varen omdat de scheepspapieren niet in orde waren. De havenautoriteiten van IJmuiden maakten echt duidelijk dat het schip niet langer in het Buiten Spuitkanaal kon blijven liggen. Volgens Willemse zou het meer dan een jaar duren alvorens men via een notaris aan benodigde scheepsbrieven kon komen: "Zo lang kunnen we echt niet wachten. Als gevolg hiervan zijn we wel genoodzaakt het schip aan een sloper te verkopen."

Enige weken later verklaarde de eigenaar een contract te hebben met een Belgisch-Panamese onderneming, die het schip in eerste instantie naar Zeebrugge zou slepen en vervolgens naar Bilbao in Spanje. Hij zei wel dat er nog gepoogd zou worden een andere wending te geven aan de verkoop maar dat in eerste instantie wel diende te worden overgegaan tot verkoop. Een sleepcontract naar een sloperij was namelijk de enige mogelijkheid het schip buitengaats te krijgen. Voor de eerste keer, zonder toestemming, naar buiten laten slepen van de Condor was inmiddels proces verbaal opgemaakt en door een vertegenwoordiger van Justitie in Haarlem aan Willemse overgedragen.

En wat zei Steph? "Ik begrijp hier werkelijk niets van en zie geen reden me te laten verbaliseren. Allereerst is de Condor niet op eigen kracht naar buiten gevaren, maar is het schip erheen gesleept. Je hoeft dan zelfs geen kapiteinspapieren te hebben omdat in zo'n geval eenmaal geen gezagsvoerder aan boord van een schip hoeft te zijn. In feite was ik dus een soort 'runner' op de Condor, toen het schip naar buiten werd gesleept."

Iedereen binnen de vrije radiowereld had de hoop tot de komst van nog een zeezender al opgegeven toen op 25 september 1973 plotseling de Condor toch weer voor anker ging ter hoogte van Zandvoort. Men liet het schip er heen slepen en toonde voordien aan de havenautoriteiten een sloopopdracht met als bestemming de haven van Dordrecht. Dit was voor de autoriteiten voldoende om de sleepboot, met als sleep de Condor, toestemming te geven de haven van IJmuiden te verlaten. Eenmaal buitengaats liet Willemse het sloopcontract voor wat het was. Op volle zee kocht hij zijn praam weer terug en liet hij een nieuw, zwaarder, anker neer op de plek waar de Condor reeds eerder verankerd lag.

Andermaal verklaarde hij dat het station binnen tien dagen van start zou gaan met testuitzendingen via de 270 meter. De kosten van de sleepboot, de Pirahna Famagusta, werden betaald door de eigenaar van een keten van bars en restaurants in Haarlem. Willemse had zelf het anker, dat volgens hem windkracht 12 kon verdragen, gefinancierd en zei niet bang te zijn dat hij problemen zou krijgen met de autoriteiten daar de annulering van het sloopcontract volledig legaal was gebeurd. Tevens kondigde hij andermaal aan dat er toen ook een FM zender aan boord was maar dat deze incompleet was gezien anders de douane het schip nooit zou hebben laten gaan. Men had ook illegaal de haven kunnen verlaten maar daar had hij, ondanks vijf aanbiedingen, niets voor gevoeld. Nog voordat een enkel signaal de ether was ingegaan, hoewel men dit zelf altijd zou blijven ontkennen, was het einde voor Radio Condor gekomen. Geldgebrek en veel pech brachten ten einde aan de plannen. Het schip werd later verkocht aan Adriaan van Landschoot, die zijn Radio Atlantis een herstart gunde.