

de **VUURBOET**

Uitgave van de Nederlandse Vuurtoren Vereniging



24e jaargang nr. 2
zomer 2015



**De Nieuwe
Waterweg en het
Noorderhoofd**



**De Brandaris
van Terschelling,
deel 1**



**Het
Kustverlichtings-
museum Hoek
van Holland**



**Expositie
Torenquilters
Goedereede**



verkoopprijs € 3,00



COLOFON

Nederlandse Vuurtoren Vereniging

De Nederlandse Vuurtoren Vereniging stelt zich ten doel:

- Het leveren van een bijdrage aan behoud van het maritieme erfgoed in Nederland (vuurtorens, andere nautische objecten en collecties).
- Bevorderen dat relevante informatie over het maritieme erfgoed in Nederland (archiefmateriaal) niet verdwijnt, toegankelijk wordt gemaakt en wordt uitgewisseld.
- Het met elkaar delen van de interesse in en fascinatie voor het fenomeen 'vuurtorens' in binnenland en buitenland.

Bestuur

Johan Bol	voorzitter
Guus Mahler	secretaris website
Peter Bos	penningmeester
Ine Wielenga	adjunct-secretaris
Sander van Oudenaaren	PR, evenementen website, Facebook
Egbert van der Weide	archieven publieke beheerders
Wim Andriess	regionale contacten private beheerders

Secretariaat

Elzenhof 35
5664 TV Geldrop
Tel: +31 646077456
e-mail: secretaris@vuurtorens.org

Contributie 2015

gewoon lidmaatschap:	€ 25,-	per jaar
65+:	€ 20,-	
jeugdlid (t/m 17 jaar):	€ 15,-	
gezinslid:	€ 5,-	
contributie buiten Nederland:	€ 7,-	extra
eenmalig inschrijfgeld:	€ 5,-	

Banken

ING rek. nr. 435485
t.n.v. Nederlandse Vuurtoren Vereniging,
Carmelietenstraat-west 52, 5831 DS Boxmeer
BIC: INGBNL2A IBAN: NL09INGB0000435485

Internet www.vuurtorens.org

ISSN 1568-9646

DE VUURBOET

De Vuurboet is een uitgave van de Nederlandse Vuurtoren Vereniging en wordt vier keer per jaar kosteloos toegezonden aan de leden van de vereniging.

Overname van (delen van) artikelen is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van redactie en auteur. Voor het bestellen van foto's contact opnemen met de fotograaf.

Aan deze Vuurboet werkten mee:

Jaap Dirks, Johan Bol, René Vas, Jaap Termes
Redactie: Peter Kouwenhoven, Ine Wielenga
Basislayout: Karina en Ron Beumer
Opmaak: Karina Beumer
Druk: Editoo, Arnhem (www.editoo.nl)

Redactieadres

Peter Kouwenhoven
Kooiland 36
2264 MP Leidschendam
tel: 070-3276697
e-mail: redactie@vuurtorens.org

Advertenties

Advertenties compleet digitaal aanleveren (jpeg).
Advertentietarieven:
€ 25,- klein formaat staand (6,4 cm breed / 8,4 cm hoog)
€ 25,- klein formaat liggend (9,2 cm breed / 5,7 cm hoog)
€ 50,- middel formaat (12,0 cm breed / 8,4 cm hoog)
€ 75,- half A4 liggend (21,5 cm breed / 15,4 cm hoog)
€ 150,- heel A4 staand (21,5 cm breed / 30,7 cm hoog)
Een heel jaar adverteren (4 advertenties): 3 keer bovenstaande tarieven.

Kopij volgende Vuurboet

Uiterlijk 20 augustus 2015

Voorpagina

Kronborg, Helsingør, Denemarken
Foto: Frits van Eck
In het noordoosten van het Deense eiland Sjælland (Zee-land) ligt de havenplaats Helsingør. Deze stad is strategisch gelegen aan de monding van de Sont, de zeestraat tussen Denemarken en Zweden. De afstand naar het tegenoverliggende Helsingborg is slechts enkele kilometers. In het begin van de vijftiende eeuw werd hier een burcht gesticht, de Kronborg. In 1772 is de noordoostelijke toren in gebruik genomen als vuurtoren. Het huidige, markante lighthouse dateert van 1878.



OPTIEK

Goed nieuws. Op 29 mei 2015 heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart de vuurtoren van Breskens officieel overgedragen aan de Stichting Vuurtoren Breskens. De stichting kan nu voortvarend verder werken aan haar doelstelling om de vuurtoren open te stellen voor culturele, maritieme en educatieve activiteiten. Op 3 juli zal de vuurtoren vanaf 13.00 uur feestelijk worden geopend.

Op zaterdag 2 mei 2015 is het nieuwe seizoen van het Kustverlichtingsmuseum Hoek van Holland geopend. De wijze waarop de collectie in de toren wordt gepresenteerd is verbeterd en er hangen nieuwe informatiepanelen. Ons verenigingslid René Vas is blij met de nieuwe uitstraling van zijn museum en blikt in een uitgebreid artikel terug op de periode dat hij als tiener rondliep met grootse plannen en deze ook nog wist te realiseren. In dit nummer ook de start van een nieuwe serie historische verhalen, die uiteraard gaat over Hoek van Holland en de vuurtorens langs de Nieuwe Waterweg.

Over de Brandaris van Terschelling weten we al veel maar Jaap Dirks voegt een nieuwe dimensie toe aan de eeuwenoude geschiedenis van dit monument, door deze te verbinden met de verhalen uit zijn jeugd. Vanaf 1964 was Terschelling jarenlang de vaste vakantiebestemming voor de familie Dirks. Jaap heeft er een bijzondere band met de vuurtoren aan overgehouden. Ik vermoed dat het verhaal heel herkenbaar is voor veel van onze leden.

Tot slot wil ik u attent maken op de nieuwe website van het Torenmuseum Goedereede www.torenmuseum.nl
Ook een beetje reclame voor onze vereniging.
Veel leesplezier en een fijne zomer.

Peter Kouwenhoven

AGENDA

10 oktober 2015	najaarsbijeenkomst in Breskens
14 november 2015	regiobijeenkomst noord in IJmuiden

De Nieuwe Waterweg
en het Noorderhoofd

4



10

De Brandaris van Terschelling



WINDWIJZER

De Nieuwe Waterweg en het Noorderhoofd	4
De Brandaris van Terschelling Deel 1 'Den cooman tot oegh en den merck'	10
René en zijn vuurtoren Het Kustverlichtingsmuseum Hoek van Holland	16
Strooilichtjes: Boeilicht kerktoeren Goedereede op postzegel	18
Vuurtorenfictie: Vuurtorenwachter, Camilla Läckberg	19
Expositie Torenquilters Goedereede	20
Bestuurlui: Inspirerende ontmoetingen	21
Pharophilatelie	22



De Maasmond in 1673 op een kaart van Guillaume Sanson en Alexis Hubert Jaillot.

De Nieuwe Waterweg en het Noorderhoofd

door Peter Kouwenhoven

Onlangs is de collectie van het Kustverlichtingsmuseum in Hoek van Holland uitgebreid met een aantal grote kunststofpanelen waarop de geschiedenis van de Nederlandse kustverlichting in beeld is gebracht. Een aantal van deze panelen toont de historische achtergronden van de vuurtorens en lichtopstanden langs de Nieuwe Waterweg. Bij de voorbereiding van deze panelen heb ik veel oude foto's, kaarten en informatie verzameld. Omdat ik niet alles kon plaatsen op de panelen, wil ik in een serie artikelen het complete verhaal over Hoek van Holland presenteren. Dit artikel begint bij de oorsprong van Hoek van Holland: de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Bovendien ga ik in op de boeiende geschiedenis van het Noorderhoofd.

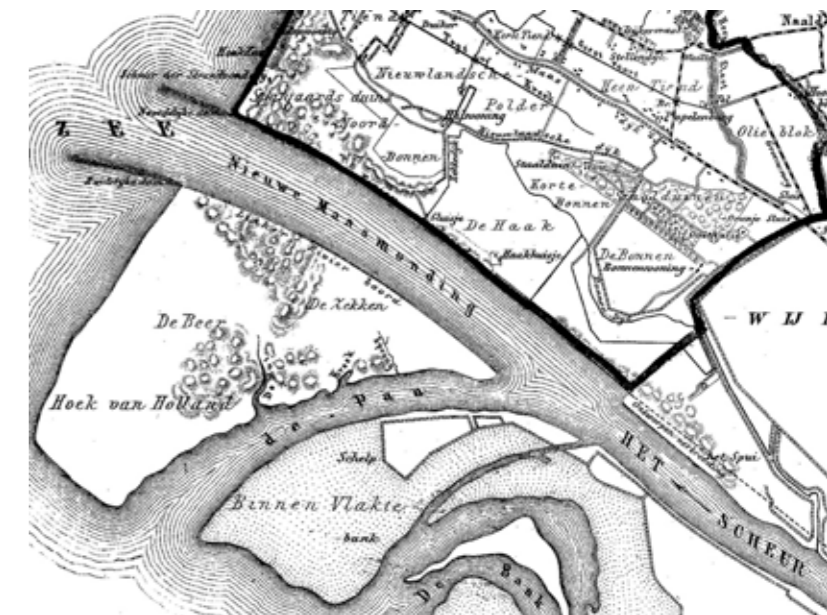
Omdat zowel de Maasmond als het Goereesche Gat in het begin van de negentiende eeuw snel verzandden moest een oplossing worden gezocht voor de slechte toegankelijkheid van de Rotterdamse havens. In 1857 stelde de regering een staatscommissie in om advies te geven. De waterstaatkundig ingenieur Pieter Caland had zitting in deze commissie. Hij stelde voor om een oud plan van de achttiende-eeuwse waterbouwkundige Cruquius om de Hoek van Holland te doorsnijden, nieuw leven in te blazen. Daarnaast zou het Maasprofiel vanaf Krimpen onder handen moeten worden genomen. De Maasmond moest weer trechtervormig worden, net als vroeger, zodat de getijbewegingen de vaarweg vanzelf op diepte zouden

houden. Een eerste wetsontwerp, gebaseerd op Calands plan, werd ingediend in 1860 maar verworpen door de Tweede Kamer. Rotterdamse zakenlieden vroegen daarom een concessie aan om de Waterweg zelf aan te mogen leggen. In 1862 wist Thorbecke de Kamer te overtuigen van het nut van de Nieuwe Waterweg en werd de wet alsnog aangenomen. Uiteindelijk is niet gekozen voor een trechter maar een rechte doorsnijding van de Hoek van Holland. Het werk werd aanbesteed in 1864. Met de aanleg van twee dammen en een hulphaven als eerste aanzet tot de doorgraving naar de Noordzee, begon ook de geschiedenis van het dorp Hoek van Holland, als voorpost van de

Nieuwe Waterweg. Vanaf dat moment vestigden zich ambtenaren van Rijkswaterstaat, arbeidskrachten uit Sliedrecht, Werkendam en 's-Gravezande, caféhouders en bakkers zich als pioniers op de Hoek van Holland.

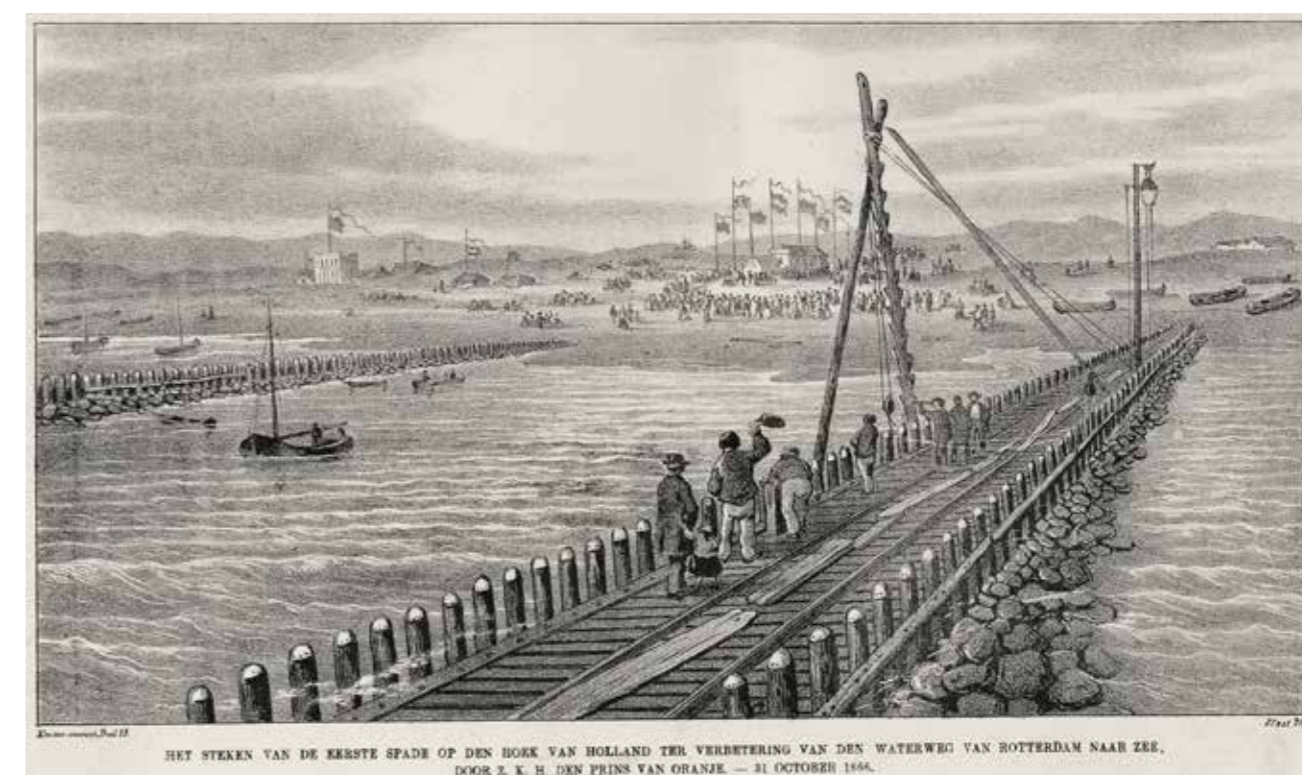
De doorsteek van 'de Hoek'

Door trage onteigening begon het graafwerk pas in 1866. De Prins van Oranje stak daarvoor op 31 oktober van dat jaar de eerste spade in de grond. In 1868 werd de laatste dam doorgestoken. In 1871 voeren de eerste vissersschepen door de Waterweg naar de Noordzee en op 12 juli 1872 werd de Nieuwe Waterweg officieel geopend. Een Harwichboot, de 'Richard Young', stoomde als eerste zeeschip de waterweg op naar Rotterdam. Dit prestigieuze project was niet direct een succes. Caland ging er vanuit dat de vaargeul door de uitschurende werking van het rivierwater vanzelf op diepte zou komen. Maar omdat van het uitgeschuurd zand het meeste zich weer afzette tussen de hoofden, verzandde de riviermond. Caland koos als oplossing voor verlenging van de havenhoofden, verbreding van de doorsnijding en extra baggerwerk. Maar ook daarna bleef de verzanding doorgaan. Veel schepen weken daarom uit naar andere havens. De Holland-Amerikaans koos Amsterdam als aanleghaven en ging gebruik maken van het Noordzeekanaal. Er ontstond er een anti-Caland stemming en ook Thorbecke moest het ontgelden. Er verscheen in 1871 een spotprent in de Nederlandse Spectator waarop Thorbeckes hoofd als vuurtoren fungeert. De begeleidende tekst luidt: "Hier schijnt Thorbeckes helder licht, op 't grootsche werk, door hem gesticht, tot eer van onzen waterstaat, die zand als water stroomen laat."



De Nieuwe Waterweg op een kaartfragment uit de Gemeente-Atlas 1866-1870 van Jacob Kuyper.

Na jaren extra baggerwerk is het toch gelukt om de vaarweg op diepte te krijgen en te houden en heeft Caland alsnog erkenning gekregen. Met de doorsteek van 'de Hoek van Holland' werd het door de eeuwen aangegroeide duingebied 'De Beer' doorkliefd. Het gebied aan de zuidzijde van de Nieuwe Waterweg bleef De Beer heten en groeide uit tot een internationaal erkend vogelrijk natuurgebied.





In 1871 verscheen in de Nederlandse Spectator een spotprent waarop Thorbeckes hoofd als vuurtoren fungeert.

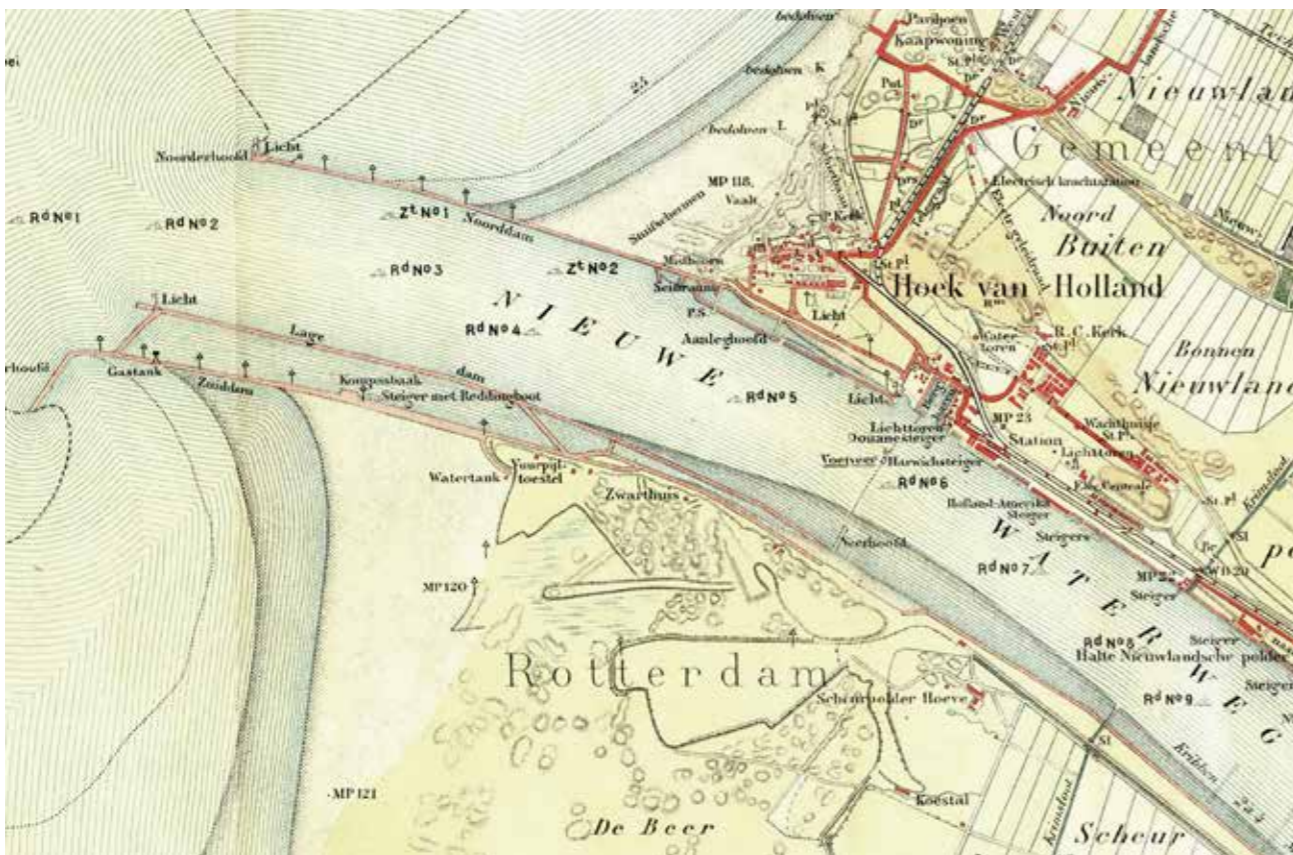
Infrastructuurprojecten

Er is nog jaren verder gewerkt aan grote infrastructuurprojecten. In de jaren 1883-1884 is in opdracht van het Rijk de Berghaven gegraven. Dit werd de thuishaven voor de schepen van het Loodswezen en Rijkswaterstaat. De Berghaven is ook een uitvalsbasis voor reddingsboten van de KNRM. In 1893 kwam er een spoorwegverbinding met Rotterdam tot stand, waardoor de ontwikkeling van 'de Hoek' werd versterkt. In dat jaar is ook de eerste veerdienst naar Engeland geopend.

De Nieuwe Waterweg is van groot belang voor de Rotterdamse havens en de Nederlandse economie. Om deze vaarweg te beschermen is in de jaren 1881-1889 het Pantserfort Maasmond gebouwd. Het is een onderdeel van de zogenoemde Vesting Holland, de verdedigingslinie die de gehele Randstad moest beschermen. Naast de militaire bescherming is een eeuw later ook de bescherming tegen stormvloed ter hand genomen. Als sluitstuk van de Deltawerken is men in 1989 begonnen met de aanleg van de Maeslantkering. Tussen Maassluis en Hoek van Holland werden twee grote draaibare schermen gebouwd, die bij stormvloed kunnen worden gesloten. Op 10 mei 1997 werd deze waterkering door koningin Beatrix in gebruik gesteld.

Bebakening Nieuwe Waterweg

De bebakening van de Nieuwe Waterweg was in het begin zeer bescheiden. Op het Noorderhoofd stond vanaf 1866 een eenvoudig wit licht en vanaf 1876 een ijzeren opengewerkte zeskantige toren met een wit licht. Op het Zuiderhoofd stond een rood havenlicht. Op de zuidelijke oever van de Nieuwe Waterweg, op het eiland De Beer, vormden twee houten lichtopstanden een lichtenlijn voor het 'over den drempel naar binnen varen'. De scheepvaart nam heel snel in omvang toe en daarmee steeg ook het aantal ongevallen en strandingen in de monding van de Nieuwe Waterweg. Het was noodzakelijk om de bebakening te verbeteren. In de jaren 1893-1894 werd daartoe een aantal nieuwe kustlichten geplaatst. Een hoge gietijzeren vuurtoren



Een stafkaart van de Nieuwe Waterweg uit 1912.



De vuurtoren op het Noorderhoofd in 1893. Olieverf op doek, C.C. Dommelshuizen.

ren nabij het station van Hoek van Holland vormde samen met een kleiner licht aan de Berghaven een lichtenlijn voor de inkomende scheepvaart. Twee kleinere lichtopstanden vormden een lichtenlijn voor de uitgaande scheepvaart. Voor de schepen die vanuit het zuiden op Rotterdam aan koersten was lichtschip Maas het eerste verkenningpunt. Vervolgens gaf het licht op het Noorderhoofd de richting aan naar de nieuwe lichtenlijn.

Een bliksemlicht op het Noorderhoofd

In 1895 is het havenlicht op het Noorderhoofd vervangen, nadat zijn voorganger was weggeslagen door een storm. Het was een lantaarn op een houten stoel, met een draailicht. Omdat het havenlicht tevens functioneerde als verkenninglicht op korte afstand, adviseerde een commissie die in 1899 advies gaf over verbetering van de kustverlichting van de Nieuwe Waterweg, om een bliksemlicht te plaatsen op de lichtopstand van het Noorderhoofd. Op 31 december 1900 werd het bliksemlicht voor het eerst ontstoken. Het gaf elke 5 seconden een schittering van 0,1 seconde. Aan het eind van de negentiende eeuw droeg lichtschip Maas een rood licht. Om de verkenningfunctie van dit

licht te vergroten, adviseerde de commissie tevens om het rode licht te vervangen door een wit licht, omdat dit beter zichtbaar is van grotere afstand. Ook stelde de commissie voor om met het oog op het beheer van het bliksemlicht op het Noorderhoofd en alle overige te Hoek van Holland aanwezige lichten een opzichter aan te stellen. Het hoge geleidelicht zou een bewaakt licht blijven met twee wachters. Voor het lage geleidelicht zou met één wachter volstaan kunnen worden.

In 1904 is het licht op het Noorderhoofd opnieuw vervangen. Voor de houten stoel van zijn voorganger is een nieuwe ijzeren opengewerkte toren geplaatst, met een lantaarn en wederom een bliksemlicht. In de periode 1942-1944 hebben de Duitse bezetters een verdedigingslinie van betonnen bunkers aangelegd in West-Europa. Onderdeel van deze Atlantikwall was een bunkercomplex nabij de Noorderpier van Hoek van Holland. Het verkenninglicht op het Noorderhoofd is toen eveneens omgebouwd tot bunker. De kop van het verkenninglicht is op een betonnen onderbouw gezet. Samenhangend met de aanleg van de Maasvlakte is in 1973 de Noorderpier verlengd, waarbij de knik in de dam is verdwenen. De bunker met het verkenninglicht op het

Noorderhoofd is toen afgebroken. Er kwam een modern betonnen havenlicht voor in de plaats, een eind verder zeewaarts gelegen.

De ramp met de Berlin

In de vroege ochtend van 21 februari 1907 voltrok zich bij Hoek van Holland de grootste Nederlandse scheepsramp van de twintigste eeuw. In een noordwesterstorm strandde de Harwichboot s.s. Berlin op het puntje van de Noorderpier. Het schip brak al snel in tweeën. Diverse reddingspogingen met de stoomreddingboot 'President van Heel' mislukten. Het voorste deel van de Berlin zonk weg naar de bodem van de Nieuwe Waterweg en sleurde de passagiers die zich hierop massaal hadden verzameld met zich mee. De reddingboot kon slechts één bemanningslid levend uit het water vissen. De volgende middag trok de reddingboot er opnieuw op uit om enkele overlevenden op het achterdek te redden. In totaal hebben 129 mensen het leven gelaten. Dit had grote impact op de hele Nederlandse bevolking.

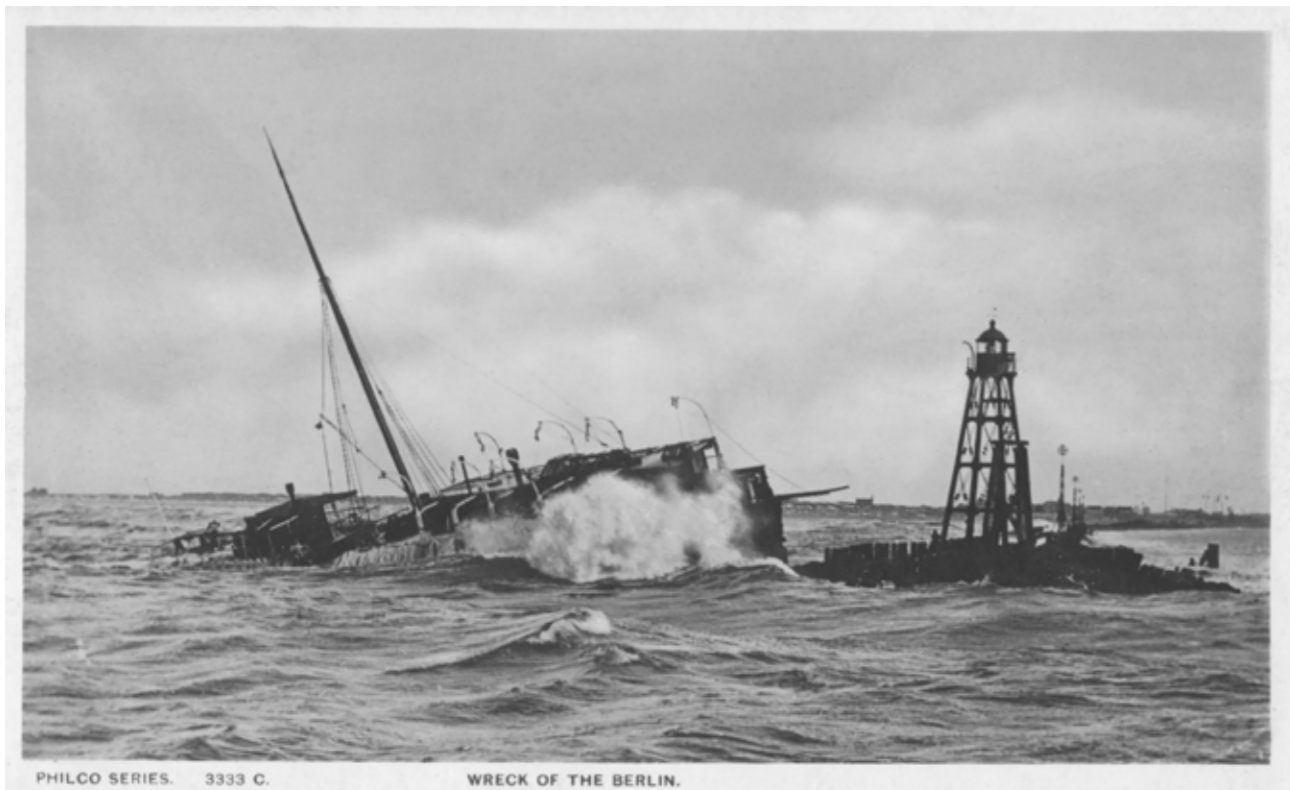
De lichtopstand op het Noorderhoofd heeft een belangrijke rol gespeeld bij de reddingsoperatie. In de middag van 22 februari deden vier loodsleerlingen een poging om het Noorderhoofd te bereiken. Het lukte om onder stormachtige omstandigheden vanuit de jol op het stenen hoofd te klimmen. Ze bonden een loshangende tros van de Berlin vast aan de lichtopstand. Tien opvarenden konden zich langs het touw naar beneden laten glijden. Drie vrouwen durfden de oversteek niet aan en verbleven nog een koude, bange nacht op het achterdek. De volgende dag werden ook zij gered.



Het Noorderhoofd omstreeks 1920. Op de houten stoel van het voormalige havenlicht is een reddingstoestel geplaatst.



De reddingsteiger aan de Noorderpier in de jaren 1920.



De vuurtoren op het Noorderhoofd in de jaren 1960.

Reddingstoestel

Na de ramp met de Berlin heeft men onmiddellijk actie ondernomen om de omstandigheden voor eventuele volgende reddingsacties te verbeteren. Het grootste probleem is dat het onder stormachtige omstandigheden voor reddingboten niet mogelijk is om dicht bij de pier te komen. Daarom is er op enige afstand van de lichtopstand op het Noorderhoofd een reddingsteiger gebouwd naast de pier, waar reddingboten zouden kunnen aanmeren. Op de houten stoel van het oude havenlicht, dat er nog steeds stond, is bovendien een reddingstoestel geplaatst, dat met een kabel was verbonden met de reddingsteiger. Langs deze kabel konden, in een kooivormige gondel, drenkelingen van het Noorderhoofd naar de reddingboot worden overgebracht. Deze constructie kon ook worden gebruikt wanneer onder omstandigheden met ruw weer reparaties aan de vuurtoren of de misthoorn noodzakelijk waren.

Bronnen:

- Maarten van der Schaft en Marha vollering, 2014. Schilders aan de Nieuwe Waterweg. 150 jaar Hoek van Holland.
- Peter Kouwenhoven, 2010. Vuurtorens, lichtscheperen en kapen. Nautisch erfgoed van Nederland.
- Gemeentearchief Rotterdam.
- Het archief van René Vas, beheerder van het Kustverlichtingsmuseum.
- Het archief van oud-vuurtorenwachter Piet Nota.
- Diverse websites over de ramp met de Berlin.

De Brandaris van Terschelling

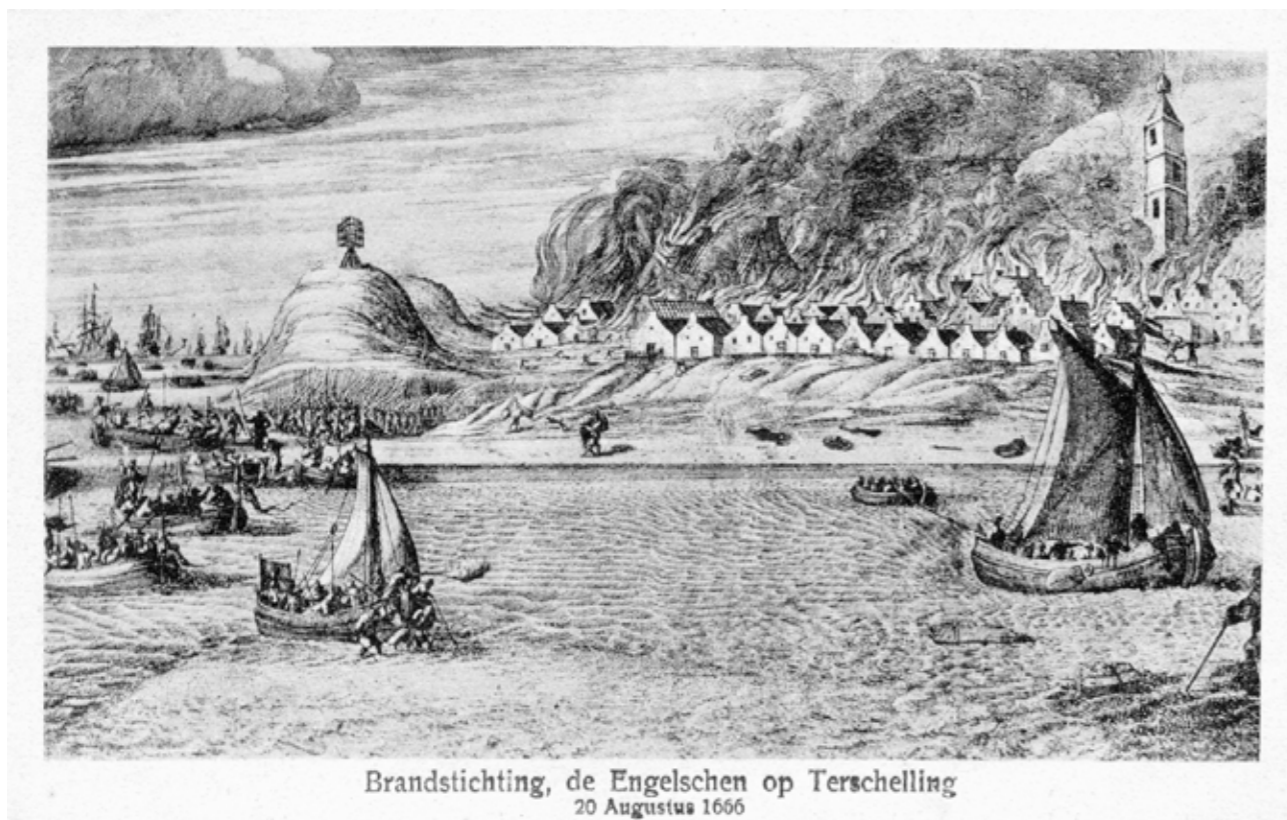
Deel 1 'Den cooman tot oegh en den merck'

door Jaap Dirks

Geen enkele vuurtoren maakt zoveel indruk op mij als de Brandaris van Terschelling. Wie ooit aan de voet ervan omhoog mag kijken en de vier machtige lichtbundels als molenwieken ziet ronddraaien, is verkocht. Als kind mocht ik eens de toren beklimmen en tijdens vele vakanties op dit mooie eiland namen de vuurtoren en het reddingswezen een belangrijke plaats in. Ik besef dat de Brandaris nu al dik 50 jaar in mijn leven is en dit jaar 421 jaar bestaat. Hoog tijd dus voor een uitgebreide terugblik.

De zee trok, altijd al. Als kind speelde ik jarenlang op het strand van Noordwijk aan Zee. We huurden daar een gemeubileerd huis en op het strand een vaste tent waar we bijna dagelijks waren, weer of geen weer. Toen ik van de lagere school ging, mocht ik van mijn ouders een andere vakantie kiezen en dat werd Terschelling. Ik kende het uit enthousiaste verhalen van mijn ouders en familieleden, die daar na de oorlog een paar keer waren geweest. In 1964 ging ik voor het eerst: een avontuurlijke tocht met de auto over de Afsluitdijk, daarna via twee houten planken de veerboot op, waar de auto door dekknechten werd vastgesjord. Na een uurtje varen verscheen de

machtige Brandaris, waar ik zoveel over gehoord had, aan de horizon. Dan het eiland op en vakantie vieren. Het zou het begin zijn van een bijna onafgebroken reeks jaren tot 1996, waarin de Brandaris en het reddingswezen, met de reddingsboot Carlot en de zeesleper Holland een belangrijke plaats in zouden nemen. Als jongetje mocht ik de toren beklimmen, toen dat nog kon. Het entreekaartje van 25 cent heeft een ereplaats in mijn vuurtorenverzameling. Omhoog over de oude gesleten stenen wenteltrap treden tot aan het museum met de opgezette vogels, die tegen de toren waren aangevlogen. Daar waren vogels bij waar ik nog nooit van had gehoord: de tapuit, het paapje, een



Het dorp West-Terschelling en de Brandaris op een tekening van P. van Cuyk uit 1768.

draaihals en een steenloper bijvoorbeeld. Dan het laatste stukje met helemaal bovenop het magistrale uitzicht over de branding, het eiland en het dorp. Onvergetelijk. Een paar keer per vakantie gingen we in de late avond naar West om in het donker de brandende Brandaris te zien. Maar ook liepen we de door de plaatselijke VVV uitgezette 'Brandariswandeltochten', 10 kilometer langs blauwwitte paaltjes. Ook de medaille had een afbeelding van de vuurtoren. We zijn allemaal niet-rokers, anders was het vast en zeker ook Brandaris shag geworden voor onze sigaretten. Ieder jaar een tocht maken met de paardenhuifkar naar het oostelijkste puntje van de Bosplaat, het volksdansen, musea, Hessel's liedjes in café 'de Groene Weide', midgetgolf en koffie met slagroom bij de molen in Formerum, lange strandwandelingen en winkelen in de dorpjes. Genoeg mooie jeugdherinneringen om die later met vrienden en met het eigen gezin te delen. De eerste pensionnetjes en huisjes in Hoorn en Formerum werden ingeruild voor een mooi ingerichte vakantiewoning in Hoorn. Langzaam aan veranderde Terschelling in al die jaren en de Brandaris, die veranderde mee.

Een stuk geschiedenis, het eerste begin

Het is 28 september 1323 als er in oude annalen voor het eerst iets staat over een 'voerhuys oft eijn merke', die op Terschelling zal worden gebouwd. De machtige handelsstad Kampen wilde graag een veiliger doorvaart voor haar schepen door het Vlie en sloot een overeenkomst met Terschellings machtige en invloedrijke mannen, waaronder ene Claes Richter van der Schellinghe. Kampen betaalde de kosten van de bouw en hoefde dan geen bakengeld meer te betalen. Het is onduidelijk wanneer deze eerste vuurbaak klaar was en of hij echt van steen was. Kampen bezat wel veel steenbakkerijen in die tijd. Het eerstvolgende bericht is pas ruim 200 jaar later, op 21 september 1559. De rol van Kampen was door verzanding van de IJsselmond zo goed als uitgespeeld en overgenomen door Amsterdam. De Vroedschap van Amsterdam en betaalde het herstel van 'Sint Brandarius toorn op den Scellink' op

voorwaarde dat de dorpsbewoners meehielpen met de werkzaamheden. In 1592 wordt voor het eerst melding gemaakt van de naam Brandaris. Waarschijnlijk stond deze ten zuiden van het dorp, op het huidige havenplein, waar hij in 1994 voor korte tijd als replica werd herbouwd. Aan het loden puntdak hing de vuurkorf. Andere overleveringen beweren dat de toren meer westelijk van het dorp lag, waar de zandplaat Noordsvaarder begint en waar destijds veel afslag van het eiland was. In 1588 werden de vuren gedoofd voor de langsvarende Spaanse Armada. Steeds was er ook de dreiging van overstromingen, de 'waterwolf'. Op 22 januari 1593 ging het echt goed mis. Een stormvloed veranderde de toren in een ravage van hout en kloostermoppen en het bakken was niet meer. Er gaat dan nog heel wat water door de zee alvorens in 1594 de tweede versie van de Brandaris is gebouwd. Dit keer net noordelijk van het bestaande dorp. Waarschijnlijk werd er te haastig gemetseld en misschien waren de materialen niet deugdelijk. Toen de bouw al flink was gevorderd, stortte de toren met een klap in en zes mensen lieten het leven. Na opruimen van de rommel en inspectie van het fundament bleek dat in orde en begon men met de herbouw. We kunnen over de huidige versie dus spreken





Het van 1907 daterende bliksemlicht van de Brandaris.

van inmiddels de derde Brandaris. Niet alleen Amsterdam, maar veel meer belangrijke handelsplaatsen uit die tijd, zoals Hoorn, Edam, Enkhuizen, Harlingen, Monnickendam, Purmerend en zelfs de Staten van Holland bemoeiden zich met de aanbesteding en de financiering ervan. Als de kascommissie in 1597 alle rekeningen heeft voldaan, staat een voor die tijd astronomisch bedrag van 32.475 gulden op de teller.

In sneltreinvaart door naar 1835

De eerste honderden jaren van de Brandaris waren een aaneenschakeling van stormschades, moeizame herstelwerkzaamheden en betalingsproblemen. In 1603 werd besloten dat er een luiddklok met uurwerk moest komen in de toren. De met kaarsen gevoede lamp gaf te zwak licht. Door achterstallig onderhoud bleef het lastig om goed licht te voeren. De toren werd waarschijnlijk vooral als dagmerk gebruikt en de echte vuurboeten stonden op hogere duintoppen. Zij voerden het eigenlijke vuur en verdwenen pas in 1835. De Engelsen kwamen tijdens de Tweede Engelse Oorlog in 1666 het dorp even in brand steken, maar de noordelijker gelegen toren bleef gespaard. In 1671 was er een grote opknapbeurt. Het was

vooral de stad Enkhuizen die daar veel moeite voor heeft gedaan. In 1750 werd er alweer gesproken over erbarmelijk slecht onderhoud en werden er nieuwe fondsen geworven voor aanbesteding van de herstelwerkzaamheden, die tussen 1787 en 1790 werden uitgevoerd, met veel intriges. Uit deze hele periode is heel veel documentatie bewaard gebleven; wie er meer over wil weten leest er maar eens de goed gedocumenteerde boeken van Bauke Boomstra op na.

Tijdens de Franse Tijd stond de Brandaris er weer netjes bij en vanaf 1819 kwam er een flinke sprong voorwaarts. Het loodswezen wilde de kustverlichting benoorden de Maas sterk verbeteren. Daardoor kwamen er ook verbeteringsvoorstellen voor de Brandaris, waaronder nieuwe olielampen en later de verlichtingstechniek volgens Fresnel. Alles werd afgerond in 1833. In 1834 werd ook het interieur van de toren flink aangepakt. Dit ging niet van een leien dakje en met name vochtdoorslag was een probleem. Er werden 206 treden geplaatst en 19 lichtkozijnen. Op 16 september 1835 was de vernieuwde bakstenen toren klaar. Een week later, op 23 september 1835, scheen het nieuwe draailicht voor het eerst.

Voortschrijdende techniek

In 1864 werd het draailicht vervangen door een vast licht waarvan de lamp met patentolie was gevuld. Zo werden

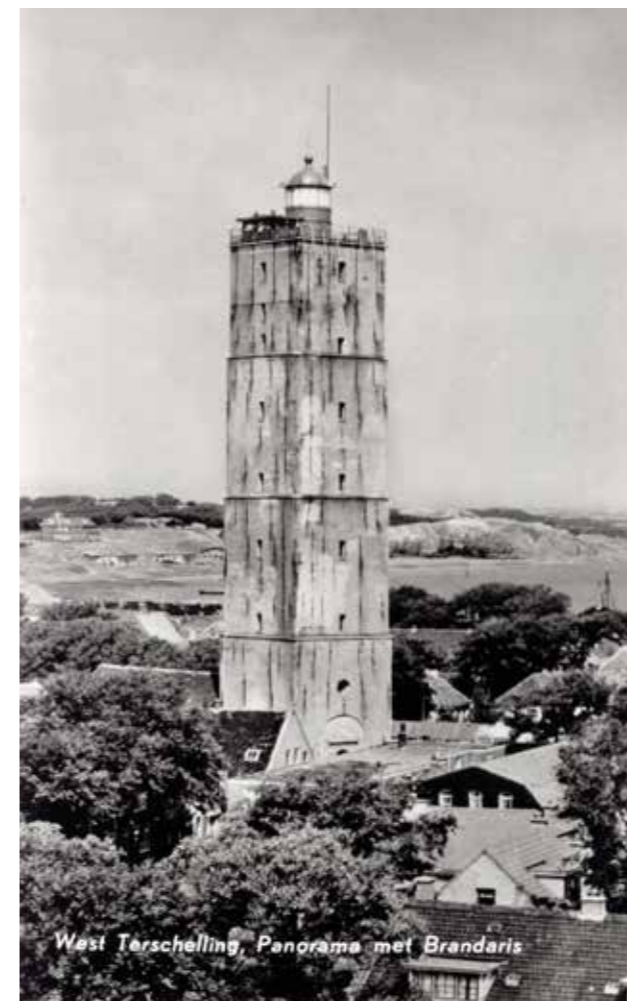


De Brandaris omstreeks 1900.

de nieuwste technieken vaak als eerste op Terschelling toegepast. In 1907 had de Brandaris de primeur van het eerste 'elektrische bliksemlicht' met een koolspitsbooglamp. Het was een grote verbetering ten opzichte van de olielamp maar het nadeel was dat de koolstofstaven heel snel opbrandden en vaak moesten worden vervangen. Het in 1909 opgerichte Proefstation van 's-Rijkskustverlichting experimenteerde verder met de kooldraadlamp en spiraaldradlamp van Edison. In samenwerking met Philips werd een kolossale gloeilamp ontwikkeld van 80 volt en 50 ampère, met een diameter van liefst 30 centimeter. De eerste twee van deze lampen met een elektrische aandrijving van de optiek werden op de Brandaris geplaatst op 13 juli 1920. Andere Nederlandse vuurtorens volgden tot 1924. Deze lamp gaat de geschiedenis in als de 'Brandarislamp'. In 1978 kreeg de Brandaris als eerste vuurtoren een personenlift en in 1979 als eerste radar.

De Wereldoorlogen

Hoewel Nederland in de Eerste Wereldoorlog neutraal bleef, ging het licht op de Brandaris uit. De toren werd een militaire uitkijkpost. In de Tweede Wereldoorlog gebeurde dit weer. Een donkere tijd, letterlijk en figuurlijk. Nu nam de Duitse bezetter de toren in als observatiepost en er waren zelfs snode plannen om de toren helemaal op te



De Brandaris omstreeks 1950.

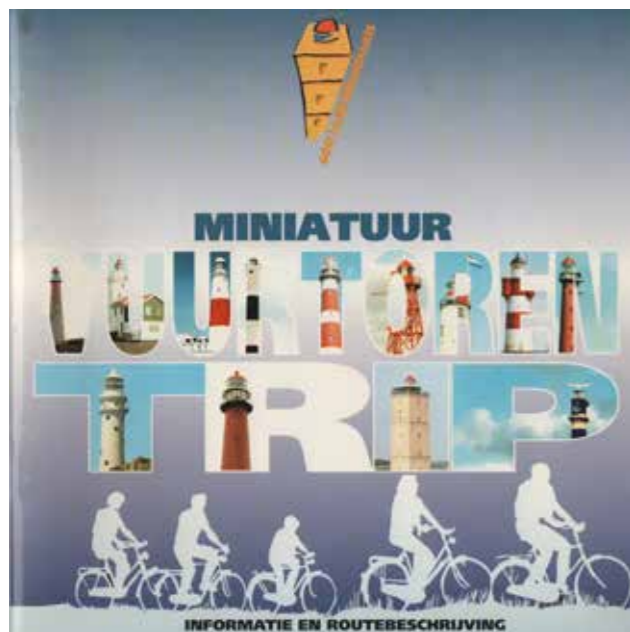


De Brandaris in 1948

blazen. Het licht ging uit om het de Engelse vliegtuigen niet te gemakkelijk te maken en alleen bij het passeren van Duitse konvooien was er een klein straaltje licht. Gelukkig kwam de Brandaris ongeschonden uit de oorlogstijd en in 1948 was het weer de plaatsbepalende factor voor Terschelling na de sloop van de in het begin van de oorlog gebouwde 'Wassermanturm', een Duitse radio-/radartoren, die aan het begin van de oorlog door de Duitsers op het Seinpaalduin was gebouwd.

Arme vogeltjes

Terschelling ligt middenin belangrijke routes voor trekvogels. Hele wolken zwermen over en rond het eiland en werden aangetrokken door het licht in het duister. Vele vogels raakten gedesoriënteerd, werden moe van het rondvliegen, of vlogen zich te pletter. Heel veel soorten waren er te vinden in het museumpje dat destijds in de Brandaris zat. Op allerlei manieren probeerde men de dood van veel vogels te voorkomen. Ook de bekende bioloog Jac. P. Thijssse bemoeide zich ermee. Door het plaatsen van vogelrekken rondom het licht in tijden van vogeltrek, aanpassing van lichtintensiteit en een betere verlichting van de bovenzijde van de toren door middel van 'tegenlichten' (een uitvinding van dr. J. Verweij in 1924) probeerde men de vogelsterfte terug te dringen, en dat lukte. De bovenzijde van de toren werd zo duidelijker verlicht voor de vogels. In 1979 namen op de toren gerichte



halogeenstralers deze functie over en zijn vogelrekken overbodig geworden.

Wandelen

Iedere vakantie liepen we meermalen op dinsdag- en donderdagochtend de door de VVV Terschelling uitgezette Brandariswandeltochten. In twee uurtjes wandelden we als geroutineerde wandelaars de uitgestippelde route langs de blauwwitte paaltjes. Vanuit de startplaatsen West Terschelling, Midland, Hoorn en Oosterend voerden die tien kilometer door een mengeling van duin, bos, weide en soms strand. De stempelposten met vrijwilligers

zorgden voor de controlestempeltjes op de startkaart. De eerste jaren is dat stevast het stempel met 'VVV-Terschelling', maar als we voorzichtig opperen eens naamstempels te overwegen, verschijnen in de daarop volgende jaren steeds meer van die stempels en is de gelopen route makkelijker op de kaart te volgen: Sterneplak, Longway, Gritjeplak, Wierschuur, Badweg, Paal 8, Koegelwieck. Nog wat later komen er boekjes waarin de tochten worden afgestempeld. Op de medaille, de startkaart en het boekje staat natuurlijk de Brandaris. De wandeltochten zorgden voor veel leuke herinneringen en een plezierige ontdekking van de zo fraaie Terschellinger natuur. Overigens was er in de beginjaren ook nog een 20-kilometerroute langs roodwitte paaltjes.

Facelift

Stoer en onverzettelijk, maar toch zo kwetsbaar. Zoute wind en water hadden jaar na jaar hun invloed op de voegen en de stenen, ijzerwerk ging roesten en onderhoud bleef noodzakelijk. Er waren veel discussies over sloop of herstel. Bij harde wind vielen stukjes cement en steen omlaag en er werd zelfs een vangnet gebouwd. De jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw blonken niet bepaald uit in het behoud van monumenten. Alles moest efficiënter en doelmatiger; pas na heel veel gepraat, bemoeienis van Monumentenzorg en aanpassing van de renovatieplannen kwam er groen licht voor een grootschalige renovatie en was het gevaar van sloop voorbij. Tussen 1976 en 1979 onderging de Brandaris een heuse facelift. Wie in deze jaren Terschelling bezocht had pech. De Brandaris werd helemaal ingepakt in steigers met wit doek om veilig te kunnen werken. Niet alleen werd de toren grondig schoongemaakt en hersteld, bovenop verscheen een uitgebreide werk-/uitkijkruiimte voor de vuurtorenwachters, die beter plaats bood aan de steeds uitgebreider wordende radar- en communicatieapparatuur. Het lijkt wel een compleet stuurhuis van een schip dat nu bijna de hele bovenkant beslaat. Ook kreeg de toren, weer een primeur, zijn eigen radarantenne bovenop de rode muts. Binnen veranderde er eveneens veel.



Er kwam een cv-installatie en een elektrische personenlift. Vanaf dat moment waren er ook geen bezoekers meer welkom. Nauwelijks 12 jaar later stond de Brandaris al weer in de steigers. Door een verkeerde samenstelling was de voegspecie te hard geworden, hechtte slecht en viel uit de voegen. Opnieuw voegen dus met een speciaal ontwikkelde kunststofspecie. Als laatste van de Nederlandse vuurtorens kreeg de Brandaris ook een afdalbeveiliging bestaande uit een 2 meter lange trap aan de buitenzijde en een soort abseil-systeem.

De Brandaris in het klein

Het is zomer 1994. Over heel het eiland verspreid staan vijftientig Nederlandse en bekende buitenlandse vuurtorens in miniatuur, op schaal nagebouwd door technische scholen uit heel Nederland. Metershoge vuurtorens: van Marken tot Fastnet, van Urk tot Roter Sand. Natuurlijk de jubilaris zelf ook. Langs het fietspad onderaan het Jan Thijssensdûne staat het door de CSG Anna Maria van Schurman uit Franeker gemaakte model van de Brandaris. En de sponsor? Brandaris shag uiteraard. We fietsen met ons gezin een flink stuk van deze vuurtorenroute over het eiland. De kinderen zijn nog klein en hun beentjes malen in het rond. Stralende ogen. Ze zijn gegrepen door een onbekend vuurtorenvirus en willen zo snel mogelijk naar de volgende op de route. Van Terschelling naar Nieuwe Sluis, naar Eddystone, Den Oever, Portland Bill, Scheveningen... dat kan nu allemaal binnen een paar kilometers. Wat een leuk bedacht initiatief.

Groots jubileum

De toren is helemaal spic en span voor het jubileumjaar 1994. De Brandaris bestaat dan 400 jaar en is de oudste nog werkende vuurtoren van Nederland. De als kerktoren gebouwde toren van Goedereede is weliswaar ouder, maar die heeft pas onlangs zijn licht terug gekregen op het platte dak. Op 16 mei 1994 onthult staatssecretaris Hanja

Maij-Weggen een speciale gevelsteen. Op het haventerrein staat een replica van de eerste St. Brandariuskercke. Na lang lobbyen verschijnt de Brandaris op een serie Nederlandse postzegels naast die van Ameland en Vlieland. De eerste vuurtoren op een Nederlandse postzegel! Er wordt veel meer aan marketing gedaan: er komen speciale bieren en wijnen, een speciale Schellingmunt wordt geslagen, het lichtschip 'Terschellingerbank' ligt in de haven, er komt een fietsroute langs miniatuurvuurtorens over het eiland, het spektakel 'All Along the Lighttower', boeken, lezingen, artikelen... er is veel werk van gemaakt en er wordt nog lang over nagepraat. Een compliment voor alle betrokkenen en de Stichting Brandaris 400. Speciaal is het ontworpen logo, waarbij we een gestileerde Brandaris in vogelvlucht zien met de tekst 400 jaar Brandaris.

Bronnen:

- Bauke Boomstra: Brandaris gelimiteerde jubileumuitgave 1994
- Bauke Boomstra: Brandaris 2001
- Terschellinger Magazine: jubileumuitgave 400 jaar vuurtoren Brandaris
- Romke van der Veen: Vuurtorens 1981
- Miniatuur Vuurtoren Gids 1994
- DAVO: Vuurtorens in Nederland 2010
- Koen van den Driesche: Vuurtorens in Nederland 2011
- Peter Kouwenhoven: Vuurtorens, lichtschepen en kapen 2010
- Dorine van Hoogstraten: Vuurtorens 2000
- Henk de Feyfer: Zes eeuwen Brandaris (artikel)
- eigen verzameling en archief



René en zijn vuurtoren

Het Kustverlichtingsmuseum

Hoek van Holland

door René Vas

“Al 200 gulden voor museum in de oude Hoekse vuurtoren”, kopte het Vrije Volk in 1982. Het was een krantenartikel met een cynische ondertoon. 200 gulden om een vuurtoren met 15 jaar achterstallig onderhoud op te knappen. Dat deed me echter niet; het begin was er. Als vijftienjarige jongen had ik het plan opgevat om de oude hoge vuurtoren van Hoek van Holland te redden van de sloop, in te richten als vuurtorenmuseum en weer open te stellen voor publiek.

In de jaren zeventig en tachtig was de automatisering van de Nederlandse vuurtorens in volle gang, waarbij vuurtorenwachters verdwenen en de torens voor het publiek werden gesloten. De kustverlichting in Hoek van Holland werd door aanleg van de Maasvlakte en opspuiten van het nieuwe strand en de nieuwe duinen drastisch gewijzigd. Negen betonnen torens vervingen de oude ijzeren vuurtorens van eind 19e eeuw. Een aantal van de oude vuurtorens werd gesloopt. Het lage licht van de inkomende lichtenlijn werd verplaatst naar Rotterdam en opgenomen in de collectie van het Maritiem Museum. Het hoge licht van de uitgaande lichtenlijn werd voor 500 gulden verkocht aan de gemeente Den Haag en werd blikvanger van de vernieuwde badplaats Kijkduin. Het oude hoge licht bleef gedoofd achter op zijn oorspronkelijke plaats in Hoek van Holland.

Het licht gezien

Mijn belangstelling voor de kustverlichting werd gewekt door vakanties op Terschelling. Mijn ouders gingen voor het eerst kamperen op Terschelling in 1957, op advies van een tante van mijn vader, een geboren Terschellingse. Ruim 40 jaar bleef Terschelling de geliefde plek van mijn ouders en ik heb de liefde voor het eiland geërfd. Van kleins af aan maakte ik met mijn ouders zwerftochten over het eiland en zij hebben me veel bijgebracht over natuur, cultuur en historie. Als kleine jongen maakte ik ook kennis met de Brandaris, die in die dagen nog toegankelijk was voor het publiek. Vele malen hebben we de oude toren beklommen. 's Avonds gingen we lichtjes kijken op het hoge duin achter de Brandaris. Het schouwspel werd helemaal prachtig op het moment dat het licht van de Brandaris werd ontstoken. Als excuus voor mijn fascinatie voor kustverlichting zeg ik wel eens: *“Ik heb het licht gezien op de Brandaris!”*. Mijn belangstelling voor vuurtorens was gewekt.

Opbouw van een collectie

Ik bouwde een model van de Brandaris van een kartonnen

doos. Mijn vader opperde om een houten model te bouwen en die met lucifers te beplakken. Aldus geschiedde, en dit model werd de basis van een omvangrijke collectie van kustverlichtingselementen. Nu is voor mij de essentie van het verzamelen niet alleen het bij elkaar brengen van een hoop spullen, belangrijk is ook het verhaal dat er bij hoort. En er bleek veel te leren. Ik had het geluk in de buurt te wonen van het gebouw van de Technische Dienst van 's Rijkskustverlichting op Scheveningen. Vele malen heb ik deze dienst bestookt met brieven vol vragen. Er ontstond contact met diverse medewerkers van deze dienst, die mij vertelden over de werking van vuurtorens en hun lichten. Ik heb hierdoor de gelegenheid gehad om kennis te maken met vuurtorens en lichtopstanden, in de tijd dat er nog gesproken werd over 's Rijkskustverlichting. Ik ben in die tijd op pad geweest met monteurs van de TDK en heb op de eerste rang kunnen zien hoe vuurtorenlichten werkten. In mijn stagejaar voor de MTS mocht ik stage lopen bij de TDK op de tekenkamer. Intussen groeide ook mijn collectie. Begonnen met enkele Ansichtkaarten kwam daar op een zeker moment een echte vuurtorenlamp bij: zo'n moderne gasontladinglamp. Maar de grote wens was natuurlijk om een echte Brandarislamp te hebben. Ik ben altijd zeer actief geweest in het benaderen van alle mogelijke diensten en personen om spullen of wetenswaardigheden te achterhalen. Zo kwam al gauw een Brandarislamp op mijn pad. Tevens mocht ik, als 18-jarige, in 1983 een oproep voor Brandarislampen doen in een tv-programma. Uit alle delen van het land hebben we Brandarislampen opgehaald, waardoor een collectie ontstond die een beeld vormt van de ontwikkeling van deze lamp met vele varianten: van een prototype uit 1917 tot het laatste type, de cilindrische Brandarislamp.

De aanhouder wint

Ondertussen vernam ik dat er plannen waren om de oude vuurtoren van Hoek van Holland te slopen. Wat doe je immers met een oude, uitgediende gietijzeren vuurtoren



René en zijn vuurtoren in 1982.

die in de winter het best met een diepvrieskist is te vergelijken, terwijl je 's zomers in een sauna vertoeft. Ik ben in die tijd, begin jaren tachtig, bij de vuurtoren gaan kijken en trof hem in een erbarmelijke staat aan. Gevolg van 15 jaar achterstallig onderhoud. De verf was vaal en gebladderd, zowel van binnen als van buiten. De deuren van de uitbouw waren uit hun scharnieren gebroken, waardoor vogels vrije toegang hadden en een fantastische nestelplaats hadden gevonden. Resultaat was dat de bovenste twee etages bedekt waren met een centimeters dikke laag vogelpoep. In mijn enthousiasme, of noem het naïviteit, heb ik een brief geschreven aan de Technische Dienst van 's Rijkskustverlichting, met het verzoek om de vuurtoren niet te slopen en de vraag of ik de vuurtoren mocht gebruiken als onderkomen voor mijn collectie en open mocht stellen voor publiek. De dienst beantwoorde mijn brief met de mededeling dat de vuurtoren door een grondruil in het bezit was gekomen van de Deelgemeente Hoek van Holland en dat ik mijn verzoek aan deze instantie zou moeten richten. Dit resulteerde in een correspondentie die twee jaar zou duren; ik ben nogal vasthoudend van aard. De deelgemeente nodigde mij uiteindelijk uit voor een gesprek, met de nadrukkelijke toevoeging: *“we worden gek van je”*. Als zeventienjarige mocht ik mijn plannen voor de voltallige gemeenteraad toelichten. Ik kreeg toestemming voor het organiseren van een tentoonstelling in de vuurtoren, waarvoor mij 200 gulden subsidie werd verstrekt,



Drieëndertig jaar later: René en een van de vrijwilligers van het Kustverlichtingsmuseum, Mitchel van Straalen.

en voor vrij gebruik van de toren. Maar er moest dan wel een tentoonstelling worden georganiseerd. De 200 gulden werd omgezet in verf en samen met mijn vader heb ik de binnenkant van de vuurtoren geschilderd. De vogelpoep werd opgeruimd. De Deelgemeente Hoek van Holland zorgde voor het herstel van de deuren op de omgang. De TDK stelde materiaal beschikbaar om mijn toen nog kleine collectie aan te vullen, terwijl het Maritiem Museum in Rotterdam voor tafels en vitrines zorgde.

Behoed voor de sloop

Zo'n zesduizend mensen bezochten de vuurtoren in een week tijd. Een succes, waarop de Deelgemeente Hoek van Holland besloot om de vuurtoren niet te slopen, maar toestemming te verlenen om de vuurtoren permanent als museum in te richten. De doelstelling werd om bezoekers een beeld te geven van de historie en werking van de kustverlichting, aan de hand van foto's, modellen en originele apparatuur. In de jaren die volgden ben ik onophoudelijk op zoek geweest naar oude kustverlichtingsapparatuur en heb hiervoor vele diensten, instanties en particulieren benaderd. Zo groeide een enorm netwerk van mensen die mij hielpen bij het uitbreiden van de historische collectie. Ik heb hierbij niet geschroomd om de hulp in te roepen van een directeur-generaal of zelfs de minister van Verkeer en Waterstaat. Belangrijk was echter ook om de verhalen die bij al deze voorwerpen hoorden te achterhalen. Fijne herinneringen heb ik aan Dik van Dam, de laatste vuur-

torenwachter van de Hoekse vuurtoren, die mij alles kon vertellen over deze vuurtoren, maar ook scherp de containers in de gaten hield voor oude afgedankte apparatuur. Mijn vader was een fervent modelbouwer en heeft menig vuurtoren- of lichtschipmodel voor de collectie gebouwd. En Ben Dijkdrenth hielp mij zo'n twintig jaar om de vuurtoren open te stellen en rondleidingen te verzorgen.

Een uit de hand gelopen hobby

Inmiddels zijn we 33 jaar verder. De vuurtoren staat er gelukkig nog, inmiddels als beschermd rijksmonument. De gemeente Rotterdam zorgt ervoor dat hij in topconditie verkeert. De collectie historisch kustverlichtingsmateriaal mag gerekend worden tot de grootste van Nederland en geeft een goed beeld van de ontwikkelingen die de kustverlichting heeft doorgemaakt. 2015 is een belangrijk jaar. De eerste stap naar professionalisering is gezet, in de vorm van prachtige nieuwe informatiepanelen, gemaakt door Peter Kouwenhoven.

Er is een nieuwe website en we zijn ook te vinden op Facebook. Daarnaast hebben we een extra expositie, waarvoor we acht kunstenaars hebben uitgenodigd om zich te laten inspireren door het thema 'Zeemonsters'. Zij exposeren hun werken te midden van de vaste collectie in de vuurtoren.

Je mag hier met recht spreken van een ernstig uit de hand gelopen hobby. In al die jaren heb ik nog niets van mijn enthousiasme voor vuurtorens en kustverlichting verloren. Nog altijd is de vuurtoren open voor publiek, verzorg ik rondleidingen en blijft de collectie zich uitbreiden. Gelukkig gesteund door een steeds groter wordende groep vrijwilligers. De tijd dient zich ook aan om na te denken over de toekomst. Om de historische collectie veilig te stellen voor degenen die na ons komen. Ik hoop vuurtorenliefhebbers natuurlijk niets uit te leggen over het 'vuurtorengevoel'. Ik kan vuurtorenliefhebbers alleen maar uitnodigen om het vuurtorengevoel te komen delen in 'mijn eigen vuurtoren'.



STROOILICHTJES

Boeilicht kerktoeren Goedereede op postzegel

door Peter Kouwenhoven

De Stichting Goereese Gemeenschap heeft onlangs een persoonlijke postzegel uitgegeven met daarop het boeilicht dat van 8 mei 1912 tot eind 1924 op de kerktoeren van Goedereede heeft gestaan. Vorig jaar kwam de stichting in het bezit van een bijzondere foto waarop het boeilicht, van het fabriek Pintsch, te zien is. Op de omloop poseren twee vuurtorenwachters met — vermoedelijk — hun zoons. Op de achtergrond is de Blaugastank te zien, die het boeilicht van brandstof voorzagt.

Op 30 mei 1911 is het licht van de kerktoeren van Goedereede gedoofd omdat het niet goed meer functioneerde als verkenninglicht. De nieuwe betonnen vuurtoren op het Westhoofd heeft die functie overgenomen. Omdat de kerktoeren nog wel een functie had als hoge licht van de lichtenlijn Slijkgat is er een boeilantaarn op het platte dak van de kerktoeren geplaatst.

Het vel met daarop 10 zegels heeft een gelimiteerde oplage van 500 stuks. De velletjes zijn te bestellen bij André Kastelein, voor € 6,- per stuk (inclusief verzendkosten): a.kastelein3@kpnplanet.nl



Vuurtorenfictie Vuurtorenwachter, Camilla Läckberg

door Ine Wielenga

In romans spelen vuurtorens zelden een hoofdrol. Meestal vormen ze de achtergrond voor een spannend en/of romantisch verhaal. Dat heeft zeker te maken met de locatie: rotsen, zee en onstuimig weer spreken tot de verbeelding. Als je zoals ik vuurtorenliefhebber bent en van lezen houdt, heeft een boek waarin een vuurtoren een rol speelt extra aantrekkingskracht.

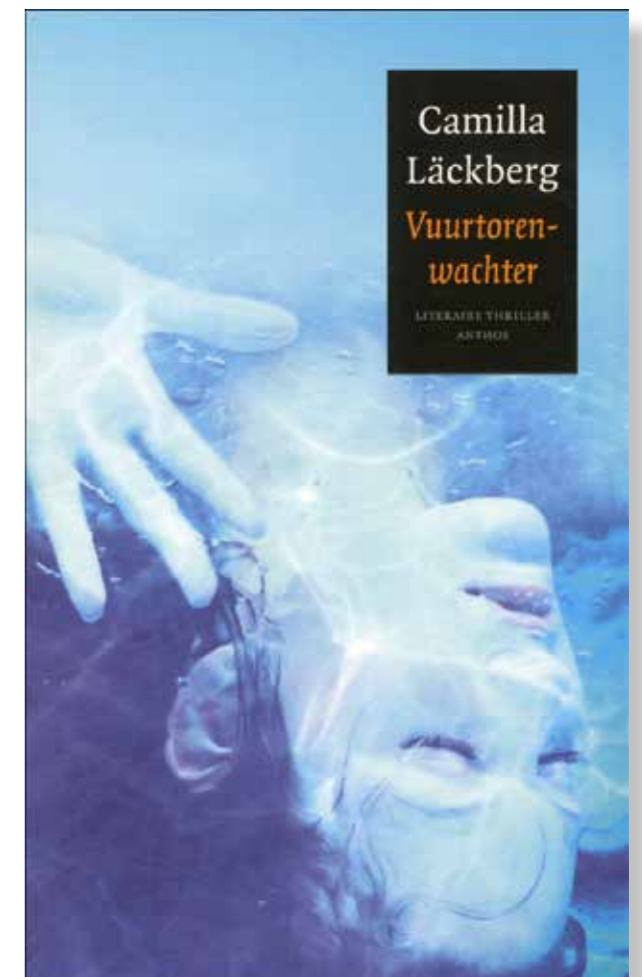
Het eilandje Graskär, voor de Zweedse westkust, staat bij de kustbewoners bekend als 'Schimmenscheer'. Het verhaal gaat rond dat de mensen die hier sterven het eiland nooit verlaten. Voor Annie is dit het eiland waar haar voorouders woonden, in het huis bij de vuurtoren. Ze zoekt er haar toevlucht samen met haar zoontje Sam, nadat ze in de problemen is geraakt. Eind negentiende eeuw woonde er ook een jonge vrouw, Emelie, op Graskär. Haar man Karl was er vuurtorenwachter. De levens van beide vrouwen tonen overeenkomsten.

In de kustplaats Fjällbacka vindt intussen de raadselachtige moord op Mats Sverin plaats. Aan inspecteur Patrik Hedström, een oude bekende voor wie meer boeken van Läckberg gelezen heeft, de taak om dit uit te zoeken. Hij stuit op allerlei geheimen rond deze Mats, die van onbesproken gedrag lijkt te zijn.

Het boek bevat nogal wat verhaallijnen, wat de spanning weliswaar verhoogt maar ook wel eens verwarrend werkt. Een aantal personen rond Patrik Hedström refereert aan eerdere boeken van Läckberg en hebben minder met het plot te maken. Voor wie die boeken gelezen heeft is dit wel leuk, maar omdat de schrijfster ze steeds opvoert met al hun wel en wee leidt het af van het plot. Wat minder 'gebabbel' zou het verhaal beter maken. Wel blijf je je tot het laatst afvragen wat de ware toedracht van de moord is, en dat is wel knap bedacht. De karakters weet ze ook goed neer te zetten.

De vuurtoren speelt in dit boek een rol op de achtergrond, maar is wel sfeerbepalend. Emelie deed er een ontdekking die dramatische gevolgen had. De lotgevallen van Annie ruim een eeuw later, maken deze gewone, witte vuurtoren tot een sinistere plek op Schimmenscheer.

Een zoektocht op Internet leverde nauwelijks informatie op over Graskär. Mogelijk heeft er ooit een vuurtoren gestaan, dat wordt niet duidelijk.



De oorspronkelijke titel van het boek is 'Fyrvaktaren'. De Nederlandse vertaling is van Elina van der Heijden en Wiveca Jongeneel.

Expositie Torenquilters Goedereede

tekst en foto's Peter Kouwenhoven

Op 25 april 2015 is er in het Torenmuseum Goedereede een bijzondere expositie geopend. In de monumentale ruimte op de begane grond van de kerktoren en voormalige vuurtoren van Goedereede hangt een vijftiental kleurige quilts, met als verbindend thema: vuurtorens.

Een quilt is een doorgestikte deken, vervaardigd uit drie lagen textiel. De bovenste laag bestaat vaak uit patchwork. De middelste laag is van dik materiaal. Het doorstikken geeft een beetje reliëf aan het geheel. De Torenquilters van Goedereede zijn er heel bedreven in. Veel leden van deze regionale vereniging zijn al jarenlang enthousiast met hun hobby bezig. Elke twee jaar exposeert de groep in de toren van Goedereede, iedere keer met een ander thema. Dit jaar is het de elfde keer dat ze hun met veel geduld vervaardigde kunstwerken tentoonstellen, onder de titel 'Boeiend licht'.

De voorbereidingen voor een nieuwe expositie beginnen altijd in september, na een ruime zomerstop. In september 2013 hebben de Torenquilters naar aanleiding van onze vuurtorenexpositie op de eerste verdieping van de kerktoren gekozen voor het thema vuurtorens. Vervolgens heeft de groep een bezoek gebracht aan de vuurtoren van Hellevoetsluis om zich te laten inspireren. Frans Robben, een van de vrijwilligers die de vuurtoren elke laatste zondag van de zomermaanden (april-september) open stelt voor publiek, heeft ze daar rondgeleid.

Elk lid heeft een eigen interpretatie gegeven aan het thema. Soms heel vrij, waarbij het vuurtorenaspect niet onmiddellijk opvalt, maar bij nadere beschouwing toch aanwezig blijkt te zijn als je weet hoe je moet kijken. Op de meeste doeken is echter wel een duidelijk herkenbare Nederlandse vuurtoren afgebeeld, op zeer artistieke wijze, met veel kleur. Een lust voor het oog.

Om eenheid te brengen in de tentoonstelling is gewerkt met standaard afmetingen voor de quilts. Eén quilt wijkt daar vanaf. Het is een groot wandkleed dat is samengesteld uit dertien stroken waarop elk lid een eigen vuurtorentje heeft vormgegeven. Door afspraken over afmetingen, patronen en gebruik van stoffen is het toch een eenheid geworden. Deze quilt wordt na afloop van de expositie verlost, waarna de opbrengst naar de Oud-dorpse Reddingsbrigade gaat.

Voor de openingstijden van het Torenmuseum zie www.torenmuseum.nl. Onze eigen vuurtorenexpositie is er ook nog steeds.



Helma Feenstra



Astrid Baumann



Ria Vermazen-Koppejan



BESTUURLUI

Inspirerende ontmoetingen

door Johan Bol

Recentelijk heb ik enkele ontmoetingen gehad, die ieder op hun eigen vlak inspirerend waren en aanzetten tot nadenken over beleid en activiteiten van onze vereniging.

Amerikaanse vuurtorenvereniging

Er was contact met een groep Amerikanen van United States Lighthouse Society die een tocht maakte langs Belgische en Nederlandse Vuurtorens. In een gesprek met hun directeur ging het onder meer over de hechte band van een lokale gemeenschap met het cultureel erfgoed in de eigen omgeving. Bij gebrek aan andere oude gebouwen met historische waarde zijn het vooral de vuurtorens waarop de aandacht wordt gericht. In het gesprek kwamen tevens diverse business modellen aan de orde die gebruikt kunnen worden voor de exploitatie van vuurtorens. Daar kunnen wij van leren.

Bruggenstichting

In een gesprek met het bestuur van de Bruggenstichting kwam naar voren hoe een publiek belang gecombineerd wordt met enthousiaste medewerkers. Men is bezig met het digitaliseren van oude archieven van Rijkswaterstaat. De Bruggenstichting heeft een relatief laag aantal begunstigers maar ook een raad van advies, bestaande uit bedrijven die een geldelijke bijdrage leveren voor de activiteiten van de stichting. Wat ze daarmee doen is ook diverse externe belanghebbenden betrekken bij hun doelstellingen, iets waar wij ook een model voor kunnen ontwikkelen.

Kustverlichtingsmuseum Hoek van Holland

Het vroegere hoge licht van Hoek van Holland herbergt het Kustverlichtingsmuseum. Recentelijk is naast een nieuwe website ook in de toren het nodige veranderd door de 'aankleding' met mooie informatiepanelen van de hand van Peter Kouwenhoven. Op zaterdag 2 mei was de feestelijke heropening. De collectie, bijeengebracht door de beheerder René Vas, is van een bijzondere kwaliteit en komt met de nieuwe opstelling nog beter tot zijn recht. Het kustverlichtingsmuseum is een voorbeeld van wat bereikt kan worden met groot enthousiasme, inzet en doorzettingsvermogen van mensen zoals René. Zo zijn er gelukkig ook meerdere voorbeelden op diverse locaties in ons land waar gedreven individuen zich inzetten voor het behoud van nautische objecten. De vereniging kan voor hen een platform zijn voor uitwisseling en overleg en kan tevens een ondersteunende rol spelen voor gemeenschappen en individuen die zich inzetten voor het behoud van bedreigde objecten.

Maatschappelijke relevantie

Als vereniging zullen wij moeten streven naar het verhogen van de maatschappelijke relevantie en betere zichtbaarheid. Kernpunt daarbij zal zijn dat we als vereniging nadrukkelijker een rol willen spelen in het beheer van het nautisch erfgoed en ons actiever en misschien wel activistischer willen gaan opstellen wanneer gebruik en beheer van nautisch erfgoed ter discussie komt. Ook willen wij een impuls geven aan het veiligstellen van archieven, collecties e.d. en daarvoor een platform creëren.

ALV

De Algemene Leden Vergadering in Enkhuizen was een goed bezochte bijeenkomst met tevens de gelegenheid tot bezoek van vuurtoren de Ven en havenlicht 't Vuurtje. Tijdens de ALV werden de wijzigingen in de bestuurs-samenstelling door de leden goedgekeurd. Uittredend bestuurslid was Lissette Demmers, die 7 jaar bestuurslid is geweest waarvan 4 jaar secretaris. Ook op deze plaats onze dank aan Lisette voor haar bijdrage in het bestuur en inzet voor de organisatie van onze bijeenkomsten. Tot het bestuur is toegetreden Wim Andriesse. Hij gaat zich bezighouden met de regionale contacten en fungeren als contactpersoon voor private beheerders. In de Colofon is de taakverdeling van het bestuur opgenomen. Volgend jaar zijn aftredend Peter Bos en Ine Wielenga. De posities van penningmeester en (tweede) secretaris zijn dan vacant. Hierbij de oproep aan belangstellenden zich te melden. We kunnen als vereniging niet zonder actieve bestuurders!

Tijdens de ALV werden ook de vernieuwde website en de Facebookpagina van de vereniging getoond en toegelicht. Er was veel waardering van de aanwezigen voor de nieuwe opzet. Er wordt nu nog gewerkt aan een ledenpagina en een objectenlijst.

Het bestuur heeft Kees van Hamersveld bereid gevonden de contacten te onderhouden met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed om daar ondersteuning te leveren bij de verdere invulling van de databank met uniforme gegevens en goed beeldmateriaal.

Lustrum

In 2017 viert de vereniging haar 25-jarig bestaan. Ook dit lustrum willen wij niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Ideeën voor deze viering zijn welkom. Ik wens al onze leden een mooie zomer en een plezierige vakantietijd.



Pharophilatelie

door Jaap Termes



Australia Post had ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van Commonwealth Lighthouse Management op 16 juni 2015 een postzegelserie met vier zegels(70c) gepland, een fdc en een prestige booklet. De vuurtorens zijn Cape Byron, K2838. Gebouwd in 1906 als een 22 meter hoge witte toren. Locatie op de meest oostelijke punt van Australië op het einde van de Lighthouse Road van Byron Bay, NSW. Trekt jaarlijks meer dan 500.000 bezoekers. Cape Leeuwin, WA, K1794. Gebouwd in 1806 als een 39 meter hoge toren met galerij. Het licht komt van 56 meter hoogte en de locatie is op het eind van Leeuwin Road, Augusta, zuidwest punt west Australië. North Reef, QLD, K3014. Gebouwd in 1878 als een 24 meter hoge witte toren met rode lantaarn en galerij. Locatie 120 km noordoost van Gladstone. Alleen bereikbaar per boot. Tasman Island, Tasmania, K3614. Gebouwd in 1906/1976 als een 29 meter hoge witte toren met galerij. Het licht komt van 276 meter hoogte. Locatie op een rotsachtig verlaten eiland vlakbij Cape Pilar, 25 km zuidoost van Port Arthur. De Perth Mint heeft een A\$ 1 bronzen munt en Royal Australian Mint een commemorative A\$ 1 bronzen en een A\$ 5 zilveren munt ontworpen. Verkrijgbaar via Australia Post. Helaas was in het laatste Australia Post Bulletin no. 3 deze uitgifte nog niet vermeld. De zegels zijn ontworpen naar foto's van John Ibbotson.



Marokko: Maroc Post kwam op 21 april 2015 met de lang verwachte Cap Spartel, D2510, zegel uit. Waarde DH 9.00. Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Cap Spartel was ook een fdc met stempel verkrijgbaar, zie Vuurboet 4-2014. Gebouwd in 1864 als

een 24 meter hoog kasteelachtig gebouw, het licht komt van 95 meter hoogte. Het markeert de zuidoostelijke ingang van de Straat van Gibraltar vanaf de Atlantische oceaan. Het staat 20 km west van Tanger en is een mooie toeristische attractie.



Argentinië kwam op 27 april 2015 met een serie van vier zegels, waarde AR\$ 6, thema is populaire festiviteiten 8, op een zegel staat de vuurtoren Les Eclaireures, Ushuaia, Argentinië. Islot de Eclaireures vuurtoren, G1320, Vuurland, Argentinië. Gebouwd in 1920 als een 11 meter hoge ronde, rode toren

met brede witte band, galerij en zwarte lantaarn. Locatie aan het Beagle Kanaal en markeert de omgeving naar Ushuaia. De meest gefotografeerde vuurtoren van Argentinië en bekend bij de vele cruiseschepen.

Turkije kwam op 20 maart 2015 weer met een serie toerisme uit (5 zegels). Zowat gelijk aan de 2014 uitgifte. Een zegel laat weer de Antalya oude pierlichten zien, J5856 en J5857.



Uruguay gaf op 18 maart 2015 twee zegels, waarde UY\$ 15, uit ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de volleybalfederatie en het 100-jarig bestaan van de basketbalfederatie. Op de basketbal zegel staat de Les Eclaireures vuurtoren van Ushuaia, Argentinië. Correos Uruguay heeft het logo ter gelegenheid van de postzegeltonstelling in Rio Grande, Argentinië, op de zegel gezet. Deze postdiensten doen dit wel meer, dat men een logo gebruikt van omliggende exposities. Zie stempels.



Uruguay kwam op 21 april 2015 ter gelegenheid van het beëdiggen tot kardinaal van Daniel F.

Sturla Berhouet, sdb, 1955 - heden, met een zegel uit in een blokje, waarde UY\$ 50.00. Ook verkrijgbaar in een blok met 5 zegels. Op de velrand staat het wapen van Archdiocese of Montevideo met in het wapen het fort/vuurtoren van Cerro de Montevideo, G0702, dat ook in het fdc stempel staat.



Hong Kong kwam op 15 mei 2015 met een serie van zes zegels uit in velvorm. Op dit vel (3x6 zegels) staat een gestileerde vuurtoren. Het thema is Government vessels.



Isle of Man gaf op 1 mei 2015 een blok uit met vier zegels gewijd aan John Halsall's maritime history, maritiem schilder 1943 - heden, op de 75 p staat Maughold Head vuurtoren, A4786.



In april 2015 kwam er ook een serie van 10 zegels, thema tapestry. Op een zegel staat het welbekende dagmerk Milner's Tower, Port Erin, Isle of Man.

Alderney kwam op 1 mei 2015 met Alderney flora en fauna serie uit. Dit zal wel de nieuwe langlopende serie worden. Een vel met zes zegels en de zes zegels in vellen van tien. Op de zegel met distel staat weer Alderney vuurtoren (waar?) en op het velletje met het zwarte konijn staat op de velrand Alderney vuurtoren, A1536.



Israël kwam op 14 april 2015 met een zegel uit, waarde NIS 4.20, ter gelegenheid van 50 jaar Port of Ashdod. Achterop het containerschip staat de vuurtoren van Ashdod, N5967. Hij staat boven op Yona Hill, zuidelijk van Ashdod. Gebouwd in 1966 als een 42 meter hoge betonnen toren met veel communicatieantennes. Het licht komt van 76 meter hoogte. Ashdod heeft een moderne en grote containerhaven. Zie zegel Israel 2009.



Duitsland kwam op 11 juni 2015 met twee zegels in de langlopende serie vuurtorens uit. Dit keer twee binnenlandse vuurtorens van Lindau, Bodensee, ARLHS-145 en de 'valse' Moritzburg, Sachsen. Natuurlijk ook weer veel bijproducten en stempels.



Ierland kwam op 7 mei 2015 met twee zegels uit ter gelegenheid van het feit dat het passagierschip RMS Lusitania 100 jaar geleden (7 mei 1915) is getorpedeerd door een Duitse U-boot voor de Ierse kust en gezonken. Van de 1959 mensen werden er 761 gered en verdrongen er 1198. Op de Euro 1 zegel het zinkende schip en op afstand de vuurtoren Old Head of Kinsale, A5710. De zegel is naar een schilderij van Vincent Killowry, Ierse schilder 1964 - heden.



Saint Pierre et Miquelon: in de vorige Vuurboet vermeldde ik de doorgeschoven zegel naar 23 september 2015. Ik zette de verkeerde zegel in. Dit is de zegel met Pointe Aux Canons vuurtoren.



Rusland gaf op 28 april 2015 een set van 14 postkaarten type B uit gewijd aan Sevastopol. Op een kaart staat de haven van Sevastopol met het Noordpierlicht E5302.7.



Finland komt op 11 september 2015 met een velletje van vijf zegels van de graficus Lotta Nieminen. Hier staat een gestileerde vuurtoren op.

Stempels:

Italië: Op het postkantoor van Palermo op Sicilië kon men vanaf 28 februari 2015 een mooi stempel verkrijgen van het feit dat 64 jaar geleden in een hevige storm een groep van 7 vissersmannen uit Cefalu het leven redde van 5 vissersmannen. Eroi del Mare-redders van de zee, met een gestileerde vuurtoren van Capo Cefalu. Duitsland: vanaf 24 maart 2015 kan men via het postkantoor te Berlijn een stempel verkrijgen met de ex vuurtoren van Pilsaum. Vanaf 28 maart 2015 ook via postkantoor Berlijn een stempel met de Warnemünde vuurtoren te Rostock.

Argentinië: in Rio Grande, Tierra del Fuego, kon men ter gelegenheid van de postzegeltonstelling Fin del Mundo van 23-28 maart 2015 een stempel verkrijgen met Ushuaia vuurtoren, Les Eclaireures. Dit is niet de vuurtoren aan het einde van de wereld. Dit is San Juan de Salvamento. Ook geeft Correos Argentina ter gelegenheid hiervan een post card uit met het logo en een landkaartje, beide met vuurtoren aanduidingen.

Correos Ecuador en Correos Paraguay en Correos Chile gaven ter gelegenheid van deze postzegeltonstelling ook stempels uit met de Les Eclaireures vuurtoren, Ushuaia, Vuurland Argentinië. Ecuador heeft zelfs een bijzondere enveloppe.

Spanje geeft op 18 mei 2015 ter gelegenheid van 700 Anos del Culto a la Virgen del Mar, beschermheilige van Santander, een zegel uit met een fdc stempel. In het stempel Virgen del Mar en de vuurtoren Cabo Mayor, Santander, Noord Spanje. D1692. Gebouwd in 1853 als een 26 meter hoge toren. Het licht komt van 107 meter hoogte en de vuurtoren is een belangrijk punt tussen Cape Finisterre en Ortegal voor de havens van Ferrol en La Coruna.

Er zijn ook weer de nodige persoonlijke/privé zegels en de twijfelachtige uitgiften o.a. Sao Thome et Prince 40 jaar onafhankelijkheid. Republique Guinee met Lighthouses of the World en Maldives met Paul Signac schilderijen.



Wie moeilijk aan de postzegels kan komen kan zich in verbinding stellen met de heer edubois@chello.nl. Hij levert tegen schappelijke prijzen. Niet goed? Daar kan over gepraat worden.

Indien onbestelbaar: Carmelietenstraat-west 52, 5831 DS Boxmeer, NL

KABELWERKEN H.J. van Dorp B.V.

Onze specialiteiten

- Bovengronds kabelwerk
- Grondwerken
- Datanetwerken
- Glasvezeltechniek
- Kabeldraagsystemen

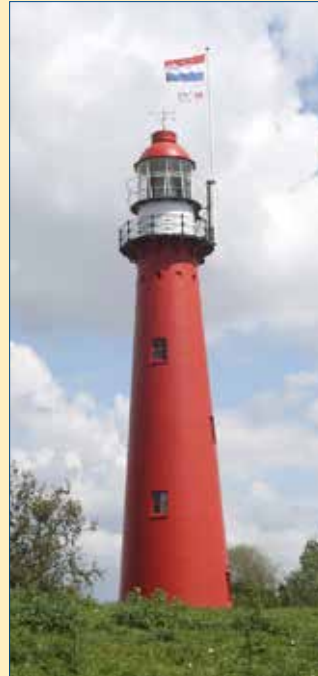


Ampèrestraat 8-10 Vlaardingen

Telefoon: 010-4343467 web: www.kabelwerken.com

Fax: 010-234110 mail: info@kabelwerken.com

KABELWERKEN H.J. van Dorp B.V.



www.nautiek.nl

Maritieme boeken
Verkoop van antiek t/m nieuw
Tevens inkoop van collecties
maritieme boeken
06-17491724 info@nautiek.nl



nautiek.nl



TIMMER & ONDERHOUDSBEDRIJF

Pitlo

- NIEUWBOUW
- DEUREN
- KOZIJNEN
- VERBOUW
- RAMEN
- INBRAAKPREVENTIE

Nw. Veenendaalseweg 153^a Rhenen
www.timmerbedrijfpitlo.nl • info@timmerbedrijfpitlo.nl

Autobedrijf Wim Struyk b.v.


Citroen specialist



Oosteindseweg 62a
2661 EE Bergschenhoek
T 010 - 521 68 66
F 010 - 529 09 80
E wim_struyk@wxs.nl

Tevens inkoop
schade-auto's en
verkoop
slooponderdelen

