

de  
**VUURBOET**

Uitgave van de Nederlandse Vuurtoren Vereniging



20e jaargang nr. 4  
winter 2011



Een  
vuurtoren op  
de Veluwe



Vuurtoren-  
eiland  
Greifswalder  
Oie



Scheuren in  
de  
Lange Jaap



De  
vuurtorens  
van Kronstadt



verkoopprijs € 3,00



## COLOFON

### Nederlandse Vuurtoren Vereniging

De Nederlandse Vuurtoren Vereniging stelt zich ten doel:

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

### Bestuur

Peter Kouwenhoven	voorzitter
	website / Vuurboet
Lisette Demmers	secretaris
	public relations
Peter Bos	penningmeester
Ine Wielenga	adjunct-secretaris
Egbert van der Weide	archieven
	vuurtorenerfgoed

### Secretariaat

Neptunuskade 71  
2314 CL Leiden  
Tel: 071-5323092  
e-mail: secretaris@vuurtorens.org

### Contributie 2012

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. penningmeester NVV,  
Mees 55, 5831 MR Boxmeer  
BIC: INGBNL2A IBAN: NL09INGB0000435485

Internet [www.vuurtorens.org](http://www.vuurtorens.org)

## 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:

Kees van Hamersveld, Jaap Termes, Jaap Dirks,  
Harm Carrette, Johan van Wijk  
*Redactieteam:* Ine Wielenga, Anneke Menting,  
Peter Kouwenhoven  
*Basislayout:* Karina en Ron Beumer  
*Opmaak:* Karina Beumer  
*Druk:* Editoo, Arnhem ([www.editoo.nl](http://www.editoo.nl))

### Redactieadres

Anneke Menting  
Darwinhof 21  
2041 CR Zandvoort  
tel/fax: 023 7431098  
e-mail: [redactie@vuurtorens.org](mailto: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)  
€ 100,- half A4 liggend (21, 5 cm breed / 15,4 cm hoog)  
€ 200,- 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 15 februari 2011

### Voorpagina

Phare de Saint Valery en Caux  
Foto: Niels van Rooij  
Een klein vuurtorentje op het westelijk havenhoofd van het Normandische plaatsje Saint Valery en Caux. Gebouwd in 1872, gemoderniseerd in 1914 en geëlektrificeerd in 1958. Deze foto is gemaakt met een grote telelens, vanaf de krijtrotzen die hoog oprijzen achter de havendam.



## OPTIEK

Het jaar 2011 is bijna voorbij. Een jaar waarin voor de één verdrietige dingen gebeurden en dat de ander veel geluk bracht. Een jaar waarin de zon in het voorjaar uitbundig heeft geschinen, maar daar in de zomerweken weer niet zo'n zin in had. Veel vakanties zijn daardoor verregend. Toch weerhield dat de meesten niet om op avontuur te gaan en mooie vuurtorens op te zoeken. De verscheidenheid aan verhalen in deze Vuurboet vertelt erover. In het afgelopen jaar is het ledental van de vereniging weer gestegen. Dat maakt dat wij het komende jaar met vertrouwen tegemoet kunnen zien.

In 2012 bestaat onze vereniging 20 jaar. De Jubileumcommissie is plannen aan het maken. De eerste resultaten zijn de postzegeluitgifte en de aankondiging van een reisje naar Duitsland in het voorjaar. Er zijn nog enkele plaatsen vrij, dus meldt u snel aan. De hoofdactiviteit van het lustrum is een speciale ledenbijeenkomst in het najaar. In het lentenummer wordt u daarover nader geïnformeerd. Het redactieteam werkt tevens aan een speciale uitgave van de Vuurboet.

Rest mij nog u allen, mede namens het redactieteam en het bestuur van de vereniging, fijne feestdagen en een goed en gelukkig 2012 te wensen.  
Wij hopen u in het jubileumjaar tegen te komen.

Anneke Menting

## AGENDA

21 april 2012 Algemene ledenvergadering

Scheuren in de Lange Jaap

16

Lefkas

4



## WINDWIJZER

Het Griekse eiland Lefkas: twee bijzondere vuurtorens	4
Een vuurtoren op de Veluwe	6
De vuurtorens van Kronstadt	8
Bestuurslui Vuurtorenvereniging op 50PlusBeurs	10
Vuurtoreneiland Greifswalder Oie	12
Schotse vuurtorens	14
Scheuren in de Lange Jaap	16
De vuurtorens van Kythira	19
Toevallige ontmoetingen 1 Phare Les Onglous - Languedoc - Frankrijk	20
Pharophilatelie	22
Strooilichtjes Najaarsbijeenkomst in Rotterdam	11
Zit Zeeuws-Vlaanderen in het donker?	20
Rijkswaterstaat knapt vuurtorens Bonaire op	21

# Het Griekse eiland Lefkas: twee bijzondere vuurtorens

tekst en foto's Jaap Dirks

**Het is stil hier, niemand te zien. De hete zon laat de witte krijtrotsen glinsteren en in de verte varen langzaam bootjes voorbij over de azuurblauwe zee. De vuurtoren ziet er wat verpauperd uit. Jammer, maar dan lees ik zijn levensverhaal.**

Vandaag gaan we dan eindelijk naar de uiterste zuidwestpunt van het Griekse eiland Lefkas, waar we de eerste vier dagen van onze zomervakantie 2011 verblijven. Beslist geen straf! Ik heb er een half jaar naar uitgekeken en nu rijden we met de huurauto over een smalle, maar goed geasfalteerde weg richting het schiereiland, maken onderweg leuke stops en komen zo tenslotte aan bij een uitzichtpunt vanwaar we de witte vuurtoren in de diepte zien liggen, op het uiterste puntje van kaap Dukato, ook wel Doukato of Lefkatas genoemd. Nog ruim tien kilometer moeten we verder omlaag slalommen tot de weg ophoudt op een wat breder deel, dat als kleine parkeerplaats dient. Verderop wordt de weg een grindpad, dat nog twee bochten omhoog slingert, maar dat is geen optie. Nog maar een paar jaar geleden was deze hele laatste tien kilometer steenslag, dus we boffen maar. Twee andere aanwezige auto's rijden net terug naar de bewoonde wereld en we zijn nu de enige toeristen op dit mooie plekje. Mijn vrouw vindt het prima om vanaf hier de vuurtoren te zien en ze blijft bij de auto om vast de lunch klaar te maken. Zelf klauter ik over de kortste weg, een paadje tussen de rotsen door, omhoog en kom uit bij de voet van de vuurtoren. Het huisje van de vuurtorenwachter en de luiken zijn nog redelijk witgroen geschilderd, maar de 15 meter hoge toren zelf is aardig in verval en ik zou niet graag bovenop de dubbele omloop staan! Het roestige betonijzer steekt aan alle kanten uit het afgebrokkelde, witte beton. De toren is trouwens niet te bezoeken, maar nog wel in werking: iedere tien seconden geeft hij een witte flits. Bij het einde van de toegangsweg wappert trots de blauwwitte Griekse vlag in een vlaggenmast. Om het kleine plateau staan hoge, stevige, groen geschilderde ijzeren hekken, zodat niemand al fotograferend tientallen meters van de krijtrotsen kan vallen. Hoewel... uit oude verhalen blijkt dat enkele vrouwen zich in een verleden uit liefdesverdriet van deze rots in zee hebben gestort. Godin Aphrodite deed dat en dichteres Sappho. De kaap heet daarom ook wel Kavos tis Kyras (Kaap van de dame). Brrrr! Ook de god Apollo zou hier een tempel hebben gehad en in veel Griekse godenverhalen wordt deze plek genoemd. Een bijzondere rotspunt dus en wat een uitzicht vanaf 70 meter hoogte! In de verte liggen de eilanden Ithaki en Kefalonia trillend in de warmte, meer naar het oosten het andere deel van Lefkas, een

prachtig azuurblauwe zee, de veerboot van Lefkas naar Kefalonia, toeristenbootjes en zeiljachten, die vanaf zee van het uitzicht op deze kaap genieten. Ik maak veel foto's en loop tenslotte nog eens terug naar de ingang. Daar hangt naast de toegangsdeur een bord met in twee talen (Grieks en Engels) de geschiedenis van deze vuurtoren. In 1890 werd hij gebouwd en toen voorzien van oliestook. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd het licht op last van de Duitsers gedoofd en in 1945 werd de toren weer operationeel. Een grote aardbeving in 1950 vernielde hem grotendeels en het herstel duurde tot 1956. Gedurende die periode brandde er toen een acetyleenlamp op deze plek. Pas in 1986 werd er elektriciteit naar de toren aangelegd en werden de olielampen vervangen. Nu, in 2011, mag wat mij betreft de buitenkant worden aangepakt! Maar ja..., waar halen die Grieken nu het geld vandaan!

De andere echte vuurtoren van Lefkas ligt eigenlijk nog net op het vasteland, op het enorme Santa Maura fort, bij de korte draaibrug die Lefkas met het vasteland verbindt. Dit oude Byzantijnse fort dateert van 1362 en is gratis te bezoeken. We zien de toren tijdens onze tochtjes een paar keer uitgebreid vanaf de buitenzijde. Eén keer staan we bovenop de oude muren en lopen rond deze 6 meter hoge toren. Die ziet er nog goed verzorgd uit: alles keurig netjes van stenen gemetseld met een witgeschilderde lichtkoepel en in zijn huidige vorm door de Britten in 1861 gebouwd. Wat opvalt zijn de twee moderne zonnepanelen op het platte dak van het lichtwachterhuisje, dat aan de toren vastzit. Iedere 12 seconden geeft dit licht 2 flitsen: rood, of wit afhankelijk van de aanvaarroute. Ook hier doet men op geen enkele wijze aan verdere toeristische klantenbinding; de toren is dicht en blijft dicht! Maar ook zo kun je je wel een beeld vormen van de grootsheid van dit fort, toen achtereenvolgens de Byzantijnen, Ottomanen en Venetianen in dit gebied de baas waren en met hun handelsschepen op een oude vuurbaak aan kwamen varen, de zeilen bollend in de wind, de handelswaar opgestapeld in de ruimen, de kanonnen geladen en de vlaggen wapperend in de wind. Zonnesteek? Ach, met dik 35 graden loop je die kans hier wel. Dus snel een slokje water en terug naar de schaduw bij de toegangspoort, waar op een bankje mijn vrouw al weer rustig zit te wachten op deze vuurtorenfan.



Dukato vanaf de weg

Santa Maura



Dukato met dubbele omloop



# Een vuurtoren op de Veluwe

tekst en foto's Peter Kouwenhoven

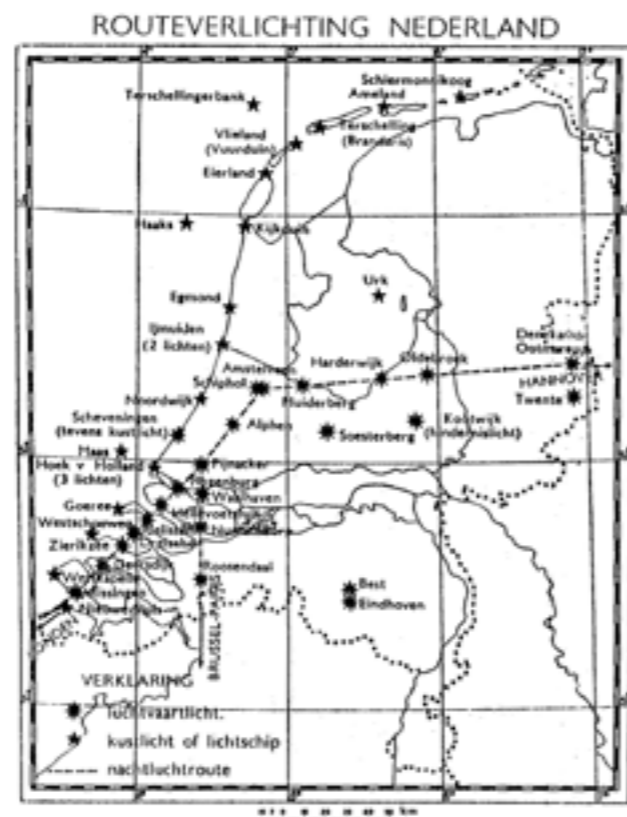
**Op Schiermonnikoog staat een voormalige vuurtoren die is omgebouwd tot watertoren. Maar wist u dat er op de Veluwe een watertoren staat die dienst heeft gedaan als vuurtoren? Het is een bijzonder verhaal.**

Onlangs had ik een reünie van jaargenoten van mijn Wageningse studentenvereniging. We hadden prachtig weer en wandelden over het Kootwijkerzand, niet ver van Apeldoorn. Centraal in dat gebied staat een imposant bouwwerk van gewapend beton, dat door zijn uiterlijk in de volksmond 'De Kathedraal' wordt genoemd. Het is het voormalige zendstation van Radio Kootwijk, dat destijds werd gebruikt om een radioverbinding met Nederlands Indië te onderhouden. Ik kende dat gebouw van foto's en verhalen. Wat ik niet wist was dat er een eindje verderop een watertoren staat, eveneens van gewapend beton en met dezelfde stijlkenmerken als het zendstation. Onmiskenbaar ontworpen door dezelfde architect. Bij nadere beschouwing zag ik een glazen lichtkoepel op het topje van de watertoren. "Kijk nou", zei ik tegen mijn vrienden, "een vuurtoren." Er steeg een meewarig gelach op uit de groep. "Ja hoor, een vuurtoren, midden op de Veluwe. Voor welke schepen is die bedoeld?" Het was duidelijk dat ze het idee hadden dat mijn vuurtoreninteresse nu wat ongezone trekjes begon te vertonen en dat ze dachten dat ik waanbeelden kreeg, waarbij ik in allerlei bouwwerken vuurtorens meende te herkennen. "Nee, geen schepen", zei ik, "vliegtuigen. Dit is volgens mij een luchtvaartlicht. Radio Kootwijk ligt ongeveer op de vliegroute van Schiphol naar Duitsland, die in de jaren negentiendertig werd gemarkeerd door lichtbakens. In die tijd was er nog geen radar en vlogen de piloten op grondzicht." Mijn vrienden begonnen nu toch wel te vermoeden dat ik het serieus meende. Ik beloofde om het thuis eens uit te zoeken.

## Hindernislicht

Een oud kaartje uit de jaren dertig, met daarop de vlieg-routeverlichting in Nederland, gaf uitsluitsel. Kootwijk staat erop als luchtvaartlicht, met daarbij de aanduiding 'hindernislicht'. Dat deed me goed, maar ik was wel benieuwd waar die aanduiding op sloeg. Op internet had ik het snel gevonden. Wat is dat toch een geweldig medium. Radio Kootwijk ging op 7 mei 1923 officieel de ether in. Voor het zenden van zeer lange radiogolven waren zes 212 meter hoge opengewerkte stalen torens gebouwd, met daartussenin een antenne dat een oppervlakte van zo'n 72 hectare besloeg. Ook ondergronds was zo'n dradennetwerk aangebracht. De torens stonden elk op een betonblok met een kogelscharnier, waardoor ze mee

konden bewegen met sterke wind. Met stalen kabels – tuien – werden ze op hun plek gehouden. Het opwekken van de radiogolven gebeurde in het zendstation. In het gebouw stonden hoogfrequentiegeneratoren en –transformatoren die de stroom via een ingewikkeld stelsel van spoelen en condensatoren naar de antenne geleidden. Deze 'hoogspanningscentrale' stelde hoge eisen aan het gebouw. Er mocht geen hout in worden verwerkt en geen enkele spijker. Dit leidde tot de voor die tijd experimentele constructie van gewapend beton, ontworpen door de Amsterdamse architect Julius Luthmann (1890-1973). Het was een van de eerste gebouwen van gewapend beton in Nederland. Behalve dit gebouw zijn er nog diverse andere zendgebouwen opgericht in de directe omgeving. Voor het personeel van de PTT zijn bovendien woningen neergezet. Ze vormden samen het dorp Radio Kootwijk, waarin op



Luchtvaartrouteverlichting in de jaren 1930.



De water- en vuurtoren van Radio Kootwijk.

Het zendstation – gebouw A – van Radio Kootwijk, ook wel 'De Sphinx' of 'De Kathedraal' genoemd.

een gegeven moment een dertigtal gezinnen woonde. Voor de watervoorziening werden twee 30 meter diepe schachten geboord – het grondwater op de Veluwe zit erg diep – en een 40 meter hoge watertoren. Op de top van de watertoren werd een rood licht geplaatst om vliegtuigen te waarschuwen voor het gevaarlijke antennenetwerk. Zie hier de verklaring voor de aanduiding hindernislicht.

## Marconi

Nu we toch Radio Kootwijk in beeld hebben is het misschien wel leuk om wat meer te vertellen over de ontwikkeling van de radio, met name omdat deze ook van groot belang was voor de scheepvaart. Het begon allemaal in 1895 toen het de jonge uitvinder Marconi lukte om tussen twee punten die enkele kilometers uit elkaar lagen, draadloos seinen over te brengen. In Nederland begonnen de Marine en de Rijkstelegraafdienst met radio-experimenten. Daartoe werd een proefstation opgericht op lichtschip Maas. In 1904 waren de proeven zo ver gevorderd dat de radiotelegrafie officieel kon worden geïntroduceerd. Scheveningen Radio werd opgericht, uitsluitend bedoeld voor berichten voor de scheepvaart. Op het land en voor de overzeese communicatie maakte men nog liever gebruik van kabelverbindingen. Deze hadden hun nut bewezen en waren betrouwbaar. De radiocommunicatie stond nog in de kinderschoenen. Op zee was communicatie met de wal tot dan toe niet mogelijk, dus de nieuwe Marconi-radio bood uitkomst. Dat deze communicatie nog niet geheel bedrijfszeker was werd op de koop toegenomen. De communicatie met Nederlands Indië verliep in die tijd nog geheel via de kabel. Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog viel het eiland Yap in de Stille Oceaan, waarop een kabelknooppunt was gelegen, in handen van de Japanners, die vervolgens het knooppunt 'plat legden' waardoor ondermeer de Duitse kabel onbruikbaar werd. Nederland was toen aangewezen op de Engelse kabel. Dat leverde allerlei verdragen op en een deel van de berich-

ten kwam nooit aan door de oorlogscensuur. Nederland wilde heel snel af van deze afhankelijke positie en is na de oorlog voortvarend aan de slag gegaan met het oprichten van een eigen radiodienst via de ether. Kootwijk werd uitgekozen omdat daar al een grote oppervlakte grond in staatseigendom was en hier ruimte was voor ongestoord zenden. De ontvangst- en zendingrichtingen in Nederlands Indië stonden in de buurt van Bandoeng op het eiland Java. Het zendstation had een vergelijkbaar antennenetwerk als de Kootwijkse zender, maar dat was niet bevestigd aan hogetorens: het was gespannen tussen de rotswanden aan weerszijden van een diepe kloof. In Kootwijk stond alleen een zender. De ontvangstinstallatie moest een eind weg staan van de zendinstallatie om ongestoord zenden en ontvangen parallel aan elkaar te kunnen laten plaatsvinden. De ontvangstinstallatie heeft korte tijd in Meijndel gestaan en vervolgens in Noordwijk. De centrale waar vanuit het radioverkeer werd geleid, stond in Amsterdam. Daar werden de berichten opgesteld en verzonden via Kootwijk. Het antwoord werd ook weer in Amsterdam ontvangen. In 1999 werd het radioverkeer via Radio Kootwijk en Scheveningen Radio definitief stilgelegd. Moderne communicatiemiddelen hebben de radiofunctie overgenomen. De geschiedenis rondom Scheveningen Radio is een verhaal apart. Misschien is er een geïnteresseerd verenigingslid dat daar eens een artikel aan wil wijden. Het gaat niet over vuurtorens maar wel over scheepvaart en navigatie. Ik vind het zelf wel leuk als we in de *Vuurboet* af en toe de breedte zoeken. Graag hoor ik van het lezerspubliek of dit een beetje in de smaak valt.

## Bronnen:

Ondermeer: De officiële website van de geschiedenis van zendstation Radio Kootwijk (PCG)



Fort Kronslot



Kronstadt



Tolbukhi



Kabatazhnaya



Irbensky

# De vuurtorens van Kronstadt

tekst en foto's Johan van Wijk

**In augustus 2011 organiseerde de Duitse vuurtorenvereniging IGSZ een reis naar de Baltische vuurtorens. Die bracht ons onder andere bij Kronstadt in Rusland: een boeiend schouwspel van vergane glorie.**

In de voormalige Sovjet Unie was het verboden zelfs maar in de buurt van vuurtorens te komen. Ze lagen altijd in militair gebied. In het huidige Rusland ontstaat langzaam het besef dat vuurtorens niet alleen tot het cultureel erfgoed behoren maar ook dat ze toeristisch weleens interessant kunnen zijn. Er is inmiddels een organisatie, de Mayachny Foundation gevestigd in Vyborg, die zich inzet voor het behoud van de torens. Tegenwoordig is Kronstadt, de voorhaven van Sint Petersburg én de grootste Russische marinehaven, wel voor buitenlanders toegankelijk. De vaarroute naar Petersburg loopt vlak langs deze stad en wordt door lichtenlijnen aangegeven. In de loop van de tijd zijn deze nogal eens gewijzigd en dat betekent dat er bij Kronstadt aardig wat vuurtorens te zien zijn. Dat is weer eens wat anders dan de Hermitage. Met een boot kun je aardig in de buurt van de torens komen, maar je kunt ze nog steeds niet beklimmen. En de informatie, uitgezonderd de nautische uit de lichtenlijsten, is schaars. De bronnen waarover ik beschikte vertellen niet altijd hetzelfde en zijn vaak zuinig met informatie over specifieke torens.

De oudste vuurtoren van dit gebied, volgens sommigen de oudste zelfs van Rusland, is gebouwd op initiatief van Peter de Grote. In 1718 besloot hij dat er een toren gebouwd zou worden op een eilandje zo'n 4 mijl ten noordwesten van Kronstadt. Hij wilde een veilige vaarweg tussen Europa en de nieuw door hem gebouwde Russische hoofdstad Sint Petersburg. Maar steen was duur en dus werd de toren van Tolbukhin van hout. De naam werd overigens in de 19e eeuw geschreven als Tolbaaken. De fundering voor de stenen toren was al in 1739 gelegd maar pas in 1809 werd begonnen met de bouw. Hoogte 27 meter, een diameter van 10 meter en muren die beneden 2,5 meter dik waren. Oorspronkelijk stonden er in het lichthuis 19 olielampen met reflectoren. In 1868 kwam er een fresnellens. Het rode torentje is het lage licht van de Kronstad-lichtenlijn en geeft door de 'verrekijker' een permanent rood licht naar het westen. De gietijzeren toren dateert uit 1891 en staat net buiten Fort Kronslot dat, hoe kan het anders, gebouwd is door Peter de Grote. Het hoge licht stond oorspronkelijk ook op Fort Kronslot, maar is in 1915

vervangen door de 54 meter hoge betonnen toren die in Kronstadt zelf staat.

De witte toren is het hoge licht van Kabotazhnaya Gavan, zo'n dertig meter hoog met een rood licht. Aan de kant van de lichtenlijn is de toren rood geschilderd met in het midden een verticale zwarte streep. Het licht wijst de toegang tot de marinehaven van Kronstadt, thuishaven van de Russische Westelijke Vloot. De toren bestaat uit een stalen frame dat bekleed is met hout. Van dichtbij is te zien dat de planken horizontaal tegen het frame zijn aangebracht.

Ten zuiden van Kronstadt ligt Lomonosov. Het maakt deel uit van Sint Petersburg. Peter de Grote, alweer hij, heeft hier een buiten gebouwd. Dat heet Oranienbaum en zo heette Lomonosov vroeger ook. Er zijn Nederlanders die graag geloven dat de naam komt van Oranjeboom omdat Peter een tijdje in Zaandam heeft gewerkt. De haven van Lomonosov is een drijvend scheepskerkhof. Hier liggen schepen die na het uiteenvallen van de Sovjet Unie niet meer nodig, rendabel of te betalen waren. Ijsbrekers, kabelleggers, onderzoeksvaartuigen, oorlogsschepen en karkassen waarvan niet meer is na gaan waar ze ooit voor dienden, liggen hier te verroesten. Ook ligt hier een lichtschip te vergaan, de Irbensky, gebouwd in Finland in 1962. Het schip is uiteindelijk vervangen door een betonnen toren die staat op de Mikhailovskaya bank. De Irbensky werd vorig jaar door het ministerie van defensie te koop aangeboden: als 403 ton schroot. Het plan is om het schip te restaureren. Maar de stad Sint Petersburg heeft al laten weten dat er in 2011 en 2012 geen geld is. De Finnen hebben ook een zusterschip van de Irbensky gebouwd. De Astrakhan Reception die dienst deed in de Kaspische Zee en het begin van de vaargeul naar Astrakan markeerde. In 2007 werd het schip buiten gebruik gesteld. De mast heeft, inclusief optiek, een plaatsje gekregen op het terrein van de hydrografische vloot van de Kaspische Zee. De rest van het gestripte schip wacht op de definitieve sloop.

#### Bronnen:

Documentatie van de Mayachny Foundation.  
Zie verder [www.unc.edu/~rowlett/lighthouse/rusw.htm](http://www.unc.edu/~rowlett/lighthouse/rusw.htm)



BESTUURLUI

## Vuurtoerenvereniging op 50PlusBeurs

tekst en foto's Peter Kouwenhoven

**Van 13 tot en met 18 september 2011 stond de Jaarbeurs in Utrecht voor de negentiende keer in het teken van de actieve 50-plusser, met thema's als vakantie, mooi en fit, vrije tijd, welzijn en wonen. Met meer dan honderdduizend bezoekers is dit 's werelds grootste beurs in dit genre. De Nederlandse Vuurtoren Vereniging was er dit jaar bij, met een eigen stand.**

Via connecties van Piet Struijk kregen we een gratis stand aangeboden op de 50PlusBeurs. De organisatie vond het fijn als er wat meer diversiteit kwam in de stands op de beurs. We moesten nog wel zelf meubilair huren en uiteraard zorgen voor een leuke aankleding en voor voldoende 'standwerkers'. Piet zorgde voor de opbouw van de stand, met ondermeer miniatuurvuurtorens van Bram Quist en onze eigen 'vuurtorenwand' met foto's, postzegels en posters. Lisette Demmers coördineerde het hele gebeuren. Een veertiental leden heeft gedurende zes dagen in verschillende ploegen de stand bemenst.

Het was een bijzonder gebeuren: een enorme stoet mensen die voorbij trok langs 600 stands in 6 enorme hallen, kwiek en iets minder kwiek, met her en der een rolstoel of een rollator. Standjes met computerhandboeken voor dummies, beautybehandelingen, boekhandeltjes, incontinentiekraampjes, reisbureaus met vakantieaanbiedingen, creakraampjes en een groot plein met een podium waar

artiesten optraden, met als hoogtepunt duetten van Lee Towers en Anita Meyer. Kortom, daar moet je geweest zijn als eigentijdse 50-plusser.

Te midden van dit gebeuren liepen argeloze beursbezoekers dan opeens op tegen een kleine stand met vuurtorens. De verbazing was vaak groot dat er zoiets bestond als een vuurtorenvereniging. De belangstelling voor onze stand was groot. Dikwijls herkenden mensen een vuurtoren op de poster, omdat ze er vlakbij wonen of er op vakantie waren geweest. Daarover begonnen ze dan een praatje. Volgens Anneke Menting is het "zonder meer positief dat veel mensen nu weten van het bestaan van onze vereniging". De algemene indruk van Ton Barten was dat wij "een oase van rust brachten met onze vuurtorenstand". "Door niet te canvassen maar rustig de mensen te laten observeren en te laten lezen, kwamen de meeste bezoekers toch wel met een openingsvraag. Het gesprekje dat dan ontstond gaf ons aanleiding om onze beursaanbiedingen te promoten. Walter, Roelant en ik hebben veel gelachen tussen alle uren van kijken naar de drukke mensenmassa en het omgaan met onze klanten. Trots kan ik mededelen, dat wij de verenigingskassa fors hebben doen rinkelen!"

Roelant Lawerman voegt daaraan toe: "Wat verder leuk was, dat twee mensen, onafhankelijk van elkaar, mij kwamen vertellen dat de vuurtorenposter niet compleet was. Op mijn vraag wat we dan misten kwam als reactie: het lichteiland Goeree. Mijn antwoord daarop was dat de auteur nog geen boot had toen hij de poster maakte maar als ze het boek zouden aanschaffen dan hadden ze een mooie foto van het lichteiland."

Het was een zeer divers publiek dat onze stand kwam bezoeken. Anneke Menting ontmoette er mensen die op lichtschepen hadden gevaren, vroegere collega's van Han, kennissen van leden van de vuurtorenvereniging en veel mensen voor wie de vuurtorens nog onbekend terrein waren. Vele malen kwam ze in gesprek met Scheveningers. "Plotseling is de Scheveningse gemeenschap kennelijk van mening dat het gordijn rond de lantaarn open moet, opdat

men overal 'het licht' kan zien. Jaren en jaren geleden is dat gordijn er gekomen omdat andere bewoners er last van hadden. Tsjja. Natuurlijk leuk als het licht overal te zien zal zijn, maar of dat zal lukken?" Ook Kees van Hamersveld heeft diverse Scheveningers gesproken. Scheveningen heeft blijkbaar een groot aantal actieve 50-plussers. Kees vernam dat "flatbewoners in de omgeving last schijnen te hebben van het flitslicht als de gordijnen aan de zij en achterkant van de lantaarn openstaan. Niet iedereen heeft gordijnen in de flat, zeker niet als je wat hogerop woont." Zelf mocht ik kennismaken met een dame die heel enthousiast op onze stand afkwam. "Ik ben knettergek van vuurtorens", vertrouwde ze mij toe. Waarop ik reageerde met de vraag of het dan misschien een goed idee zou zijn om lid te worden van onze vereniging. "We hebben nog veel meer van die gekken, het is echt een leuke club", voegde ik daaraan toe. Het gewenste resultaat bleef uit, blijkbaar had ik niet de goede snaar geraakt.

De ervaring van Gonnie van Hamersveld was dat veel van de bezoekers "een relatie hadden met of zelf betrokken waren bij de zee- en riviervaart". Ze merkte ook dat de prachtige collectie miniatuurvuurtorens veel aandacht kreeg. Sommige mensen wilden er wel een kopen maar schrokken terug van de prijs. Ook Peter Bos en Ine Wieling stelden dat de vuurtorenmodelletjes echte blikvangers waren. Hun ervaring was ook dat veel mensen de wand met postzegels, foto's en posters afspeurden op zoek naar een specifieke vuurtoren.

Onze jubileumpostzegels en de vuurtorenposters vonden gretig aftrek. Kees kreeg nog wel diverse opmerkingen van Friezen, die het niet leuk vonden dat er drie Hollandse vuurtorens waren geselecteerd voor de jubileumpostzegels. Kees stelt voor dat wij dat bij een volgende uitgave – die er vanwege het succes wellicht kan komen – recht zetten.

Het belangrijkste doel van onze beursactiviteiten was natuurlijk het werven van nieuwe leden. We hebben heel wat folders en kaartjes met vermelding van onze website uitgedeeld. Ter plekke hebben zich 7 nieuwe leden ingeschreven. Zij profiteerden daarmee van de speciale beursaanbieding. Op het aanmeldformulier konden ze – zoals gebruikelijk bij ons – hun specifieke vuurtoreninteresses kenbaar maken. Een van de nieuwe leden vond dat echter niet nodig, wat Kees de vraag ontlokte waarom ze dan lid werd. "Omdat ik vind dat de vuurtorens in Nederland moeten blijven", was haar reactie.

In de dagen na de beurs kwamen er nog meer aanmeldingen binnen. We schatten dat als gevolg van deze beurs er zo'n 17 leden bij zijn gekomen. Een groot succes. Nico van Putten, die ook een dag als standwerker heeft meegedaan, vindt dat we hiermee door moeten gaan. "Het levert behoorlijk wat op en het bevordert dat we ons samen inzetten voor de vereniging."

Alle standwerkers hebben deze beurs als gezellig en inspirerend ervaren en zijn het met Nico eens dat dit voor herhaling vatbaar is.



STROOILICHTJES

door Peter Kouwenhoven

### Najaarsbijeenkomst in Rotterdam

Het weerbericht voorspelde niet veel goeds, maar toch deed de zon op zaterdag 8 oktober 2011 het rood van Lightvessel no. 94 regelmatig fel oplichten. Dit tot restaurant omgetoverde lichtschip in de Wijnhaven in Rotterdam bood dan ook een aangename verblijfplaats aan de ruim 60 leden van de vuurtorenvereniging die de najaarsbijeenkomst bezochten. Omdat er verder geen vuurtorenbezoek op het programma stond hadden de leden ruim tijd om bij te praten, te ruilen en te verkopen. En Romke van der Veen kwam spontaan met een PowerPoint-presentatie over de geschiedenis van de kustverlichting in Nederland en Nederlands Indië.



Lightvessel no. 94 – restaurant Tinto – in de Wijnhaven in Rotterdam

# Vuurtoreneiland Greifswalder Oie

tekst en foto's Kees van Hamersveld

**Wanneer is een eiland een vuurtoreneiland? Borkum misschien, waar diverse vuurtorens te zien en te beklimmen zijn? Of toch meer een eiland waarop slechts één gebouw staat: de vuurtoren! Nog nooit was ik op zo'n eiland, maar afgelopen zomer was het eindelijk zover. Tussen de twee grootste eilanden van Duitsland - Rügen en Usedom - ligt Greifswalder Oie.**

In het zomerseizoen vaart de 'Seeadler', een salonboot van Rederij Apollo, dagelijks de Peenestroom af om, na een korte stop aan de overkant, in open water koers te zetten naar Greifswalder Oie. Dit eilandje (Oie) is ook vanaf Rügen goed te zien, maar vandaar toch onbereikbaar ver. Vanuit Peenemünde is het anderhalf uur varen naar de haven op de zuidpunt van het eiland met de vuurtoren, die al zo lang op mijn lijstje staat. Voorwaarden voor de boottocht zijn: tenminste vijftien passagiers en goede vaaromstandigheden. De windkracht 5 van vandaag is kennelijk geen enkel bezwaar. Er kan zich nog een probleem voordoen, namelijk: matige weersomstandigheden. Vandaag is dat zo, het wolkendek lijkt ondoordringbaar voor de zon en met een regenbui moet rekening worden gehouden. Toch staat er een dertigtal geïnteresseerden bij het schip te wachten tot de loopplank wordt uitgelegd. Greifswalder Oie is na de laatste ijstijd, dus zo'n twintigduizend jaar geleden, achtergebleven in wat tegenwoordig de Oostzee wordt genoemd. Het programma is uitgebreider dan vermeld in de infolder. We bezoeken niet alleen de vuurtoren, maar ook de Vogelwacht. Er wordt een presentatie gegeven over de vraag waarom juist dit eiland zo belangrijk is voor broed- en trekvogels. Aansluitend aan de presentatie gaan de geïnteresseerden voor de vuurtoren mee met de koffiejuffrouw en lichtmatroos van de Seeadler, maar nu in de functie als gids, op pad.

## De stenen vuurtoren

Lang niet alle passagiers hebben zich opgegeven voor het beklimmen van de 48 meter hoge vuurtoren. Het is ongeveer een kilometer lopen naar het hoogste gelegen deel van het eiland. Eenmaal daar komt de vuurtoren langzaam boven de dichte begroeiing uit. Als enige trek ik de digitale camera uit het foedraal voor de eerste foto van de in baksteen opgetrokken toren. Niemand minder dan Koning Frederik Willem IV van Pruisen gaf het bevel voor de bouw op deze locatie. De Hanzestad Greifswald moest daarvoor, na ca. 600 jaar, zijn eigendomsrecht afstaan. En zoals altijd onder het motto: "Ten dienste van de zeevarenden". De toren en de aangebouwde dienstwoning werd

opgetrokken met de gebruikelijke Noord Duitse baksteen. Meteen na de ingebruikname, op 1 oktober 1855, werden er vanuit Wolgast dagtochtjes georganiseerd. Het stoomschip 'Otto' vervoerde gegoede burgers om er te baden en de gastronomie te bedrijven. Na de gebruikelijke 'ups en downs' werd het in de periode 1935 tot 1990 pas echt rustig op het eiland. De vogels hadden toen echt vrij spel en konden dus ongestoord hun gang gaan. Zelfs de lichtwachter moest in 1975 vertrekken en naar ander werk uitzien. Monitoring van de lichtinstallatie ging voortaan op afstand.

Na de eenwording van de beide Duitslanden liep het weer storm, toen met nieuwsgierige bezoekers. Investeerders legden de wildste plannen op tafel. De overheid zag al gauw in dat een commerciële uitbating van dit excentrisch gelegen eilandje niet haalbaar was. Gelukkig werd er uiteindelijk gekozen voor de natuur en de vogels. Alleen dagtoeristen, maximaal 50, zijn nog welkom op het Greifswalder Oie.

## Een kijkje vanbinnen

Tussen de vuurtoren en de dienstwoning voor de lichtwachters en hun gezinnen is een gang met daarin een robuuste voordeur gerealiseerd. Deze deur staat bij aankomst al gastvrij open. Eenmaal binnen overheerst de ronde vormgeving aan beide zijden van het trappenhuis. Zozeer zelfs dat je nauwelijks beseft dat zowel de vuurtoren als de dienstwoning van buiten strak en hoekig zijn uitgevoerd. Overal baksteen, alleen voor de trap zijn grijze granietblokken gebruikt. Het trappenhuis is nog niet zolang geleden opgeknapt, beschadigde en gebroken stenen zijn vervangen. Op 40 meter hoogte veranderen de vormgeving en het bouw materiaal ingrijpend. Na de ingebruikname van de vuurtoren werd op dit niveau het licht, brandend op basis van plantaardige olie, geïnstalleerd. Later ging men over op een petroleum licht. Hoger in de toren maken de roodbruine bakstenen plaats voor een grijs geleverde gietijzeren opbouw, waarin een lichtblauwe ijzeren trap is aangebracht. In 1911 is begonnen met een omvangrijke ombouw, die enkele jaren

verge. De ophoging van de toren tot 49 meter, is uitgevoerd door de Firma Julius Pintsch uit Berlijn-Fürstenwalde. De spiegels werden vervangen door een uit vier delen bestaande optiek, om zo vier haaks op elkaar staande lichtbundels over de Oostzee te laten schijnen. Pas in 1938 volgde de elektrificering, die de lichtsterkte naar 1 miljoen candela bracht. Goed voor een draagwijdte van bijna vijftig kilometer! Het gewicht, dat gedurende 17 uur de optiek kon laten draaien, is dan niet meer nodig. De 2,80 meter hoge optiek draait rond in 15 seconden, het karakter is dus Fl 1 (3,8 sec). Bijzonder is dat de lichtbundels, als enige in de Oostzee, linksom draaien. Aan de buitenkant toont de lantaarn de typische kenmerken van de huisstijl van Pintsch, die op vele locaties in Duitsland vuurtorens heeft gerealiseerd.

Helaas is de omloop voor het publiek bevestigd op het bakstenen gedeelte. Daardoor vallen de lantaarn en de optiek geheel buiten het gezichtsveld van de bezoeker die meer wil dan alleen uitzicht over het eiland en de zee. Wel kan er nog door een patrijspoortje in de verlichte ruimte direct onder de lantaarn gekeken worden. Veel meer dan een schakelkast en het overbekende trapje, naar de lampenwisselaar in het hart van de optiek, is er niet te zien. In de werkruimte van de lichtwachters hangt nog wel een serie foto's van de optiek met een brandpuntsafstand van negentig centimeter. Leerzaam voor de geïnteresseerde bezoeker, maar zulke foto's maak ik liever zelf.

## De lichtwachterswoning

De aan de vuurtoren gebouwde dienstwoning is fors uitgevallen. Waarschijnlijk hebben er meerdere gezinnen van de lichtwachters gewoond. Met elkaar omgaan, op een locatie ver van de bewoonde wereld, kan dan lastig zijn. Om uitwassen te voorkomen werd er in 1893 een dienstorder, bestaande uit 'tien geboden', van kracht. Zo lezen we in § 3: "De lichtwachters zullen nuchter en vlijtig hun werk verrichten. Er schoon en goed gekleed uitzien. Correct zijn ten opzichte van hun families, vriendelijk ten opzichte van elkaar en hoffelijk voor vreemden." Nog steeds geldt het gestelde in § 10: "Bezoek aan de vuurtoren is alleen overdag toegestaan. De toegang tot het lichtapparaat voor publiek is ten strengste verboden." Tijdens de begeleiding van gasten door een van de lichtwachters was het verplicht om "naam en toenaam in het gastenboek te noteren en na afloop stof en modder uit het trappenhuis te verwijderen".

## Bronnen:

- Leuchttürme Ostseeküste; door Birgit Toussaint e.a. [ISBN 978-3-89225-616-8]
- Leuchttürme Ostseeküste; editie Garant [ISBN 978-3-86766-376-2]
- Leuchttürme an Deutschlands Küste; door Reinhard Schrieblich [ISBN 3-7688-0920-x]
- Leuchttürme in Mecklenburg-Vorpommern; door Wolfgang Müller [ISBN 393915519-5]



# Schotse vuurtorens

tekst Ine Wielenga foto's Peter Bos

**Voor Schotse vuurtorens moet je soms een eindje om, maar dan heb je ook iets. Meerdere keren lieten we ons erdoor verrassen en kwamen in aanraking met een mooi stukje historie.**

De Schotse oostkust vormde voor Peter de laatste etappe van de North Sea Cycle Route. Vanwege het links rijden en de pittige heuvels daar heb ik nog een poosje getwijfeld of ik mee zou fietsen. Nu, ik heb er geen spijt van! Links rijden went snel en de heuvels kwam ik met enige moeite ook wel op. Het was een mooie tocht die qua vuurtorens ook veel te bieden had. Al zagen we er soms dagen lang geen enkele, omdat de route deels een eind van de kust vandaan loopt. Waar het mogelijk was namen we er een omweg voor, een paar keer moesten we erheen lopen. De vuurtoren net buiten Montrose was te bereiken via een ruig voetpad van een kilometer lang. Op deze plek had je niet alleen een mooi uitzicht op Montrose, maar ook stonden er twee oude, verweerde zuilen die ooit als geleidepunten dienden naar de haven van Montrose. We hadden zo iets nooit eerder gezien.

## Signal Tower en Bell Rock

In Arbroath troffen we een vuurtorentje aan op de pier. Het leek meer op een klein huisje met een uit de kluiten gewassen schoorsteen waar men een licht op geplaatst had. Tot onze verrassing stond een stukje verderop de Signal Tower. Vanuit deze toren werd vroeger met bepaalde seinen contact onderhouden met de Bell Rock vuurtoren, die 18 km verderop in zee staat. De Bell Rock is genoemd naar een alarmbel die hier in de 14<sup>e</sup> eeuw geïnstalleerd werd en ging luiden bij zware storm, als waarschuwing voor de schepen. Saillant detail: hij werd na een jaar gestolen door een Hollandse piraat!

De Signal Tower is gebouwd in 1813 en omvat een signaltoren, enkele lichtwachterswoningen en een muur aan zeezijde. De toren heeft een telescoop, een vlaggenstok en een koperen signaalbal met een diameter van zo'n 45 cm. Op de vuurtoren zat ook zo'n bal en zo konden er signalen over en weer uitgezonden worden tussen Arbroath en Bell Rock.

Elke ochtend tussen 9 en 10 uur werd op de vuurtoren de bal omhoog gehesen ten teken dat alles goed was. Bij mistig weer werd dit om 13 uur herhaald. In Arbroath werd deze actie meteen beantwoord door ook hier de bal te hijsen. Als de bal van de vuurtoren beneden bleef, bij een noodgeval of ziekte, dan ging er vanuit Arbroath direct een boot naartoe. Hier was de 'Master of Tender' verantwoordelijk voor, die permanent in de Signal Tower verbleef. Hij zorgde ook voor de bevoorrading en het vervoer van de lichtwachters op Bell Rock. In de jaren vijftig verhuisden de wachters van de Signal Tower naar Edinburgh, en bleven hier tot de automatisering in 1988. In 1970 werd de Signal Tower een museum. Een van de ruimtes is geheel gewijd aan de bouw van de vuurtoren. Hierin staat ook de lens van de laatste handmatig bediende optiek. In de filmzaal werd een mooie BBC-documentaire getoond over de bouw van de vuurtoren. De ontwerper Robert Stevenson heeft heel wat tegenslagen moeten verwerken in deze periode. Het onderkomen dat hij voor de arbeiders bouwde in de buurt van de vuurtoren – zodat er niet steeds heen en weer gevaren hoefde te worden – werd tijdens een storm verwoest. Ongelukken tijdens de bouw kostte een aantal arbeiders het leven. Hij kreeg ook nog eens het bericht dat zijn twee kinderen overleden waren door ziekte.

Nog lang onder de indruk van de film fietsten we naar de camping, die gelukkig niet ver meer was, want we hadden een behoorlijk deel van de middag in het museum doorgebracht.



Montrose zuil



Arbroath Signal Tower



Montrose toren



Arbroath pier



Montrose zuil



# Scheuren in de Lange Jaap

door Peter Kouwenhoven

**De Lange Jaap in Den Helder trotseert al 133 jaar weer en wind, maar nu dreigt hij door vergaande scheurvorming in de gietijzeren vloeren te bezwijken. Rijkswaterstaat heeft in 2010 een bouwkundig onderzoek laten uitvoeren en advies gevraagd over mogelijke herstelmaatregelen. De slijptol is onlangs in een aantal vloerdelen gezet, maar het is nog allerm minst duidelijk hoe het herstel nu praktisch uitgevoerd moet worden.**

Op een woensdagmiddag in mijn herfstvakantie had ik afgesproken met Egbert van der Weide in het kantoor van Rijkswaterstaat aan de Lange Kleiweg in Rijswijk. Ik zou documentatiemateriaal komen halen om een artikel te schrijven over de Lange Jaap. Egbert liet me om te beginnen een aantal filmpjes zien van de werkzaamheden die onlangs zijn uitgevoerd in de Helderse vuurtoren. Met zwaar materieel werd geprobeerd de bouten van de flensverbindingen tussen de diverse platen door te slijpen.

De vonken spatten als een vuurwerkregen alle kanten op en de binnenruimte van de vuurtoren stond binnen korte tijd vol rook. Egbert had opdracht gegeven aan een gerenommeerd bedrijf om zes vloerdelen te verwijderen om daarmee te ervaren wat de beste manier van handelen zou zijn. Het kostte uren om een paar van die bouten te verwijderen en wanneer er dan uiteindelijk een hele gietijzeren plaat vrijgemaakt was, volgde nog een lastige klus: het verwijderen van de plaat. Daartoe waren van

*De wenteltrap op de zestiende verdieping is door druk- schuif- en trekkkrachten in de vuurtoren stevig verdraaid, zoals aan de onderste trede te zien is. Foto EvdW.*

*In veel vloerdelen zijn deze tangentiële scheuren vlak langs de binnenschacht te zien. Dit duidt op belasting door wind en verschillen in uitzetting door temperatuurverschillen. Foto EvdW.*



tevooren gaten geboord in het vloersegment, waar lange bouten in waren gestoken die in een dwarsligger waren bevestigd. De dwarsligger steunde op de vloerdelen aan weerszijden van het te verwijderen segment. Door aan de lange bouten te draaien kon het gietijzeren segment heel langzaam omhoog geschroefd worden. Alles bij elkaar een tijdrovende klus. En dan te bedenken dat het herstelplan uitgaat van het vervangen van 134 gietijzeren vloerdelen, waarvoor dus eerst een paar duizend bouten moeten worden doorgezaagd. Bovendien moeten er ramen worden hersteld evenals een flink deel van de naden tussen de platen aan de buitenkant van de vuurtoren, want daar komt nu veel vocht door naar binnen. Als alles klaar is moet er bovendien een nieuwe verflaag op. Egbert weet nog even niet hoe het nu verder moet. Maar ja, het is een rijksmonument, dus er moet een oplossing worden gevonden. Dit dossier 'loopt' al een krappe twintig jaar, ooit begonnen door een collega van Egbert. Nu mag Egbert het afmaken.

Wat is er nu eigenlijk aan de hand met de Lange Jaap? Waarom scheuren hier in Den Helder de vloerdelen terwijl andere gietijzeren torens daar geen last van hebben. Egbert geeft me twee pdf-bestanden mee van rapporten die daar inzicht in geven, een aantal foto's van gescheurde platen en een verwrongen wenteltrap en tekeningen met daarop alle geïnterpreteerde scheuren in de vloerdelen van de 17 verdiepingen die de vuurtoren rijk is. Een leuke klus om daar een boeiend artikel uit te destilleren.

## Onderzoek door TNO in 1998

TNO heeft in 1998 de vloeren van de Lange Jaap geïnspecteerd en getracht te bepalen door welke belasting de toen al enkele jaren optredende scheurvorming werd veroorzaakt. TNO constateerde dat de mate van scheurvorming van onder naar boven in de vuurtoren toeneemt. Veel scheuren lopen in tangentiële richting vlak langs de binnen- en buitenschacht. Dit duidt op scheurvorming door windbelasting en spanningen ten gevolge van uitzettingsverschillen door temperatuurverschillen tussen zon- en schaduwzijde van de vuurtoren. In hete zomers kan dit verschil wel oplopen tot 15°C. TNO constateerde tevens dat de meeste scheuren aanwezig zijn in de vloer tussen de verdiepingen 12 en 13. In deze vloer zijn ook tangentiële scheuren aanwezig in het midden tussen de binnen- en buitenschacht. Deze kunnen alleen zijn ontstaan door het gewicht van groepen bezoekers die op deze verdieping langere tijd verbleven omdat hier een expositie aanwezig was. TNO adviseerde om geen bezoekers meer toe te laten en de scheuren te repareren door er platen overheen te 'bouten'. Gietijzer kan niet worden gerepareerd door middel van lassen. Bezoekers kwamen er niet meer maar de scheurvorming ging door. Zelfs gerepareerde scheuren scheurden weer opnieuw. Het gewicht van de bezoekers was dus niet het grootste probleem.



### Nieuw onderzoek in 2010

In juli 2010 heeft 'International Engineering Consultant for Restoration Technology B.V.' de Lange Jaap opnieuw aan een onderzoek onderworpen; dit keer een stuk uitgebreider dan de toch wat vluchtige inspectie van TNO in 1998. Deze opdrachtnemer heeft niet alleen de scheuren geïnventariseerd maar ook gekeken naar lekkages en andere mankementen. Bovendien zijn er laboratoriumonderzoeken uitgevoerd met het gietijzer, het voegmateriaal waarmee de stootnaden zijn afgedicht en de verf die binnen en buiten is verwerkt.

Bij inspectie is gebleken dat de eerste vier gietijzeren vloeren geen scheuren bevatten maar wel zo hier en daar sporen van lekkage vertonen. De constructie van de ramen, die uit verschillende delen bestaat, blijkt niet helemaal waterdicht te zijn. Ook zijn er veel stootnaden aan de buitenkant van de vuurtoren beschadigd. Het voor het afdichten van de naden gebruikte ijzercement – een mengsel van kalk en ijzervijlsel – is door corrosie aangetast. Vanaf de vijfde verdieping is scheurvorming in de vloeren geconstateerd, die vanaf de tiende verdieping extreem toeneemt. Ook de lekkage neemt toe.

Gietijzer heeft een behoorlijke drukvastheid, maar kan in de regel slechts beperkt belast worden. Statische belastingen leiden al gauw tot breuk of scheurvorming. Dit heeft te maken met de samenstelling van het materiaal. Om het gietijzer bij relatief lage temperaturen gietbaar te maken werd destijds koolstof, zwavel en fosfor toegevoegd. De giettemperaturen waren toen nog niet hoog genoeg om hoger gekwalificeerde gietijzersoorten te gieten. Deze toevoegingen maakten het ijzer wel heel hard, maar ook bros.

Bij de inventarisatie van de vloeren viel op dat deze vanaf de vijfde verdieping scheef staan, ofwel richting binnenschacht of richting buitenschacht. Mogelijk zijn er rekenfouten gemaakt. De flenzen aan de binnen-

buitenschacht, die dienen als oplegging voor de vloeren, zijn haaks, terwijl de vloeren niet waterpas zijn gemontereerd. De bouten zijn desondanks strak aangedraaid, zodat er spanningen zijn ontstaan.

Nadere controle heeft uitgewezen dat er nergens voldoende ruimte is voor expansie tussen de verschillende segmenten. De vloerplaten ondervinden zodoende druk-, schuif- en trekkrachten, mede ontstaan door thermische uitzetting tijdens periodes van opwarming en afkoeling, maar ook door de windbelasting, die op haar beurt voor trillingen zorgt.

Er zijn ook enkele bouten onderzocht in het laboratorium. In twee van de drie onderzochte bouten werd corrosie geconstateerd. Grootschalig onderzoek van de bouten is niet mogelijk omdat deze in de flenzen opgesloten zitten, maar het vermoeden is dat een groot percentage van de bouten in de vuurtoren is aangetast.

Achteraf kun je constateren dat de firma Penn & Bauduin uit Dordrecht, die de vuurtoren heeft gebouwd, een paar constructiefouten heeft gemaakt, waardoor de toren minder duurzaam is dan zijn soortgenoten elders in het land. Toch wel een postuum smetje op de reputatie van deze vuurtorenbouwer.

### Advies

De firma IECRT adviseert om alle gebroken vloerdelen te vervangen door nieuwe elementen met exact dezelfde afmetingen en deze ook weer in dezelfde scheefstand te monteren. Het tegenwoordige gietijzer is echter van betere kwaliteit en de bouten kunnen nu wel op de juiste manier worden aangebracht. Tevens zouden de ramen vervangen moeten worden door ramen uit een stuk. De beschadigde naden moeten worden uitgezaagd, waarna er een nieuwe moderne kit in zou moeten worden aangebracht. Tot slot is er een nieuwe coating nodig aan de binnen- en buitenkant van de vuurtoren.

### Nabeschuiving

De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed is van mening dat er opnieuw ijzercement moet worden gebruikt om de naden te herstellen, om het historische karakter te behouden. Dat lijkt mij eerlijk gezegd niet zo verstandig. De nieuwe gietijzeren platen hebben ook niet meer dezelfde samenstelling als vroeger, dus waarom zou je dan wel weer zo'n corrosiegevoelige nadenvuller gebruiken. Onderhoudskosten moeten zoveel mogelijk worden beperkt.

Nog los van het feit dat het vervangen van de gebroken vloerdelen een megaklus is, vraag ik me af wat er vervolgens na restauratie gebeurt met de oorspronkelijke nog niet gescheurde vloerdelen. Die gaan natuurlijk ook weer scheuren, want de constructiefouten en de corrosie zijn niet opeens opgeheven en de windbelasting en belasting door temperatuurverschillen blijven bestaan. Maar ja, dit is lekenpraat, de deskundigen zullen er wel over nagedacht hebben.

Ik benijd Egbert niet en ben benieuwd hoe hij deze klus gaat klaren. Wordt vervolgd.



Moudari met lichtwachterwoning



Kapsalis

## De vuurtorens van Kythira

tekst en foto's Harm Carrette

**Het eiland Kythira behoort tot de Ionische eilandengroep, maar ligt zo afgezonderd van de rest, dat het eigenlijk de grens vormt tussen de Ionische en Cycladische zee. Het ligt tussen de Peloponnesos (één uur varen van Neapolis) en het eiland Kreta (vier uur varen). Op het eiland bevinden zich twee vuurtorens: één in het uiterste noorden en één in het zuiden.**

Vooraf de noordelijke vaarroute tussen het vaste land en het eiland is druk bevaren. Vele vrachtschepen, containerschepen, tankers, cruiseschepen en lijnschepen banen zich een weg door de relatief smalle vaarweg, die ten noorden van het 284 km<sup>2</sup> grote eiland ligt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Britten in 1901 hier op kaap Spathi de Moudari vuurtoren bouwden. Het is het hoogste gebouw dat de Engelsen hier hebben gebouwd en is bovendien één van de hoogste vuurtorens van Griekenland. De toren zelf is 25 meter hoog, maar het licht bevindt zich op 114 meter boven zeeniveau. Het kenmerk is elke 30 seconden 3 witte lichtflitsen.

De ronde toren zelf is onbeschilderd, behalve de onderkant die wit geleverd is. De koepel is groen. Een prachtige wandeling door een ongerept natuurgebied leidt je tot de toren met een aantal bijgebouwen. Een woongebouw voor de vuurtorenwachters en een apart gebouwtje waarin zich 2 toiletten, 2 bakruimtes en 2 stookhokken bevinden. Ook een waterput is aanwezig op het erf. Meer noordelijk op de kaap staat nog een voormalig seinpost.

De andere toren bevindt zich bij de ingang van de haven van Kapsali, ten oosten van de hoofdstad Kythira (Chora). Omdat de belangrijkste haven van het eiland verplaatst is naar het centraal gelegen Diakofti-schiereiland doet deze haven tegenwoordig vooral dienst als jacht- en vissershaven. In het verleden echter, tijdens de Engelse bezetting,

speelde deze natuurlijke haven met verbindingen naar Antikythira, Kreta en Pireaus een belangrijke rol. De Engelsen bouwden de markante vuurtoren. Een 8 meter hoge, ronde toren, wit geleverd met een blauwe koepel. Ook het vuurtorenwachterhuis is wit. Het licht bevindt zich 24 meter boven zeeniveau en kenmerkt zich door een witte flits elke 3 seconden. Vanaf de makkelijk te bereiken toren heb je een prachtig zicht over de baai. Als je geluk hebt en de vuurtorenwachter van de Moudari-toren is aanwezig, laat hij je de toren beklimmen. Toen wij er waren was dat helaas niet zo. Na een uur op het terrein te hebben vertoefd, met een prachtig uitzicht over de zee en de Peloponnesos hebben we, in de hoop dat de wachter hem bij zijn volgende inspectie zou vinden, een ansichtkaart met de vuurtoren van Schiermonnikoog onder de deur geschoven. Een dergelijke kaart heb ik altijd bij me als ik een vuurtoren ga bekijken. Het breekt vaak het ijs met de wachter en een praatje, al dan niet met handen en voeten, is dan het gevolg.

Eén week terug thuis ligt er een enorme envelop op de deurmat. Petty Officer First Class, Mr. Ntokopolous Michail, reageert op de vondst van onze kaart. Hij bedankt ons. Verontschuldigt zich dat hij niet aanwezig kon zijn en stopt er een prachtige herdruk op A4 formaat van de toren uit 1904 bij.

Het tekent de aard van de bewoners: vriendelijk, gastvrij en behulpzaam. Kythira is daarom een belevenis en dat niet alleen vanwege zijn vuurtorens!



# Toevallige ontmoetingen 1

## Phare Les Onglous - Languedoc - Frankrijk

door Jaap Dirks

Juli 2000. Vakantiebestemming Zuid-Frankrijk, drie weken Bollène/Vaucluse. Dit jaar misschien een vuurtoren in Marseille bekijken? Maar onze campingplek voldoet totaal niet. We bellen de reisorganisatie plat met onze klachten en mogen na een week verhuizen naar de Middellandse Zeekust en vinden dan een prachtige stek op een camping in Marseillan Plage. Totaal onvoorbereid, maar ik herinnerde me wel een artikel uit de Vuurboet over de vier vuurtorens in Sète. Nog zie ik de verbijsterde blikken van mijn familieleden toen ik onze auto in 45 graden stand parkeerde en vrolijk uitstapte voor een foto van de vuurtoren op Mont St. Clair! Maar een ander torentje, mij totaal onbekend, trok vaker onze aandacht en rijdend over de hoofdweg zagen we meermalen haar rode puntje boven het water van het binnenmeer Etang de Thau uitsteken. Op zoek dus maar met oudste zoon Peter, toen 14 jaar. We rijden in de richting van het torentje en stuiten op het Canal du Midi. Een indrukwekkend waterproject, dat in de 17e eeuw werd aangelegd, ontworpen door Pierre-Paul Riquet. Het vormt een verbinding tussen de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Een verhard grindpad leidt langs het kanaal en we rijden tot een roodwitte slagboom ons de weg verspert. Auto aan de kant en lopen maar. Een kilometertje. Eerst langs de roze flamingo's, dan komen we bij het kleine haventje van Les Onglous. Nog 540 meter verder en daar is dan het vuurtorentje op het einde van een stenen pier. Stil, verlaten en ... de deur is open. We klimmen omhoog en genieten van het weidse uitzicht. We lopen eromheen en fotograferen het van alle kanten. Het water golft, het geruis laat ons dromen. Thuisgekomen zien we het torentje niet alleen op de foto'

s terug. Het staat ook heel klein op het poststempel van het plaatsje Marseillan-Plage. Phare Les Onglous ... wat een plaatje.



STROOILICHTJES

persbericht Rijkswaterstaat

### Rijkswaterstaat knapt vuurtorens Bonaire op

20 oktober 2011. Rijkswaterstaat start met het opknappen van vijf vuurtorens op Bonaire. Het gaat om de Willemstoren, Spelonk, Wecua, Seru Bentana en Klein Bonaire. In totaal zullen de onderhoudswerkzaamheden ongeveer een jaar in beslag nemen. De opdracht is gegund aan lokale aannemer Somafer. Jacobs architecten nv neemt het projectmanagement voor zijn rekening.

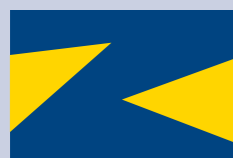
Rijkswaterstaat heeft opdracht gegeven om het achterstallig onderhoud aan de vuurtorens op Bonaire weg te werken. Met de werkzaamheden wordt de veiligheid voor de mensen die de vuurtorenlampen onderhouden verbeterd. Tegelijkertijd wordt het monumentale karakter van de gebouwen beter beschermd. Bij het onderhoud wordt gekeken naar veiligheid, afsluitbaarheid, toegankelijkheid en visuele attractiewaarden van de torens. Egbert van der Weide is namens onze dienst opdrachtgever voor de onderhoudswerkzaamheden.

Op woensdag 19 oktober gaf gedeputeerde James Kroon, in aanwezigheid van projectleider Paul Wichers namens Rijkswaterstaat, het startsein voor de werkzaamheden aan de Willemstoren.

Rijkswaterstaat is sinds 10 oktober 2010 verantwoordelijk voor het brandend houden van het licht van de vuurtorens. Het elektrotechnisch onderhoud is uitbesteed aan Radio Holland. Tijdens de opknappwerkzaamheden aan de vuurtoren blijven de lichten operationeel, zodat de scheepvaart hiervan geen hinder ondervindt.



Bonaire is eigenaar van de gebouwen en constructies. Een deel van de vuurtorens is een monument. Het onderhoud vindt zodanig plaats, dat de monumentale status op geen enkel moment in het geding komt. Alle oude (monumentale en antieke) elementen die worden vervangen zullen op het eiland worden ondergebracht. Bonaire zoekt nog naar een geschikte locatie voor de oude lamp van de Willemstoren.



STROOILICHTJES

tekst Kees van Hamersveld  
foto Jeanette Hardenberg

### Zit Zeeuws-Vlaanderen in het donker?

Vorig jaar nog geëerd met een officieel postzegel van maar liefst 7 euro, verschenen er begin oktober berichten dat het licht van de vuurtoren van Breskens gedoofd is. Van alle kanten werden we op de hoogte gehouden. Ton Barten kopte zelfs: "Zeeuws-Vlaanderen zit in het donker!". Al eerder is in de Vuurboet opheldering verstrekt over de status van deze bijzondere gietijzeren vuurtoren aan de Scheldemond. In 2003 werd aan de hand van de Loodswet van 1957 de vraag beantwoord: "Hoe Belgisch is deze

vuurtoren en heeft Nederland ook zeggenschap?"

Het antwoord was toen nog theoretisch van aard. Het verlossende woord staat in artikel 5 van de Loodswet. Ik citeer: "Deze voorwerpen (bedoeld worden o.a. vuurtorens, bebakening, vaarwegmarkering, etc., zoals genoemd in artikel 1) blijven eigendom van de Nederlandse Staat, zolang zij gebruikt worden voor het doel waarvoor zij geplaatst zijn; doch in het geval van wijzigingen, welke tot opheffing of het buiten gebruik stellen van één of meer dezer voorwerpen leiden, worden zij aan de Belgische Regering overgedragen". Einde citaat. Met andere woorden, juridisch gezien is de vuurtoren, sinds het doven van het licht op 3 oktober 2011, van Vlaanderen. Maar de Vlamingen gaan natuurlijk geen monument onderhouden op Nederlands grondgebied. Wie gaat het dan wel doen?

Tijdens de najaarsbijeenkomst van de vereniging op het

lichtschip 'restaurant Tinto' in Rotterdam, werd door Peter Kouwenhoven gevraagd of er ideeën zijn om het lot van de vuurtoren in beeld te houden. Dit om erger te voorkomen. De Nederlandse Vuurtoren Vereniging is bereid om lokale initiatieven en acties te ondersteunen. Inmiddels is bekend dat binnen de Nederlandse overheid wordt gekeken naar de mogelijkheden, maar gezien de bezuinigingen wordt een gegarandeerde toekomst een lastige zaak. De van 1867 daterende vuurtoren is dringend aan groot onderhoud toe.

Wel is bekend dat een Stichting tot behoud van het Kustlicht van Breskens in de steigers staat. Deze stichting is bezig zich, na overleg met de Belgische en Nederlandse instanties, te oriënteren op de haalbaarheid van de doelstellingen die moeten leiden tot het behoud van de vuurtoren.



De Nederlandse Vuurtoren Vereniging heeft de stichting (in oprichting) benaderd en onze kennis en expertise aangeboden om daarmee een bijdrage te leveren aan het behoud van het licht van Breskens.



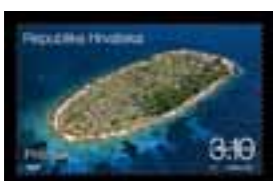
# Pharophilatelie

door Jaap Termes



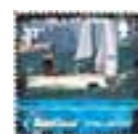
**Nederland.** TNT gaf op 20 april 2011 in de serie Mooi Nederland een velletje met vijf identieke zegels uit, gewijd aan Breda. Tussen de eerste en tweede zegel staat de 'artwork-vuurtoren' van Aldo Rossi, een Italiaanse architect en ontwerper (1931-1997). Het 18 meter hoge kunstwerk uit 1992 staat in het water van de Academiesingel in Breda.

**Kroatië** kwam op 18 oktober 2011 eindelijk met vuurtorenzegels. Drie zegels met de waarde van Kuna 3.10 (2x) en 7.10, verkrijgbaar in velletjes van 10 stuks en een FDC. Op de HRK 3.10 staan Mulo en Otočić Pršnjak. Hrid Mulo, Adriatische zee E3286, in 1873 gebouwd als een 18 meter hoge stenen, achtkantige vuurtoren met galerij en een huis met twee verdiepingen. Locaties 43°30'9N en 15°55'40 op een eilandje 5 km zuidwest van Rigovenica. Het karakter is FIW5s, het licht komt van 23 meter hoogte en is zichtbaar over 21 zeemijlen. Otočić Pršnjak, Adriatische zee, E3202, gebouwd in 1886 als een 15 meter hoge achtkantige toren met huis. Locatie 43°49'6N en 15°53'8O op noordwest punt van een eilandje voor het grotere eiland Murter. Het karakter is FI(3)W10s, het licht komt van 19 meter hoogte en is zichtbaar over 9 zeemijlen. Volgens de lichtenlijst van 1920 was het licht toen te zien door het raam van het huis van de vuurtorenwachter. De toren moet er dus later tegenaan zijn gebouwd.



Op de postzegel is de vuurtoren niet of nauwelijks te zien. Op de HRK 7.10 staat Otočić Blitvenica, summit E3226, Adriatische zee, gebouwd in 1872 als een 21 meter hoge achtkantige, stenen toren op een ronde voet naast het huis. Locatie 43°37'5N en 15°34'8O. Het ligt erg geïsoleerd op een eilandje 7 km zuidwest van het grotere eiland Zirje en 30 km zuidwest van Šibenik. Het karakter is FI(2)W30s, het licht komt van 38 meter hoogte en is zichtbaar over 24 zeemijlen. Het licht was automatisch maar in 2002 besloot Plovput (Directorate for inland waterways) de staf terug te sturen voor de veiligheid en onderhoud.

**Cuba/Philipijnen** kwamen op 5 juli 2011 met een gezamenlijke uitgifte ter gelegenheid van 65 jaar diplomatieke betrekkingen tussen Cuba en de Philipijnen. Op deze zegel van 85p staat El Morro Castle vuurtoren J4857. Het station is van 1764-1818. Deze toren is van 1845 en als een stenen toren gebouwd tegen de wallen van El Morro Castle, het gezichtspunt van Havanna. Of de Philipijnen deze zegel ook heeft uitgegeven is niet bekend.



**Isle of Man** gaf op 5 november jl. een serie uit met thema 'Top Gear'. Op de 37p staat het havenlicht A0929 van Dover aan de kop van de oostelijke arm van de zuidpier. Locatie 51°07'3N en 1°20'6O. Het karakter is FIG5s, het licht komt van 12 meter hoogte en is zichtbaar over 5 zeemijlen. Brulboei (2)30s.

In de serie Manx katten staat op de 38p de Tower of Refuge A4775. Hier kom ik later op terug.



**Alderney** kwam op 27 oktober 2011 met de serie 'Winter Wonderland'. Op de 48 p staat Alderney vuurtoren A1536, Quesnard Point, noordoostpunt van Alderney. Locatie is 49°43'8N en 2°09'8W,

gebouwd in 1912 als een 32 meter hoge witte ronde toren met zwarte band. Het karakter is FI(4)W15s, het licht komt van 28 meter en is zichtbaar over 19 zeemijlen. Om kosten te besparen heeft men begin dit jaar dit zicht verminderd van 37 naar 19 zeemijlen.



**Groot Brittannië.** Royal Mail startte op 13 oktober een serie van A tot Z deel 1. Alfabetisch toeristisch gaat men door Engeland. Op de B staat de Blackpool toren A4919, gebouwd in 1894. Locatie 53°48'9N en 3°03'2W, karakter Aero FR op 158 meter en de vuurtoren van Blackpool range rear A4921.1 aan de westkust van Engeland. Het is een 10 meter hoge grijze ventilatie toren met witte banden. Locatie

53°48'4N en 3°03'3W, het karakter is 2FY verticaal, 2 gele lichten boven elkaar op 13 meter hoogte. De lichtenlijst heeft het over een luchtschacht maar is het een vuurtoren? Het staat op de Blackpool-promenade bij Lytham and Rigby Road.

**Guernsey** kwam 27 oktober 2011 eveneens met een serie 'Winter Wonderland'. Op de 48p staat het havenlicht van St. Peter Port A 1560, Ldg Its 230° Castle breakwater head. Front. Locatie is 49°27'4N en 2°31'4W, gebouwd in 1850 als een 12 meter hoge donkere ronde granieten toren met wit en zwart-witte strepen op de voet aan de noordoost kant, kanaalzijde. Het karakter is AIWR10s, het licht komt van 14 meter hoogte en is zichtbaar over 16 zeemijlen. Luchthoorn 15s.



**USA** kwam op 24 augustus 2011 met American Treasures - 'Forever' - gewijd aan Edward Hopper, de schilder die leefde van 22-7-1882 tot 15-5-1967. Zegelwaarde 44c met de Long Point vuurtoren J0382 Princetown Harbour Massachusetts, locatie 42°02 N en 70°10'1W. Het station is van 1826, de huidige toren is van 1875 en gebouwd als een witte 13 meter hoge vierkante toren, karakter OcG4s. Het licht komt van 11 meter hoogte. De toren is in 1952 geautomatiseerd.



**Azoren/Portugal** gaf op 26 augustus 2011 een serie uit met thema '500 Year Whalers Heritage' met op de € 2,00 een klein dronken stilistisch vuurtorentje.



**Saint Pierre et Miquelon** kwam op 5 oktober 2011 met de lang verwachte zegels van L'Anse de Bertrand aan de oostkant van St. Pierre haven, waarde 2x € 2,50. Het eiland aan de overkant is waarschijnlijk Ile aux Moulins. De torens daar hebben een zwarte of rode band en deze witte toren lijkt meer op een dagmerk met antenne. Het wordt ook niet genoemd in de lichtenlijst.

## Stempels:

Cadeauwinkel Dinges op Vlieland heeft een rood vlagstempel met de vuurtoren van Vlieland. Ook heeft deze winkel geregeld PP zegels in gebruik o.a. met de vuurtoren.

Op de HABRIA'11 tentoonstelling in Hannover, Duitsland gaf men op 18 november op alle aangeboden post een stempel met de oude Engelse vuurtorens van Helgoland uit 1902.

Men kon van het zeilschip Alexander von Humboldt's laatste reis in 16 havenplaatsen een afscheidsstempel verkrijgen. Deze reis begon op 8 juni en eindigde in Bremerhaven op 16 september. De Alexander von Humboldt is het in 1906 gebouwde vuurschip Reserve Sondenburg. Wat er met dit oude schip gaat gebeuren is nog niet bekend.

Ook van de Nederlandse bark Atlantis kon men weer een stempel krijgen. Dit is het oude vuurschip Bürgermeister Bartels, gebouwd in 1905, dat op station Elbe 2 lag.

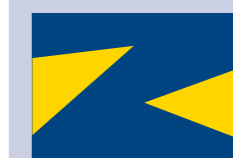
Canada Post gaf ter gelegenheid van het bezoek van Prins William en Kate aan Canada deze zomer in verschillende plaatsen een rood stempel uit met aan de plaats gerelateerde afbeeldingen. Zo ook Summerside, Prince Edward Island, met de vuurtoren North Cape H1076. Locatie noordwestpunt van Prince Edward Island noord van Tignish. Het station is van 1861 en de vuurtoren van 1866, gebouwd als een 24 meter hoge achtkantige toren met galerij, wit met rode trim en rode lantaarn. In 1951 verplaatst i.v.m. kusterosie.



## Programma 2012

Norwegen: 15 juni 2012 vuurtorenserie 3, boekje met twee zegels. Duitsland: 12 juli 2012 twee zegels.

Heeft u vragen? Aarzel niet stel ze aan jaaptermes@kpnplanet.nl



## STROOILICHTJES

Ons jeuglid Vincent Corjanus maakte voor de vereniging een Twitteraccount aan. Uw tweets kunnen via <https://twitter.com/#Nvv92>. Twitterse!

# Anita Böhm

Uw Persoonlijk Reisadviseur

- Deskundig & persoonlijk reisadvies
- Prijzvergelijking van reizen
- Persoonlijk Reisadvies bij u thuis, ook 's avonds en in het weekend
- ANVR & SGR aangesloten reorganisaties
- Van pakketreizen tot reizen op maat
- Van weekendje weg tot wereldreis
- Groepsreizen, incentives en zakenreizen
- Informatieve en boekbare website

"Iedere reis hoort gewoon een onvergetelijke ervaring te zijn!"

The Travel Club



Duinweg 2 | 2082 CB | Smitpoort Zuid | T: 023 - 5374041 | M: 06 - 16038164  
F: 023 - 5394112 | E: anita.boehm@thetravelclub.nl | W: www.thetravelclub.nl/anitabohm



Deze advertentie is aangeboden door Hendrik F. A. Schilzand

Plaats hier uw advertentie  
Zie de tarieven op blz. 2



## 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](http://www.kabelwerken.com)

Fax: 010-234110 mail: [info@kabelwerken.com](mailto:info@kabelwerken.com)

## KABELWERKEN H.J. van Dorp B.V.

**Vuurtoren Tsaal gepresenteerd**

In de Vuurtoren van Tsaal is een zijwilde expositie over het natuurhuis verleden van dit bakken ingericht. Natuurlijk kunt u ook vanaf de armoes van het wijde Tsaalse landschap genieten. Entreesprijs: € 3,- per persoon. Voor meer info: [www.vuurtorentsaaal.nl](http://www.vuurtorentsaaal.nl)

Vuurtoren Tsaal, Noorderweg 146, De Cocksdorp

## NIEUW SEAMARK THE SEAMARK ILLUSTRATED CATALOGUE



14th EDITION 2010  
COMPILED BY ROB VAN LINGEN  
AND  
EDWARD A.R. BAKKER

### Thematiestamps De Vuurtoren Specialist

Nieuwe catalogus geheel in kleur gepland voor begin 2011

### Wereld Nieuwtjesdienst

Wij leveren nieuwe sigillen van de hele wereld. Voor de verdere uitbreiding van uw verzameling, is een abonnement bij een solide nieuwtdienst onmisbaar. Wij kunnen voor u de nieuwe sigillen verzorgen van zowel materieel, thema of land.

### Persoonlijke Postzegels

Deze Zegels worden officieel uitgegeven door TNT-Post en Postkantoren van vele landen, en kunnen voor frankering worden gebruikt.  
Stampsleider PZ11 R. van Lingen  
Bernard Zwoersstraat 32  
1544 MB Zaandijk, Nederland  
E-mail: [sales@thematiestamps.nl](mailto:sales@thematiestamps.nl)  
<http://www.thematiestamps.nl>

## Autobedrijf Wim Struyk b.v.



Citroen specialist

Oostendseweg 62a  
2661 EE Bergschenhoek  
T 010 - 521 68 66  
F 010 - 529 09 80  
E [wim\\_struyk@wxs.nl](mailto:wim_struyk@wxs.nl)

Tevens inkoop  
schade-auto's en  
verkoop  
slooponderdelen