

Gasverlichting op boeien en vaste bakens

door Peter Kouwenhoven

Euwenlang vormden steenkool en olie de belangrijkste brandstof voor de verlichting van vuurtorens en kleinere lichtopstanden. Halverwege de negentiende eeuw kwam daar verandering in. In de jaren 1840 vond de Duitse loodgieter Julius Karl Friedrich Pintsch uit Berlijn een manier om gas te fabriceren uit olie. Bovendien lukte het hem in 1851 om dit gas te comprimeren en op te slaan in voorraadtanks. Dit bood ongekende perspectieven voor de verlichting van boeien en kleine vaste lichtbakens langs de kust.

Al voor de tijd van Julius Pintsch (1815-1884) werd gefabriceerd gas gebruikt voor stadsverlichting en verwarming. Dit gas werd gewonnen uit steenkool via zogenoemde droge destillatie. Door verhitting van steenkool in ovens, onder zuurstofarme omstandigheden, kwam methaan en ethyleen vrij, maar ook zwavel, ammonia en zware koolwaterstoffen. De eerste commerciële productie van dit

gas vond plaats in de periode 1795-1805 in Frankrijk en in Engeland. De straten van Londen en Parijs werden al snel voorzien van gasverlichting en enkele jaren later werden ook in België en Nederland straatfakkels vervangen door de veel veiligere gaslantaarns. Binnen korte tijd werden er in Europa veel gasfabrieken opgericht. Het steenkoolgas had een lage lichtkracht en was daar-

door ongeschikt voor kleine lantaarnbranders. Toch zag Pintsch wel toekomst in het gebruik van gas voor allerlei verlichtingsdoeleinden, in het bijzonder bij de spoorwegen. De toen veel gebruikte olieverlichting in de hobbelige rijtuigen was erg storingsgevoelig en niet zo lichtsterk. Het lukte Pintsch om een procedé te ontwikkelen waarbij uit olie, bij een hoge temperatuur, gas werd gewonnen met veel lichtgevende koolwaterstoffen. Dit oliegas of vetgas had een voor die tijd revolutionair hoge lichtopbrengst. In 1843 richtte Pintsch een loodgieters- en gasfittersbedrijfje op in Berlijn, dat zich al snel specialiseerde in gas-techniek. In 1847 had hij de eerste succesvolle gasmeter ontworpen. In 1851 construeerde hij een lamp die gevoed werd door een onder druk staande voorraad vetgas. Deze vinding kreeg pas ruim toepassing toen zijn zoon Richard in 1868 een drukregelaar ontwikkelde, die kon zorgen voor een zeer gelijkmatige gastoevoer. Het resultaat was een bedrijfszeker gasverlichtingssysteem dat zeer geschikt was voor verlichting van locomotieven, wagons en stations. De Pruisische spoorwegmaatschappij was in 1869 de eerste afnemer van dit superieure verlichtingssysteem. In dat jaar mocht Pintsch ook de verlichtingsapparaten voor de ingangen van het net geopende Suezkanaal leveren. Al snel behoorden vele spoorwegmaatschappijen over de hele wereld tot zijn klantenkring. Pintsch fabriceerde niet alleen de gaslantaarns, maar ook de installaties om het gas

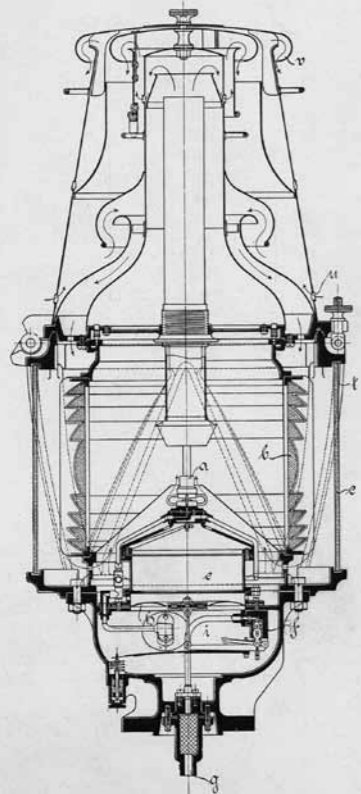
te produceren. In vele landen verschenen gasfabrieken die grote hoeveelheden 'Pintschgas' leverden.

Verlichting van vaarwegen

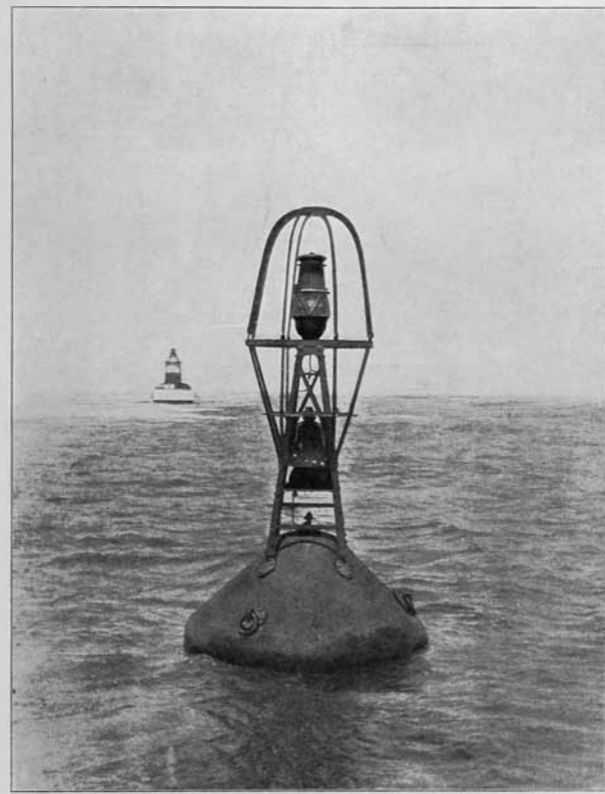
Het succes van de spoorwegverlichting bood Pintsch de mogelijkheid om verder te experimenteren met verlichtingstechnieken. Hij verkende de mogelijkheden voor de verlichting van vaarwegen. Volgens hetzelfde principe als dat bij de spoorwegverlichting was het ook mogelijk om een gaslicht op een drijvende boei te laten branden. Daarbij kon de gasvoorraad in het boeilichaam worden opgeslagen. De eerste Pintschgasboei werd in 1877 uitgelegd in de Kronstädter Bucht in de Oostzee. Daarna volgden nog jaren van voortdurende en omvangrijke verbeteringen, voordat er sprake was van boeiverlichting die aan de hoogste eisen kon voldoen. Gasbranders voor boeien moesten schokbestendig zijn en lange tijd storingsvrij kunnen branden. Ook de lantaarns stelden hoge eisen; ze moesten de sterkste stormen en de invloed van zout water kunnen weerstaan.

In 1879 namen Richard, Oskar en Julius junior het bedrijf van hun vader over en legden zich toe op de verdere ontwikkeling van de verlichting voor boeien en kleine vaste lichtbakens langs vaarwegen. In 1890 construeerden zij een gaslamp die aan alle eisen voldeed en vroegen er patent op aan. Rond 1900 was vrijwel elke treinwagon op

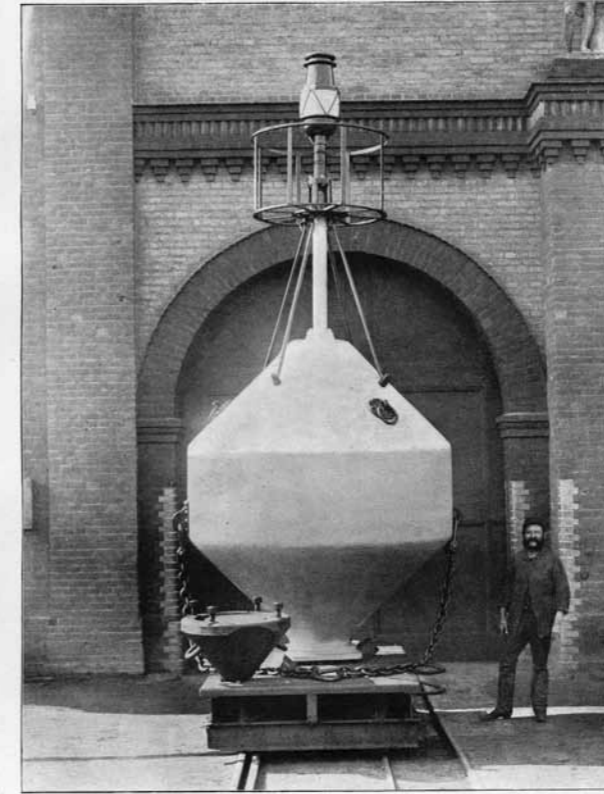
Vertikalschnitt durch den Leuchtapparat mit Fresnel'scher Linse von 300 mm Durchmesser.



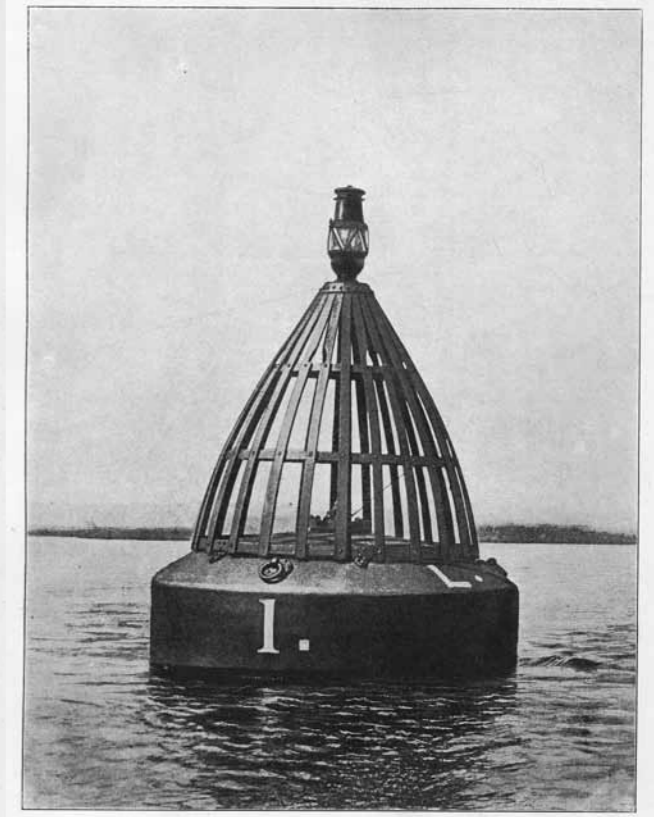
Doppelkonusboje von ca. 5 cbm Inhalt mit Glocke und Schutzkorb für die Laterne. Gewicht ca. 3100 kg.



Doppelkonusboje von ca. 5 cbm Inhalt mit holländischem Thurm. Gewicht ca. 3100 kg.



Leuchtboje von ca. 11 cbm Inhalt mit Tagesmarke. Gewicht ca. 4600 kg.





Catalogus van Pintsch uit 1900

de wereld voorzien van Pintschgasverlichting en werd het overgrote deel van de gaslichtboeien door Pintsch geleverd. In 1900 had het bedrijf Julius Pintsch 3000 medewerkers en diverse onderscheidingen op zijn naam staan.

De gaslantaarn

De boeilantaarn van Pintsch had een karakteristiek uiterlijk. De basis werd gevormd door een Argandbrander of een meervlamsbrander. Het licht werd versterkt door een Fresnellens rondom de brander. De constructie van de kap zorgde voor een goede zuurstoftoevoer en afvoer van warmte en condens. Het geheel was vervaardigd uit koper



Boeienonderhoud

of rood gietijzer. De blanke delen waren zwaar vernikkeld. Dit alles om de lantaarn weer- en zoutbestendig te maken. Deze lantaarn werd ook wel geleverd met een gasgloeilicht maar dan alleen voor vaste lichtbakens langs de kust. Het gloeikousje ging niet zo lang mee en moest dus regelmatig worden vervangen. Dat frequente onderhoud was bij boeien niet mogelijk. Op het land werden ze wel gebruikt omdat de lichtopbrengst veel hoger was dan van de Argandbranders. De lantaarn was in diverse grootten en variaties te bestellen. Hij kon geleverd worden met een vast of onderbroken licht in de kleuren groen, rood en wit. Een onderbroken licht had een speciale voorziening om het licht aan en uit te laten gaan. De vlam werd niet geheel gedoofd wanneer de gastoevoer werd afgeknepen; er bleef een klein blauw vlammetje over dat geen licht gaf. Na een 'donkere periode' werd het licht snel op volle sterkte gebracht door een 'aansteekvlam' elders in het apparaat, die permanent brandde.

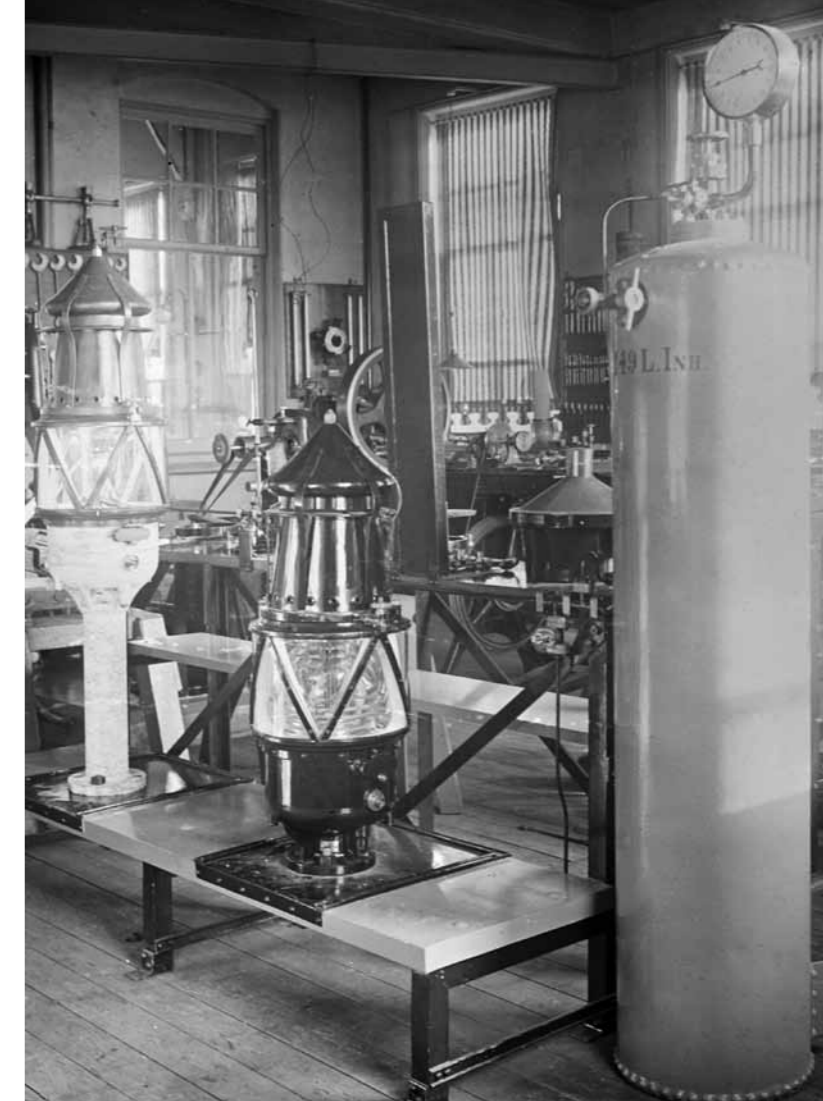
Gaslichtboeien

Pintsch leverde diverse soorten gaslichtboeien, van verschillende vorm en gasinhoud. Een boei moet bij voorkeur stabiel in het water liggen, want als hij schommelt is het licht niet goed te zien, of is een vast licht slechts als onderbroken licht te zien. Dat geeft verwarring. Als de vaarweg voldoende diepte had werden daarom dubbelkonische of zeer langgerekte boeien met een contragewicht aan de onderkant gebruikt. In ondiep water konden slechts afgeplatte boeien worden gebruikt. In vaarwegen met een zeer sterke stroming was het uitleggen van boeien niet

mogelijk. In die situaties werd er een onbemand lichtschip met een gaslicht voor anker gelegd.

De gasboot

De gaslichtboeien en gaslichtbakens konden maandenlang zonder toezicht branden. Maar op een gegeven moment moesten ze natuurlijk wel weer van een nieuwe gasvoorraad worden voorzien. In regio's met een hoge boeidichtheid gebeurde dat met een eigen regionale 'gasboot'. De gasboot had diverse grote ketels aan boord met gecompriemd gas en tevens hefinstallaties voor het binnenhalen en uitleggen van de gaslichtboeien. De gasboot fungeerde tevens als tonnenlegger. Het gas werd met compressiepompen overgebracht naar de boei of het vaste lichtbakens. Bij de vaste bakens op het land was vaak een wat langere leiding nodig, bestaande uit een rubberen slang of een buisleiding, opgebouwd uit koppelstukken. De druk van het gas in de voorraadketels was ongeveer 10 atmosfeer. Een hogere druk was in die tijd niet mogelijk, omdat anders de lichtgevende koolwaterstoffen in vloeibare vorm werden afgescheiden. De druk in de boeilichamen was 6 of 7 atmosfeer. De gasboten werden op hun beurt voorzien van nieuwe voorraden vanuit vetgasfabrieken. In Nederland stonden er in die tijd zeven, onder andere in Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Amersfoort. In regio's zonder boeien en maar een beperkt aantal vaste gaslichtbakens, werd geen gasboot gebruikt. Nieuwe



Het proefstation in Scheveningen



Poortershaven

gastanks werden per trein of een ander transportmiddel aangevoerd. Ter plekke werden de lege gastanks vervangen door een volle tank.

Gaslichtbakens

Meer nog dan de gaslichtboeien varieerden de vaste gaslichtbakens op het land in vorm en grootte, maar allemaal hadden ze de karakteristieke gaslantaarn van Pintsch. Ze deden tevens dienst als dagmerk en waren daarom soms met opvallende gekleurde banden beschilderd. In Nederland heeft een groot aantal van deze gaslichtbakens gestaan, zo blijkt uit een bijzondere verzameling van oude foto's in het archief van Rijkswaterstaat. Helaas zijn deze foto's niet goed gedocumenteerd. Een plaatsaanduiding is vaak wel te vinden maar de jaartallen ontbreken. Ik schat zelf in dat de foto's dateren uit de periode 1930-1960. Veel van de lichtbakens waren niet veel meer dan een grote gasfles op pootjes met een lantaarn erop. Soms stond de gasfles op een dukdalf of op lange poten, ter bescherming tegen hoog water of ijsgang. Er waren ook opengewerkte torens van gietijzer of plaatijzer met een aparte gasfles op het torenplaat of ernaast. In Nederland is nog wel een aantal lichtopstanden van het type 'gasfles' overgebleven, met name rond de Zeeuwse wateren. Aan het IJsselmeer staat nog een groot exemplaar: de lichtopstand van Leekerhoek. Het is helaas niet



Eendrachtspolder lage licht



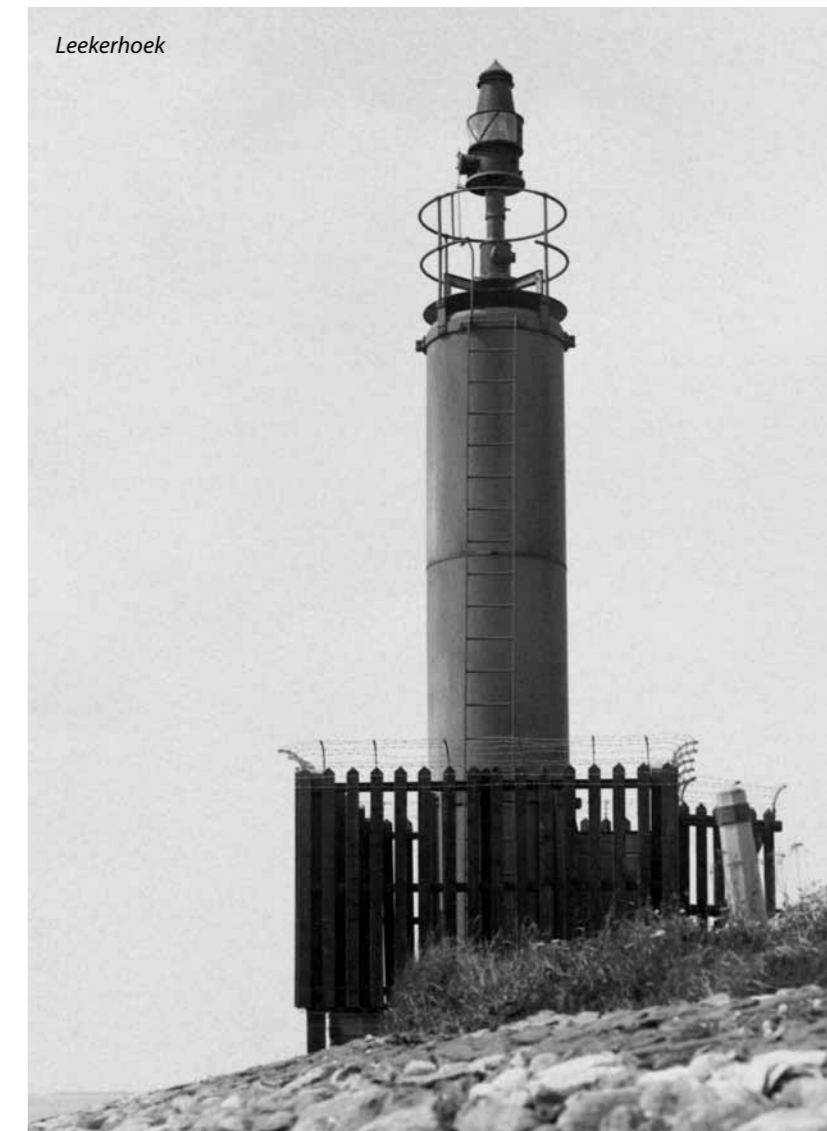
Walsoorden



Braakman



Katveerse sluisje hoge licht



Leekerhoek

meer de originele Pintsch van 1913 maar een replica uit 2001. Het origineel ligt op de Oude Rijkswerf Willemsoord. Deze lichtopstand werd destijds bevoorradt door de gasboot uit Enkhuizen.

Blaugas

Het vetgas van Pintsch was een grote verbetering ten opzichte van het steenkoolgas dat voor stadverlichting werd gebruikt, maar het kon nog beter. De Duitse chemicus Hermann Blau vond een manier om het gas nog veel zuiverder te maken en onder een druk van ca. 120 atmosfeer te comprimeren tot een vloeistof. Dit Blaugas nam veel minder ruimte in waardoor er in gasflessen een veel grotere voorraad kon worden opgeslagen. In 1903 opende hij de eerste Blaugasfabriek in Augsburg. Al snel daarna werden er ook fabrieken geopend in Wenen, Boedapest, Boekarest, Sint Petersburg, de Verenigde Staten, Canada en Cuba.

In Nederland werd in de jaren 1912-1913 een Vet- en Blaugasfabriek in Hoek van Holland opgericht, speciaal voor de productie van gas voor lichtboeien en lichtbakens. Het gas voor de boeien werd getransporteerd door vaartuigen met een batterij van 60 Blaugasflessen aan boord. Ook het vetgas werd nog gebruikt in een deel van de Nederlandse wateren. Sommige gasboten waren daarom naast Blaugasflessen ook voorzien van een ketelbatterij met vetgas. De vaste bakens zullen toch vooral van Blaugas zijn voorzien, omdat de flessen over land makkelijk te transporteren waren en de gasboot met die grote vetgasketels niet overal makkelijk bij kon.

Pintsch bleef ondertussen niet stilzitten en ging mee in de ontwikkeling van vloeibaar gas. Het lukte Pintsch zelfs om een hoger percentage van het gas in vloeibare vorm in de flessen te krijgen onder een lagere druk van 60 atmosfeer. Het vloeibare Pintschgase werd daarmee een concurrent van het Blaugas.

Toen elektrisch licht in opkomst was en propaangas populair werd vanwege de goedkopere productie, werd Blaugas uit de markt gedrukt. De fabriek in Augsburg werd in 1933 gesloten en de Blaugasproductie werd op een lager pitje voortgezet in het noorden van Duitsland. Er volgde nog een korte opleving in de productie toen Blaugas als brandstof voor de motoren van Zeppelins werd gebruikt.

Acetyleneegas

In dezelfde periode waarin Blau aan het experimenteren was met gas, werden elders pogingen gedaan het sterk lichtgevende acetyleneegas vloeibaar te krijgen. Een probleem daarbij was dat acetyleen al bij een druk van 2 atmosfeer erg explosief is. Pogingen in de Verenigde Staten eind jaren 90 van de negentiende eeuw om het gas vloeibaar te krijgen hebben enkele malen geleid tot enorme explosies. De Fransen vonden er wat op: het zogenoemde 'acétylène-dissous'. Daarbij werd acetyleen onder druk opgelost in aceton die in een poreuze massa in flessen gedrenkt was. Het explosiegevaar verdween en het volume acetyleen dat kon worden opgelost was

enorm. De Zweden zijn verder gaan experimenteren met dit acetongas om de kwaliteit ervan te verbeteren. Ingenieur P. Lyth ontwierp in 1905 een gasboei met flinkerlicht, volgens de constructie van Pintsch. Hoofdingenieur Gustaf Dalén van 'Aktienbolaget Gasaccumulator' (AGA) verbeterde het flinkerapparaat daarna. Door een vlam die bliksemsnel kon worden aangestoken en weer gedoofd, kon een onbegrensd aantal combinaties worden verkregen van afwisselende perioden van licht en duisternis. Het vlammetje brandde steeds maar heel kort, waardoor het gasverbruik laag was. Gustaf Dalén was ook de uitvinder van het 'zonneventiel', dat ervoor zorgde dat het boeilicht overdag werd uitgeschakeld.

In 1906 werd de eerste acetonboei van dit type uitgelegd bij Trädgårdsgrund, 2,9 km van Grimskär. Het bleek een zeer betrouwbaar functionerende gasboei te zijn, die weldra in allerlei landen werd gebruikt. De acetonboei was voor veel Nederlandse wateren echter niet erg geschikt. Door de relatief ondiepe wateren met sterke stromingen en de harde wind die vaak optreedt, slingeren de Nederlandse boeien vaak hevig. Een kortdurend flinkerlichtje is dan niet goed te zien. Het Nederlandse Loodswezen koos daarom primair voor het Blaugas, waarmee een onderbroken licht met langere lichtperioden werd verkregen. Een aantal gaslichtbakens op de vaste wal is nog wel uitgevoerd met acetyleenbranders en na de Tweede Wereldoor-

log zijn er Engelse acetyleenboeien uitgelegd ten noorden van de Waddeneilanden, om een veilige route langs de mijnenvelden aan te geven.

Propaangas

Propaan is een lichte fractie die vrijkomt bij de raffinage van olie en de winning uit gasvelden. Het wordt onder druk in vloeibare vorm geleverd en vooral gebruikt voor verwarming. Een mengsel van propaan en butaan – LPG genoemd – wordt gebruikt als autobrandstof. Propaan gaat al bij - 42 °C van de vloeibare naar de gasfase. Door dit lage ‘kookpunt’ is het een zeer geschikte brandstof, zelfs onder zeer koude omstandigheden. Propaan brandt zeer schoon waardoor de apparatuur waarin het gebruikt wordt weinig onderhoud nodig heeft. Bovendien is een nauwkeurige vlamregulatie mogelijk en de energiewaarde is hoog. Dit alles maakte propaangas zeer geschikt als brandstof voor de verlichting van boeien en kleine vaste lichtopstanden. Omstreeks 1935 was een van de twee Blaugascompressoren in Hoek van Holland stukgegaan. De vraag was toen of een vrij dure reparatie gerechtvaardigd was of dat beter gezocht kon worden naar een alternatief voor het Blaugas. Het Proefstation van ‘s-Rijkskustverlichting in Scheveningen heeft daarom in de jaren 1936 tot en met 1938 bij diverse boeien en lichtopstanden proeven gedaan met propaanverlichting. De conclusie was uiteindelijk dat propaan grote voordelen had ten opzichte van Blau- en

vetgas: de hoeveelheden die in flessen konden worden opgeslagen waren veel groter; de druk in de flessen was lager, waardoor er minder lekverliezen waren en propaan was goedkoper. Propaan kon worden geleverd door de firma Butagas in Pernis. Het personeel van het proefstation zou zelf kunnen zorgen voor de noodzakelijke aanpassingen aan de branders van lichtboeien en vaste bakens. Omdat dit naast het gewone werk moest gebeuren was er wel een aantal jaren nodig om dit voor elkaar te krijgen. Van Braam van Vloten, directeur van het proefstation, adviseerde de regering ook om voorzieningen te treffen in de Blaugasfabriek voor het produceren van vloeibaar Pintschgase – in plaats van het repareren van de Blaugas-compressor – zodat in de overgangperiode voldoende gas kon worden geproduceerd. Tevens stelde hij voor om de 1100 beschikbare grote voorraadflessen van het Blaugasflessenpark in Hoek van Holland te gebruiken voor het bewaren van een strategische voorraad propaan, voor het geval de firma Butagas door onvoorziene omstandigheden of calamiteiten niet in staat zou zijn om te leveren. Deze flessen, die te groot waren voor het reguliere transport, konden op diverse locaties worden bewaard, waaronder Hellevoetsluis.

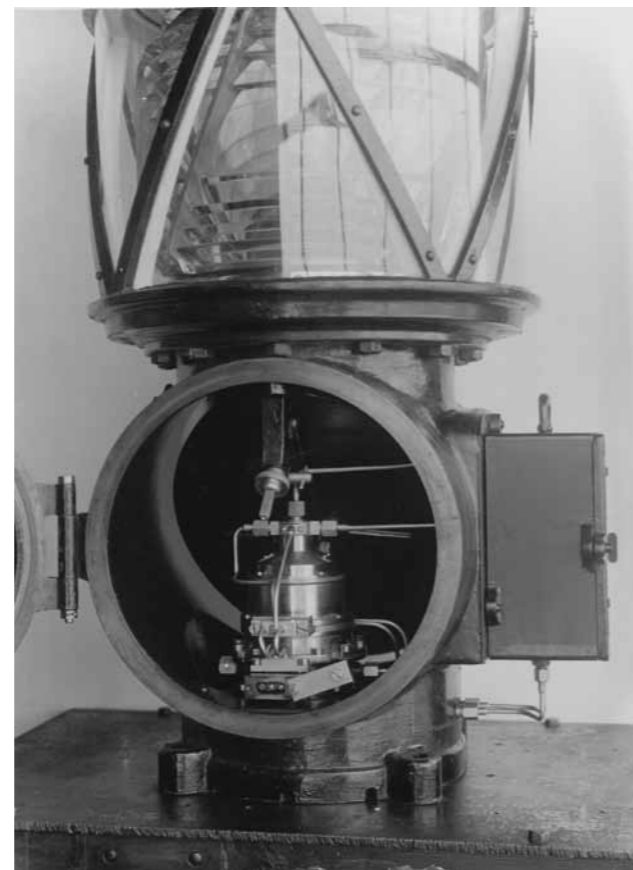
In 1939 is bij ministeriële beschikking bepaald dat Blaugas geleidelijk zou worden ‘afgebouwd’. Omdat de Tweede Wereldoorlog ertussen kwam, waren uiteindelijk pas in 1949 vrijwel alle gaslichten en lichtboeien aangepast voor het verbranden van propaan. De Blaugasfabriek werd



Hansweert havenlicht



Harlingen Zuiderdam lage licht



Harlingen propaanbrander

toen buiten gebruik gesteld, verkocht en eind jaren vijftig afgebroken.

De oude Blaugastanks van boeien en vaste lichtbakens konden over het algemeen gebruikt worden voor propaan. Alleen het ventiel moest worden aangepast. Deze tanks werden steeds bijgevuld vanuit 25-literflessen van de firma Butagas, die daarna weer leeg teruggingen naar Pernis. Die vullflessen werden uitgeleend door Butagas. Als ze binnen twee maanden weer terug waren hoefde er geen huur voor de flessen worden betaald. Omdat Pintsch AG tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken was geraakt bij de wapenindustrie is deze firma na de oorlog ontbonden. Uit Duitsland konden daarna geen boeilantaarns en aanverwante apparatuur meer worden geïmporteerd. Er was echter grote behoefte aan nieuw materiaal, want door het oorlogsgeweld was zo'n 75% van het boeienbestand en de secundaire verlichting vernield. Voor bestellingen uit andere landen waren er lange wachttijden. In de eerste jaren werden vooral boeilantaarns vanuit Engeland geïmporteerd, maar met name de flikkerapparaten bleken niet zo heel duurzaam te zijn. Later zijn vrijwel uitsluitend nog boeilantaarns bij de Zweedse firma AGA besteld. Tijdens de afbraak van de Blaugasfabriek in Hoek van Holland kwam een voorraad Blaugasflessen tevoorschijn die jarenlang in de kelder van de fabriek was opgeslagen. Het

was een zaak van de Technische Dienst van het proefstation in Scheveningen om ze af te voeren. Jan Ockhorst, die daar in 1958 in dienst is getreden, heeft er nog levendige herinneringen aan:

“Het was niet makkelijk om ze kwijt te raken” vertelt Jan. *“Niemand wilde ze hebben of vernietigen. De Marine niet, de brandweer niet, niemand. Uiteindelijk kregen we toestemming van de Marine om ze te dumpen bij het ankergebied voor Hoek van Holland. Met het betonningsvaartuig de Delfshaven werden ze vervoerd. De kraan op de flessen werd een beetje opgedraaid en vervolgens werden ze overboord geroeld. De flessen schoten als een raket door het zeewater. Het gas dat ontsnapte kwam boven water en langzamerhand was iedereen op het schip half bedwelmd. Toch moesten we doorgaan. Er werd steeds even gestopt om het gas gelegenheid te geven om weg te drijven. Het duurde veel langer dan gepland maar uiteindelijk is de klus geklaard.”*

Elektrificatie

De grote vuurtorens werden in de jaren twintig van Brandarislampen voorzien en eind jaren dertig waren ze allemaal op het elektriciteitsnet aangesloten. Omdat de elektriciteitsvoorziening nog niet volledig betrouwbaar was, bleef Blaugas in gebruik voor de reservelichten. Het proefstation in Scheveningen ontwikkelde in 1922 een lampwisselaar met een Brandarislamp en een Blaugasgloeilicht als reserve. Deze lampwisselaar is

op alle primaire kustlichten geïnstalleerd. Ze hebben nog lang dienst gedaan en zijn in de propaantijd ook allemaal omgebouwd voor propaanverbranding. Pas in de jaren 1950 werden lampverwisselaars met louter elektrische lampen geïntroduceerd.

De kleinere lichtopstanden hebben nog wat langer op elektriciteit moeten wachten maar uiteindelijk zijn alle gaslantaarns op vaste bakens vervangen door trommeloptieken met een elektrisch licht. Ook hierbij werden Blaugasgloeilichten als reserveverlichting gebruikt. Het havenlicht van Hansweert was een van de eerste vaste bakens die werden geëlektrificeerd. Het proefstation construeerde hiervoor een zogenoemde dubbellooptiek, bestaande uit twee boven elkaar geplaatste trommellen met 300 mm brandpuntsafstand, waarbij in de bovenste een Blaugasbrander was geplaatst en in de onderste een elektrische gloeilamp van 100 Watt. Deze constructie bevatte tevens een flikkerapparaat voor zowel de gasbrander als de elektrische lamp en een aansteek- en blusuurwerk. De dubbellooptiek van Hansweert werd als model gehanteerd voor alle andere vaste gaslichtbakens. Bij de lichtboeien duurde het nog langer voordat gas overbodig werd. Pas in de loop van de jaren zeventig is het propaan meer en meer vervangen door elektrisch licht met batterijvoeding en later met voeding door zonnecellen. Het gastijdperk bij de vaarwegmarkering was voorbij.



Noord Nieuwland lage licht

Bronnen:

- Catalogus van Julius Pintsch uit 1900
- Julius Pintsch. Van blikslager tot industrieel. Artikel van Erik Tiddens in de Vuurboet, zomer 2006.
- Over lichtboeien. Door den Inspecteur-Generaal John Höjer, van het Koninklijke Loodswezen van Zweden. Bijlage in het Jaarverslag 1907. Vertaald artikel.
- Verlichtingssystemen voor lichtboeien en onbewaakte lichten. Rapport van het Proefstation in Scheveningen. Zonder datum, vermoedelijk jaren 1930.
- Rapport omtrent de sedert Juni 1936 genomen praktische proeven met propaanverlichting en de daaruit voor algemeene invoering te trekken conclusies. Door Ir. P. Van Braam van Vloten, 1938.
- Jaarverslagen van het Proefstation voor 's-Rijks Kustverlichting te Scheveningen vanaf 1910.
- Diverse internetbronnen

Verantwoording afbeeldingen:

De foto's zijn afkomstig uit het archief van TDK, dat inmiddels bij Rijkswaterstaat in Rijswijk is ondergebracht. De afbeeldingen van de boeien komen uit de catalogus van Julius Pintsch uit 1900.



In 1922 construeerde het proefstation in Scheveningen een lampverwisselaar met Brandarislamp en Blaugasgloeilicht.



Pharophilatelie

door Anneke Menting

Waarom verzamelen we postzegels en wel speciaal die met vuurtorens. Ik heb het een aantal leden gevraagd en hier zijn hun reacties.

Jaap Termes zorgt als sinds jaar en dag voor ons postzegelnieuws, maar hoe begon hij zelf?

Al op de lagere school begon hij met alles wat postzegel was te verzamelen. Later, toen zijn vriend en buurjongen ging varen, kwamen ook de zegels met schepen bij de verzameling Nederland en overzeese gebiedsdelen. Maar het eind raakte hier zoek. Veel uitgaven kostten veel geld. Nederland was voor Jaap niet meer interessant en begin jaren '70 verkocht hij deze verzameling. Tussen de zegels van de schepen zaten ook vuurtorenzegels uit Oost-Duitsland en dat was het begin van Jaap's nieuwe verzameling. Hij maakte kennis met Derrick Jackson, de schrijver van het boek 'Lighthouses of England and Wales'. Dat was het begin van zijn correspondentie, van foto's ruilen en inwinnen van informatie. Hij werd lid van de Amerikaanse studiegroep 'Pharos', die later doorging onder de naam 'Beacon'. In 1992 kwam het Duitse 'Leuchfeuer' en in verschillende landen werden vuurtorenverenigingen opgericht. Daardoor correspondeert Jaap nu met mensen over de hele wereld en wisselt hij met hen nieuws uit over vuurtorenzegels, stempels, etc. Jaap heeft veel mooie zegels, maar vindt de mooiste die van Fidji, de Solo vuurtoren (K4666).



Joke van den Bergh schreef mij het volgende:

Ik spaarde al enige tijd Nederlandse postzegels, maar nadat ik lid ben geworden van de vuurtorenvereniging ben ik mijn verzameling vuurtorenzegels gaan aanleggen. Dat is ongeveer in 1999 geweest. Als ik het goed heb onthouden is mijn verzameldrang ontstaan na het inkijken van mijn eerste Vuurboet. Het hoofdstuk over de vuurtorenfilatelie heeft mij blijkbaar aangestoken! De eerste zegels die ik in mijn bezit kreeg waren die van een serie over de Nederlandse Waddeneilanden uit het jaar 1994, met afbeeldingen van de torens van Ameland, Terschelling en Vlieland.

Via postbeeld (een online winkel) kon ik vrij eenvoudig mijn collectie aanleggen en ook nog wat bijzondere oudere zegels bemachtigen. Mijn huidige collectie vuurtorenzegels telt op dit moment zo'n 1200 stuks. Enkele van mijn favoriete zegels zijn die in een serie uit 2007 waarop Franse vuurtorens staan afgebeeld. We hebben een aantal van deze torens zelf bezocht tijdens vakanties in Frankrijk en misschien daarom maakt deze getekende serie indruk op mij. Maar eigenlijk vind ik landen die ieder jaar een serie uitgeven het leukste om te verzamelen. Zo'n serie heeft voor mij meer waarde dan de losse zegels, al moet ik toegeven dat daar ook diamantjes tussen zitten. Landen als Estland, Duitsland, Letland en Spanje geven regelmatig de series uit die ik graag verzamel.



Piet Struijk geeft zijn dochter de schuld.

Onze dochter was een jaar of vijftien toen ze begon met het verzamelen van Nederlandse postzegels. Toen haar belangstelling verflauwde ben ik verder gegaan met de verzameling. Nederland is op de duurdere zegels na