

# De vuurtoren van Haamstede

door Peter Kouwenhoven

**De vuurtoren van Haamstede, officiële naam West-Schouwen en ook wel Westerschichtoren genoemd, is met zijn roodwitte spiraalband een van de meest opvallende vuurtorens in Nederland. Als een grote zuurstok steekt hij uit boven de bomen van Nieuw-Haamstede. Het is al meer dan anderhalve eeuw een belangrijk baken in het Zeeuwse deltagebied met zijn ingewikkelde patroon van stroomgeulen en zandplaten en wisselende getijden.**

In de veertiende eeuw was Schouwen nog een apart eiland, beschermd tegen het water door een grote ringdijk. In 1374 werd Schouwen via een dam verbonden met het nabijgelegen eiland Dreischor. In 1610 volgde een verbinding met het eiland Duiveland. Ook Bommeneede is een tijdje verbonden geweest met deze eilandengroep maar is in stormgeweld bezweken. Later is weer een deel van Bommeneede heroverd op de zee. Aan de zuidkant van Schouwen is in de loop van een aantal eeuwen veel land verloren gegaan maar uiteindelijk is Schouwen-Duiveland een stabiel eiland geworden.

Zierikzee, gelegen aan de luwe oostkant van Schouwen, groeide in de Middeleeuwen uit tot een van de belangrijkste steden van Holland en Zeeland. De koopvaardij, visserij, lakennijverheid en zoutindustrie zorgden er voor welvaart. In de vijftiende eeuw bloeide ook Brouwershaven op. Beide steden hadden grote invloed in de regio. Aan het begin van de achttiende eeuw kwam een einde aan de economische voorspoed. Schouwen-Duiveland werd een landbouweiland.

## Vuurboeten en kappen

Al vroeg in de veertiende eeuw was er behoefte om de monding van de Schelde – thans Oosterschelde – goed te markeren. In 1352 dienden de schippers van het Sint-Jacobs Gilde een verzoek in bij graaf Willem V om een ‘landteken’ (baken) te mogen oprichten in de westelijke duinen van het Zeeuwse eiland Schouwen. Het verzoek werd ingewilligd en omdat de vergunning blijkbaar voorlopig was, werd deze door hertog Albrecht op 17 juli 1359 en nogmaals op 19 augustus 1388 herbevestigd. Het gilde kreeg ook het recht om drie tonnen in zee te leggen en om bakengeld te innen.

Op een kaart uit 1540 staan twee hoge houten kappen aangegeven in de westelijke duinen van Schouwen: de ‘Noort Kaep’ en de ‘Zuydt kaep’. Ze vormen een zichtlijn om schepen veilig tussen de zandbank Banjaard en de westkust van Schouwen te geleiden. Vermoedelijk brandden er in die tijd nog geen vuren. Na 1540 zijn er vlakbij de Noort Kaep twee stenen vuurboeten bij gekomen, die met elkaar een lichtenlijn vormden om ook ‘s nachts de route



Fragment van een paskaart van Zeeland uit 1666, van Pieter Goos. Twee kappen in de duinen van Schouwen vormen een zichtlijn langs de stuurboordzijde van zandbank 'de Hille'. Twee vuurboeten vormen een lichtenlijn langs de bakboordzijde van zandbank 'Nieuwe Lant'. Beide geleidelijnen geven de veilige route aan naar de Scheldemond en Zierikzee.

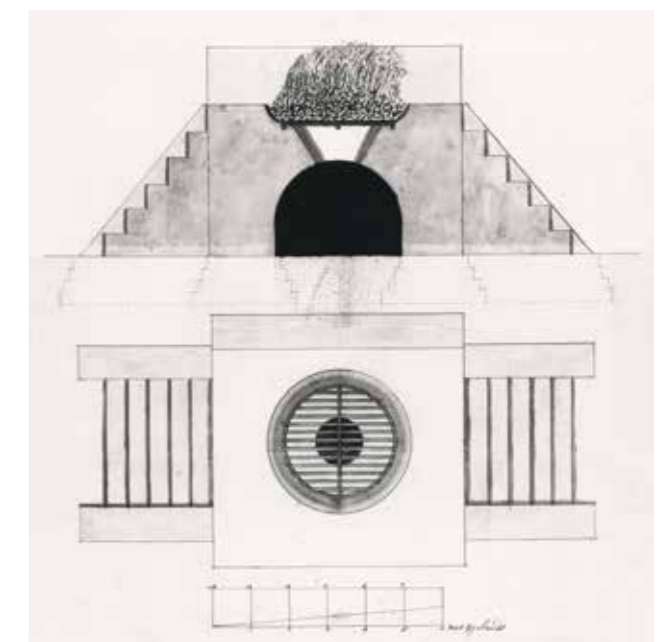
langs de Banjaard te markeren. De stad Zierikzee had alle belang bij een goede bebakening van de Scheldemond en droeg daarom de kosten van beheer en onderhoud van de bakens op het westeinde van Schouwen. De vuren brandden van oktober tot eind maart. Aanvankelijk werden hout en turf als brandstof gebruikt, later kolen. Door afslag van de kust kwam de stenen vuurboet op het hoogste duin in gevaar. Deze werd daarom afgebroken en in 1737 vervangen door een hoge houten vuurtoren op een duintop meer landinwaarts. Er werd ook een nieuwe stenen vuurboet op een lager gelegen plek gebouwd. De houten vuurtoren was geen lang leven beschoren: op 15 november 1744 brandde hij af tijdens een zware storm. Ter vervanging werd iets verder zuidwaarts een veel lagere stenen vuurboet gebouwd. De vuurboeten stortten daarna nog enkele malen in en werden dan onmiddellijk weer herbouwd. In 1797 probeerde men de vuren op de bakens te vervangen door réverbières – lantaarns met spiegels – maar vanaf 1802 werden toch weer kolen gestookt. In 1804 werden de vuren overgedragen aan het Departementaal Bestuur van Zeeland. In 1814 bleken de vuurboeten ingestort te zijn. Jonkheer A.C. Twent, inspecteur van het Loodswezen, verzocht de minister van Marine daarom op 2 september 1814 om twee nieuwe ‘vuurnuizen’ te mogen plaatsen. Het verzoek werd al na drie dagen ingewilligd. In verband met de toenemende scheepvaart brandden de beide nieuwe vuren vanaf 1815 elke nacht.

## Een nieuwe stenen vuurtoren

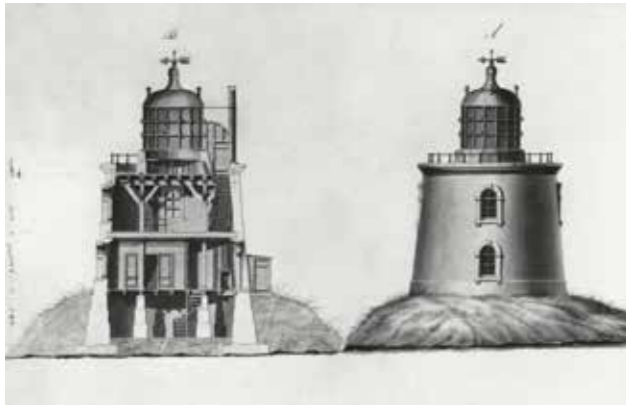
Beide vuurboeten werden daarna nog twee keer landinwaarts verplaatst, voordat duidelijk werd dat deze vorm van kustverlichting niet langer voldeed. In de winter van 1831-1832 vergingen vier schepen op de zandbanken voor de kust van Schouwen. De open kolenvuren waren bij storm niet goed te zien. Dit was in 1832 voor de Kamer



Fragment van een kaart van Joan Blaeu uit 1662, met daarop twee kappen en twee vuurboeten in de westelijke duinen van Schouwen.



Tekening uit 1814 van een van de twee identieke 'vuurnuizen'.



Ontwerp voor een kleine vuurtoren van Leendert Valk uit 1832.

van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam aanleiding om een verzoek in te dienen bij het departement van Marine om de open vuren te vervangen door een draaiend licht. Vooral vanwege het belang van de scheepvaart op Rotterdam, toen al een van de grootste handelssteden, adviseerde Twent de minister van Marine in te stemmen met het plaatsen van een nieuw kustlicht. Leendert Valk, tekenaar bij het Loodswezen, begon vervolgens aan een ontwerp voor de nieuwe vuurtoren. In eerste instantie maakte hij een ontwerp voor een kleine toren bovenop een hoog duin. Maar omdat de duintoppen veel last hadden van verstuing werd later gekozen voor een hoge toren in een laagte achter de duinen. Ondertussen woedde er in Nederland een stevige discussie over het oprichten van een monument voor luitenant-ter-zee Carel Josephus van Speyk, die op 5 februari 1831

zijn kanonneerboot op de Schelde opblies om het schip uit handen van de opstandige Belgen te houden. Het College Zeemanshoop, dat geld inzamelde voor de oprichting van een vuurtoren als monument voor onze 'nationale zeeheld', had sterke voorkeur voor Egmond aan Zee als locatie voor het monument. Twent daarentegen pleitte voor een monumentale vuurtoren op Schouwen. Bij brief van het ministerie van Marine d.d. 15 mei 1833 werd voorlopig bepaald dat het te Schouwen op te richten kustlicht met de naam van Van Speyk zou worden verbonden. Leendert Valk maakte daarvoor een ontwerp. Uiteindelijk kreeg het College Zeemanshoop toch zijn zin. Begin 1836 werd besloten dat de noordelijke vuurtoren van Egmond aan Zee verbouwd zou worden tot Van Speykmonument. Leendert Valk gebruikte zijn ontwerp voor het monument wel als basis voor de bouwtekening van de vuurtoren op Schouwen.

In 1835 werd een onderzoek uitgevoerd naar de meest geschikte locatie voor de vuurtoren op Schouwen, door inspecteur-generaal Twent, de ingenieur van 's Rijkswaterstaat A. Caland en Leendert Valk. Ze zochten naar een plek die de komende eeuwen gevrijwaard zou blijven van kustafslag en met een stevige ondergrond. Op 3 december 1835 leverden de drie heren hun rapport met bevindingen op en op 9 oktober 1836 werd een voorlopig contract getekend voor de aankoop van een stuk grond in de westelijke duinen.

Men wilde in de vuurtoren van West-Schouwen gebruik maken van een optiek naar het ontwerp van de Fransman Augustin Fresnel. Daarmee was echter nog niet veel ervaring opgedaan. Rijksgeschutgieter Maritz en Zoon in



De vuurtoren van West-Schouwen en twee lichtwachterswoningen in 1840, dwarsdoorsnede en vooraanzicht.



Den Haag, die zich had toegelegd op het vervaardigen van deze optieken, heeft uitgebreide experimenten uitgevoerd. West-Schouwen zou een draailicht moeten krijgen om het te onderscheiden van de vaste lichten van Westkappelle en Goedereede. Op 18 augustus 1836 werd een contract met Maritz en Zoon getekend voor het leveren van een draaiende Fresneloptiek van de tweede grootte en het vervaardigen en plaatsen van een zestienhoekige lantaarn. Op 8 maart 1837 werd de bouw van de vuurtoren en drie lichtwachterswoningen aanbesteed aan Jan Gerrit Pallada uit Vreeswijk, dezelfde aannemer die in 1833-1834 de twee vuurtorens van Egmond aan Zee bouwde. Het uitvoerende werk werd overigens gedaan door Pallada's compagnon G. van Limbeek. Leendert Valk werd aangesteld als hoofdopzichter voor dit project. Hij werd daarbij geassisteerd door de onderopzichters C. Moyes, meestertimmerman te Goedereede en beëdigd landmeter J. Boerman.

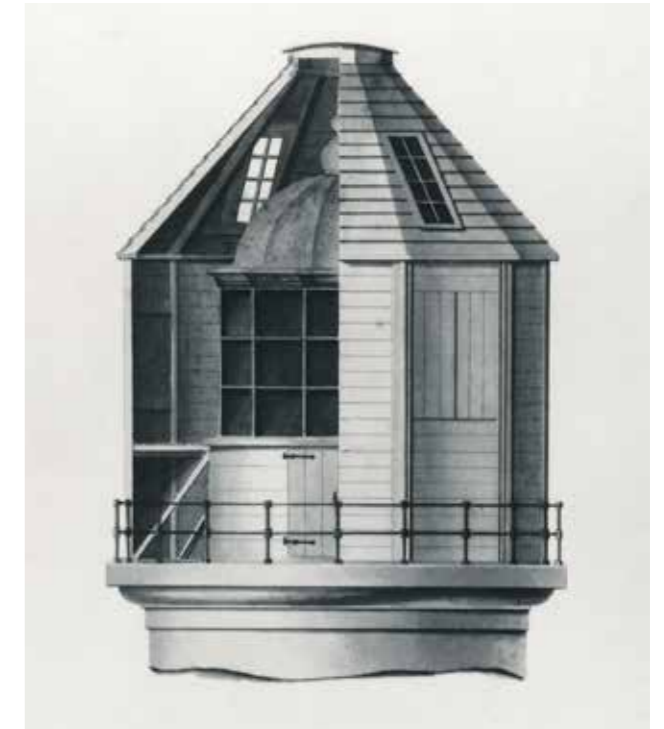
De fundering van de toren bestaat uit een raamwerk van houten balken dat rust op 201 heipalen, met daarop een gemetselde basis. A.C Twent legde daarop op 7 september 1837 de eerste steen. Op deze fundering werd de toren gebouwd, bestaande uit twee gemetselde cilinders met daartussen een wenteltrap met 190 hardstenen treden.

De buitentoren heeft 6 lichtnissen, waarin ramen zijn geplaatst en banken die de vermoeide beklimmer van de toren een rustplaats bieden. De binnenschacht heeft kleinere ramen precies tegenover de lichtnissen. Wanneer de buitenramen en de binnenramen gelijktijdig open worden gezet kan verse lucht door de hele toren stromen. De helft van de voet van de toren is omgeven met magazijnen, die destijds werden gebruikt voor de berging van olie, steenkool, hout, turf en andere voorraden.

Eind december 1838 was Pallada vrijwel klaar met de bouw van de vuurtoren. Er moest alleen nog een gedenksteen met inscriptie worden gemaakt en geplaatst. Ook moest op de hardstenen lantaarnvoet nog een houten kap worden gebouwd waaronder de lantaarn kon worden opgesteld. Deze houten kap was een tijdelijke voorziening om het werk aan de lantaarn in een beschutte omgeving plaats te kunnen laten vinden. Door aanhoudend slecht weer trad daarbij echter flink vertraging op. Pas medio april 1839 kon Maritz beginnen met het opstellen van de lantaarn. Drie werklieden van de rijkswerf te Vlissingen hielpen hierbij. Het werk vlotte niet zo erg, mede door vertragingen bij de leveringen van onderdelen van het lichttoestel.

In november 1839 stortte een van de nog functionerende stenen vuurboeten in. Dit legde druk op het afronden van de werkzaamheden aan de nieuwe vuurtoren. Twent schreef daarom op 15 november 1839 een brief aan het departement van Marine om de heren Maritz aan te sporen hun werk snel af te maken, zodat het lichttoestel in gebruik zou kunnen worden genomen, nadat alle gebreken op hun kosten waren hersteld.

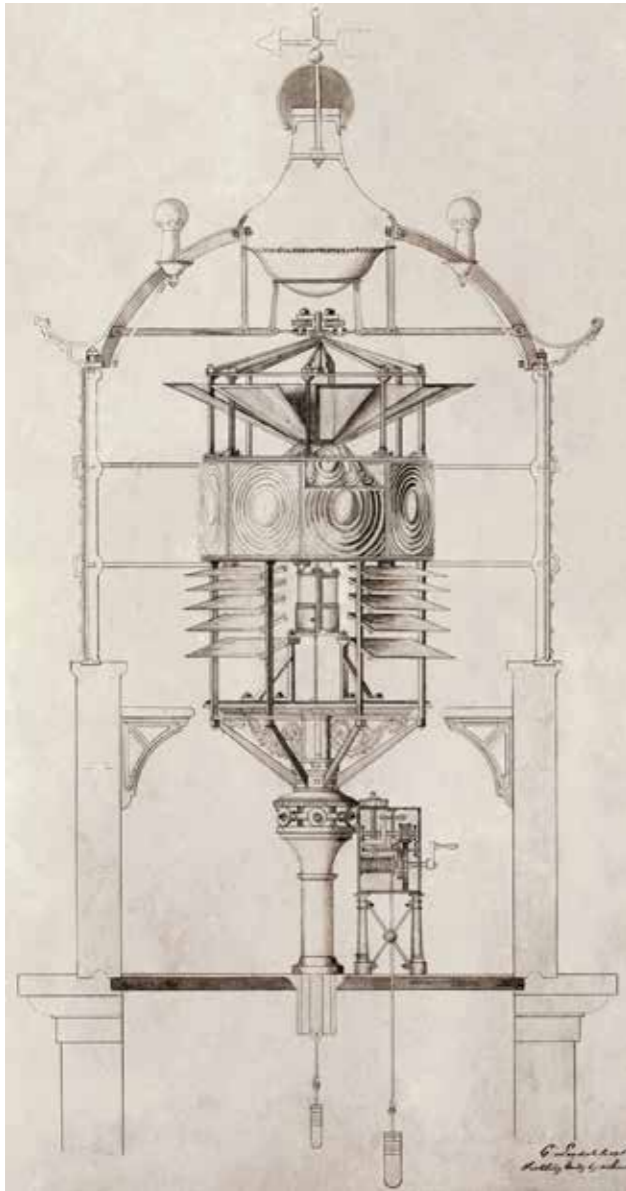
Op 25 maart 1840 kon Twent het licht van de vuurtoren voor het eerst ontsteken. De optiek bestond uit acht panelen die, aangedreven door een uurwerk met valgewicht, in 12 minuten ronddraaiden. Het toestel toonde



Tekening van de houten kap die bescherming moest bieden bij de opbouw van de lantaarn.



Het bovenste gedeelte van de vuurtoren in 1840.



De optiek van West-Schouwen uit 1840.

daardoor elke anderhalve minuut twee witte schitteringen. Het valgewicht kon vrij zakken in de binnenschacht van de toren en moest regelmatig door de lichtwachters worden opgehesen. Onderin de binnenschacht was een bak geplaatst, gevuld met hooi en stro, om het zware valgewicht op te vangen, mocht het koord breken. De lichtbron was een Argandse lamp die gevoed werd met patentolie. De olie werd met een mechanische inrichting naar de lamp gepompt.

Leonel Fresnel, broer van Augustin en hoofdingenieur-directeur van de kustverlichting in Frankrijk, kwam op bezoek om het licht te inspecteren. Het overtrof zijn verwachting. Het was een ongewoon krachtig licht waar met bewondering en trots over werd geschreven, in voor die tijd kenmerkende lange en verheven zinnen. Na de Brandaris op Terschelling (in 1935) was dit de tweede vuurtoren in Nederland die een draaiend licht kreeg. In de hal naar de toren werd een gevelsteen geplaatst die

herinnert aan het leggen van de eerste steen op 7 september 1837 en de eerste ontsteking van het licht op 25 maart 1840.

#### Veranderingen aan de verlichting

Het oorspronkelijke lichttoestel uit 1839 functioneerde tot 1882. In dat jaar werd het vervangen door een draaiende optiek van Chance Brothers, met een petroleumvlamlicht als lichtbron. Deze optiek van de eerste grootte bestond uit 6 keer 2 panelen, waarmee elke 30 seconden 2 witte schitteringen werden getoond. Voor dit lichttoestel was meer ruimte nodig in de lantaarn. De hardstenen lantaarnvoet werd daarom afgebroken en vervangen door een gietijzeren lantaarnvoet en een nieuwe lantaarn, geleverd door de firma Penn & Bauduin uit Dordrecht. In december 1910 werd het petroleumvlamlicht vervangen door een pharolinegloeilicht.

In 1922 kreeg de kop van de vuurtoren opnieuw een ander aanzicht: Op de omloop werd een stalen kustwachtpost gebouwd. Het werk hiervoor werd op 12 juli 1922 aanbesteed aan de firma Penn & Bauduin uit Dordrecht.

Op 22 juni 1934 werd het licht geëlektrificeerd: de uurwerk aandrijving van de optiek werd vervangen door een elektromotor en het gloeilicht maakte plaats voor een elektrische gloeilamp. Tevens werd de omwentelingsnelheid van de optiek verdubbeld. Door het grotere bereik van dit licht werd het lichtschip Schouwenbank – dat sinds 1881 op die positie lag – overbodig. Het werd in septem-



De optiek van West-Schouwen uit 1882.



De vuurtoren in 1913, nog zonder spiraal.

ber 1934 binnengehaald. Omdat de sneldraaiende optiek van West-Schouwen hetzelfde karakter had als dat van het lichtschip Noord Hinder, werd de draaisnelheid in 1936 toch weer verminderd.

#### Oorlog en herstel

Op 10 mei 1940 voerden Duitse vliegtuigen een aanval uit op het in 1931 gereed gekomen vliegveld Haamstede. Met boordmitrailleurs en -kanonnen werden de aanwezige vliegtuigen vernietigd en werd ook de optiek van de vuurtoren in scherven geschoten. Tijdens de bezetting brachten de Duitsers in de binnenschacht houten balken aan met een vloer waarop springladingen werden aangebracht. Bovenop de toren werd afweergeschut geplaatst. In 1942 bouwden zierend het vliegveld en de vuurtoren een groot aantal bunkers en een kustbatterij. West-Schouwen werd daarmee onderdeel van de Atlantikwall, de Duitse verdedigingslinie langs de westkust van Europa. De vuurtoren heeft de oorlog overleefd, de springladingen zijn niet ontstoken. De Duitsers hebben wel de onderste 20 traptreden met handgranaten opgeblazen om de toegang tot de toren te beletten. Na de oorlog zijn deze door betonnen traptreden vervangen.

In 1946 werd in de nog steeds glasloze lantaarn een hulplicht geplaatst. Het karakter daarvan was Fl(3+1)W20s, ofwel een groepschitterlicht waarbij in 20 seconden drie witte schitteringen vlak na elkaar werden getoond, gevolgd door een vierde die iets langer op zich liet wach-



De vuurtoren in 1947, met hulplicht.

ten. Pas in juni 1948 werd er weer glas in de lantaarn gezet. In de periode 1952-1953 werd de houtconstructie voor de springladingen verwijderd en de machinekamer ter hoogte van de eerste omloop gemoderniseerd. Ook werd een nieuw aandrijfmechanisme voor het verlichtingstoestel geïnstalleerd en de kwikbak waarin de optiek draaide werd vervangen door een kogellager. De toren kreeg een nieuwe optiek van de tweede grootte, met zes panelen, geleverd door de firma Barbier, Bénard & Turenne uit Parijs. Deze optiek is er nog steeds. Het licht werd op 28 mei 1953 voor het eerst ontstoken. Het karakter is Fl(2+1)W15s. De lichtbron was in eerste instantie een Brandarislamp van 4.200 watt, met een gasgloeilicht als reserve. Heden ten dage is het licht afkomstig van een lampenwisselaar met kwikjodidelampen met een vermogen van 2.000 watt. Om te voorkomen dat vogels zich tijdens de trek te pletter vliegen tegen de lantaarn of de toren is in 1953 vogelverlichting op de toren aangebracht. In 1979 kreeg de vuurtoren radar. Omdat het lichthuis uit 1882 te zwak was om de draaiende radarscanner te dragen, werd het vervangen door een nieuw exemplaar van roestvrij staal en voorzien van onbreekbare ruiten van polymethaanacryl. Het oude lichthuis verhuisde in 1981 naar Burghsluis, waar het dienst doet als kantoor van de havenmeester. In 1983 werd er vanwege strengere arbo-eisen een elektrische lift aangebracht in de toren, zodat de vuurtorenwachters de dagelijks klim over 226 treden voortaan bespaard bleef.



De vuurtoren in 1953. De rode spiraal is nog niet doorgetrokken.

### Beschrijving

De vuurtoren van Haamstede heeft een unieke beschrijving. Dit heeft te maken met de nabijheid van vliegveld Haamstede. Omdat de oorspronkelijke grauwe kleur van de vuurtoren niet goed opviel was het nodig dit hoge obstakel beter herkenbaar te maken voor de piloten. De firma A.M. Coomans te Haamstede kreeg daarom in 1935 de opdracht om een rode spiraal op een witte ondergrond aan te brengen op de vuurtoren. De spiraal werden met touwen die om de toren werden gedraaid uitgetekend. Daarbij mochten de raampjes niet half in het rood en half in het wit komen. De spiraal kwam alleen op het midden-gedeelte van de toren, de boven- en onderkant moesten egaal rood worden geverfd. Coomans en zijn personeel voerden vanuit een aan touwen hangende bak onder moeilijke omstandigheden een aantal verfexperimenten uit. Men wilde weten welke verf het best hield in weer en zoute zeewind. Voor het wit koos men een mengsel van wit cement en taptemelk. De rode verf werd besteld bij de firma Drost in Venlo. In 1936 bleek dat de rode verf zich goed had gehouden maar dat het wit er vanaf was geregend. Er werden opnieuw proeven gedaan om de samenstelling van de witte verf te bepalen. Het nieuwe mengsel dat werd gebruikt voor de witte baan bleek ook niet duurzaam en daarom werden de witte banen in 1937 voor de derde keer geverfd. Een mengsel van 100 kg witte cement en 130 liter karnemelk bleek wel te voldoen. Bij



De vuurtoren en drie lichtwachterswoningen omstreeks 1960.

deze verfbeurt werd het egaal rode gedeelte van de toren boven het magazijn geheel wit geverfd. De schilders van Coomans waren inmiddels meer ervaren en de bak waarin zij stonden kon met een gemotoriseerde lierinstallatie vlugger langs de toren worden opgetrokken. In juni 1940 hebben de Duitsers de toren groen geschilderd om hem te camoufleren. Deze verf was van slechte kwaliteit. Na de oorlog was een groot deel van het groen weggespoeld, zodat de rode en witte banden weer zichtbaar werden. In 1950 heeft de firma Coomans de toren weer geheel fris in de verf gezet. Bij deze verfbeurt bleef het onderste deel van de toren egaal wit. Pas in 1955 is de rode spiraal helemaal naar beneden doorgetrokken, tot aan het dak van het magazijn. In 1986 gebruikten de kunstenaars R.D.E. (Ootje) Oxenaar en J.J. Kruit de vuurtoren van West-Schouwen als hoofdmotief voor het bankbiljet van 250 gulden. Dit kleurige, paarsgetinte bankbiljet, dat in de volksmond 'de Vuurtoren' werd genoemd, was door de vele beveiligingskenmerken moeilijk te vervalsen. Een van die kenmerken is de tekst in de smalle strook onder het lichthuis, in minuscule kleine letters. Het zijn de eerste zeven regels van het gedicht 'Een eerlijk zeemansgraf' van J.J. Slauerhof. Dit fragment gaat over ... een vuurtoren.

### Problemen met de fundering

In de jaren zeventig ontstonden er problemen met de

fundering van de toren. Het grondwaterpeil in de duinen was zo ver gezakt dat het houten raamwerk en de heipalen boven het grondwater uitkwamen, waardoor ze dreigden te gaan verrotten. Om het hout te conserveren moet het onder water staan. Men veronderstelde eerst dat de grondwateronttrekking door de Watermaatschappij Zuid-West Nederland de oorzaak was voor het zakken van het grondwaterpeil maar later was men ervan overtuigd dat dit kwam door duinafslag. Bovendien waren de jaren 1970-1973 erg droog. De Bouwkundige Dienst van het Loodswezen constateerde in 1974 dat maatregelen noodzakelijk waren. Even was er sprake van een plan om de schimmels die de verrotting veroorzaakten te bestrijden door gifgas in de bodem te spuiten. Omdat men zich realiseerde dat daardoor binnen een straal van enkele tientallen meters plantengroei onmogelijk zou worden, werd al snel gekozen voor een andere oplossing. In het voorjaar van 1975 injecteerde de firma Soleton b.v. uit Rijswijk de zandlaag rondom het bovenste deel van de houten fundering via een groot aantal boorgaten met een mengsel van waterglas (een chemische stof), cement en bentoniet (zweklei). Door dit mengsel werd de grond keihard, waarmee een solide fundering van de vuurtoren werd verkregen.

### Lichtwachters

Gelijk met de bouw van de vuurtoren werden er in de periode 1837-1838 rondom de vuurtoren drie woningen gebouwd, waarin drie lichtwachters en een opzichter woonden. In 1885 werd 200 meter verderop nog een dubbele lichtwachterswoning gebouwd. Dit hield verband met de oprichting van de Kustwacht, waarvoor uitbreiding van personeel nodig was. Deze laatste woning was al snel niet meer door lichtwachters in gebruik maar door ander marinepersoneel. De dubbele woning werd in 1963 overgedragen aan de dienst der Domeinen en vervolgens verkocht aan een notaris, die het pand verbouwde tot tweede huis. Uiterlijk waren de drie woningen bij de vuurtoren gelijk maar binnenin verschilden ze van indeling. Vanaf de vuurtoren bezien staat links de voormalige opzichterswoning. Rechts staat een lichtwachterswoning waarvan de helft als werkplaats en inspectieruimte was ingericht. De woning tegenover de vuurtoren was in tweeën gedeeld, om ruimte te bieden aan twee lichtwachters. Elke woning had een eigen moestuin. Voor alle lichtwachtersgezinnen was er één gezamenlijke douche: de gezinnen hadden elk een vaste dag in de week waarop ze zich konden wassen. Op 12 mei 1839 werden bij Koninklijk Besluit benoemd: Rogier Cornelis de Wijs van Sanen, tot opziener, waaraan werden toegevoegd Jan Jacob Noorman, Arie van Verre en Cornelis Kwant als lichtwachters. Cornelis Kwant was de laatste stoker op de vuurboeten. Vanaf het begin was de vuurtoren 24 uur per dag bemand. In het rijtje lichtwachters dat dienst heeft gedaan op de vuurtoren van Haamstede valt de naam Saman op. Roeland Saman (geboren in 1918) was van augustus 1947 tot september 1957 lichtwachter en van november 1960 tot april 1981 hoofdkustwachter. Zijn vader Krijn (geboren



Opzichter Adriaan Ros en zijn lichtwachters op de vuurtoren tijdens de mobilisatie in de jaren 1914-1918.

in 1887) deed van december 1922 tot maart 1952 dienst als lichtwachter en zijn grootvader Roeland (geboren in 1857) hield van juli 1891 tot december 1922 wacht op de toren. Op de omloop van de toren stond in de beginperiode een optische telegraaf, waarmee met borden en vleugels signalen konden worden gegeven. Hiermee werden berichten verzonden naar de inspecteur van het Loodswezen in Brouwershaven over in nood verkerende schepen, om hulpverlening op gang te brengen. Communicatie met de schippers van voorbijvarende schepen vond plaats met seinvlaggen. Later deden de elektrische telegraaf, de telefoon en de marifoon hun intrede. Toen de vuurtoren in 1979 van radar werd voorzien kregen de vijf kustwachters een cursus bij Pilot-Maas in Hoek van Holland, waarmee ze werden voorbereid op een functie als zeebeveiligingsambtenaar (zeeverkeersleider). Tot 1 januari 1995 is de toren bemand geweest. De radarsignalen worden sindsdien door de zeeverkeersleiders van de vuurtoren bij Ouddorp gelezen. De lichtwachterswoningen werden verkocht aan particulieren.

### Bronnen:

- R. ten Kate, 1988. De kustlichten van Schouwen. Opgenomen in: De kroniek van het land van de zeemeermin 13(1988)43-61.
- Jop Steenhof de Jong & Jeroen Rijpsma, 2014. Een eeuw Nieuw-Haamstede. Van schrale grond tot meest geliefde gebied van Zeeland.
- Archief van wijlen Henk Huis uit Voorburg.
- Archief van Piet Nota, West-Terschelling.
- Peter Kouwenhoven, 2010. Vuurtorens, lichtscheperen en kapen. Nautisch erfgoed van Nederland.
- Zwart-witfoto's en tekeningen: archieven van Henk Huis, Rijkswaterstaat en Beeldbank gemeente Schouwen-Duiveland.