



Een ontmoeting met

Roeland Saman, geboren 22 maart 1918 te Brouwershaven. Naar aanleiding van het stopzetten van het bemannen van de vuurtoren West Schouwen hebben we een ontmoeting met hem. Hij was van 1947 tot 1981, met een korte onderbreking, hoofdkustwachter op de vuurtoren van Burgh - Haamstede. De derde generatie, want zijn grootvader werd in 1891 benoemd als vuurtorenwachter en de vader van Roeland Saman kwam in 1921 op de vuurtoren. Zijn zoon maakt deel uit van de bemanning van de vuurtoren van Ouddorp, de vierde generatie dus. Roeland Saman volgde in Vlissingen aan de zeevaartschool de opleiding voor scheepswerktuigkundige, waarna hij bij de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij ging varen. In 1940 moest hij in dienst en na de

Duitse invasie werd hij door de bezetter gevangen genomen. Hij werd door de Duitsers naar Hamburg vervoerd en daar met een aantal lotgenoten uit Haamstede en Zierikzee te werk gesteld. Ze werden vanaf Scharendijke weg-gevoerd op rijnsaken en via de Hollandse waterwegen naar Kampen vervoerd, van daar met de trein naar Hamburg. Daar werd de groep gelegerd onder een dichtgespijkerde tribune van een paardenrenbaan. "We wisten al, dat de Engelsen bezig waren de Elbe over te trekken en op een dag hebben we met z'n drieën kans gezien om te ontsnappen en naar bevrijd gebied te vluchten." Na veel omzwervingen is hij terug gekomen in Burgh, waar hij meteen werk moest zoeken omdat zijn gezin al die tijd geen financiële ondersteuning had gehad. "Gelukkig zijn mijn vrouw en kinderen door familie opgevangen in die tijd," aldus de heer Saman.



Hij werkte bij een loodgietersbedrijf en moest in 1947 een karweitje opknappen aan de vuurtoren op Westschouwen. Er werd hem toen door marine - autoriteiten gevraagd om op de vuurtoren te komen werken.

In mei 1940 was de lichtinstallatie door 22 Duitse vliegtuigen vernield. "Mijn vader deed toen dienst op de toren. Hij wilde geen loyaliteitsverklaring ondertekenen en hij werd daarop door de bezetters op non-actief gesteld. Omdat hij ambtenaar was kreeg hij toch een uitkering. Hij werd wel zijn huis, dat bij de vuurtoren stond, uitgezet." Rond de vuurtoren heeft altijd een aantal woningen gestaan als behuizing voor de lichtwachters die de toren bemanden. "Wij zijn daar ook gaan wonen, toen ik in dienst kwam. We hebben er altijd heerlijk gewoond, zo vrij als een vogeltje."

De Westschouwse kust is vanouds berucht bij zeevaarders vanwege de gevaarlijke stromingen en ondiepten. In de middeleeuwen was Westen



Eén van de huizen waarin de vuurtorenwachters woonden.

Schouwen volgens de kroniekschrijvers een druk handelscentrum en talloze schepen voeren af en aan met hun handelswaar. Volgens de overlevering werd er op het Noordduin een kleine kapel, "Onze Lieve Vrouwe op Zee" gesticht. In de woeste golven, in storm en noodweer zou menig zeeman zijn beschermheilige Onze Lieve Vrouwe om bijstand en bewaring hebben aangeroepen. (Fundamenten van de kapel werden in 1907 teruggevonden).

Praktische bijstand werd door de kustbewoners verleend. Voor de naderende schepen werden op opvallende plaatsen vuurboeten opgericht. Door het licht van die hoge houtvuren konden stuurlieden hun koers bepalen. Er werd onderscheid gemaakt tussen 'zeevuren' en 'vissersvuren', want de vissers deden hun werk doorgaans dicht onder de kust.

Na verloop van tijd werden de houtvuren vervangen door kolenvuren en nog later werden er olielampen of kaarsenlampen opgehangen als vuurbakens.

In de winter van 1831/32 vonden er twee ernstige scheepsrampen plaats op de banken vóór de Schouwse kust. Dat was voor de Kamer van

Koophandel en Fabrieken te Rotterdam aanleiding een verzoek in te dienen bij het departement van Marine om de twee open vuren op Schouwen te vervangen door een draaiend licht (Zie Kroniek 1988, R. ten Kate).

Rotterdam had baat bij een veilige vaarroute langs de gevaarlijke banken bij Schouwen en Goedereede en achtte een goede bebakening voor de schepen van het hoogste belang. Een stenen vuurtoren werd gebouwd en op 25 maart 1840 werd het licht voor het eerst ontstoken door de Inspecteur-Generaal voor het Loodswezen, A. C. Twent.

"De kustwacht was het voornaamste onderdeel van ons werk," aldus de heer Saman, "het onderhoud aan de lampen was eigenlijk meer bijzaak. Vanuit je hoge post kon je zien of een schip een verkeerde koers aanhield en door middel van licht- en vlaggenseinen moest ik dan de juiste koers doorgeven. Verder moest ik controleren of de betonnen en lichtboeien nog op hun plaats lagen. Als er afwijkingen waren moesten die doorgegeven worden aan het kustwachtcentrum in Hoek van Holland. We moesten de

smokkelhandel in de gaten houden en vreemde vissersvaartuigen die binnen het territoriale gebied voeren aan de douane melden. Verder sleepboten waarschuwen als er een schip aan de grond liep en bij noodseinen reddingsvaartuigen waarschuwen. Vroeger was er nog geen radio-contact met de schepen. We moesten alles telefonisch doen en met seinen. We belden naar Hoek van Holland en van daaruit werd er radio-contact met de schepen opgenomen. Dagelijks werden er weerberichten doorgegeven naar de vliegelden.”

Langs Schouwen loopt een drukke vaarroute, want alle schepen die vanuit het Engelse Kanaal een noordelijk koers kiezen komen er langs en al die scheepvaart moet door de geulen van de Banjaard. De Banjaard is een grote zandbank voor de kust met veel dieptes en ondieptes en smalle vaargeulen. Roeland Saman werkte 5 jaar met zijn vader samen en van hem leerde hij de dieptes en ondieptes van de zandbank kennen.

“Soms liep het allemaal minder goed af dan we verwacht hadden,” vertelt R. Saman, “zoals in die nacht van de ramp van ‘53. De Westhoek bleef droog dus ons werk ging gewoon door. Voor de kust voer een Finse vrachtboot van 2.000 BRT, het was springvloed en de storm loeide. We zagen dat het schip stuurloos raakte en op de Banjaard zwalkte. We probeerden samen te wisselen, maar die van hen waren zo onafhankelijk dat we niet begrepen wat er aan de hand was. We hebben de reddingsboten en sleepboten gewaarschuwd, maar we konden niet voorkomen dat het schip op het strand werd geslagen. De bemanning heeft dit gelukkig overleefd. Het schip had averij aan het roer.

Eerder was de vrachtvaarder “De Meerkerk” vergaan voor de Schouwse kust. Het schip was geladen met flesjes parfumextract, die op het strand aanspoelden. Mensen die de flesjes op het strand vonden namen ze mee naar huis. Als je maar één druppel van dat spul gebruikte, was het hele huis gevuld met de geur ervan, dus je begrijpt dat de jongelui daar heel wat grappen mee uithaalden. Een andere keer spoelden er pakken meel aan. De mensen namen ze mee naar huis en kookten er pap van, het bleek lijmpoeder te zijn.”

Omdat de heer Saman hoofdkustwachter was moest hij altijd gewaarschuwd worden als er een schip in nood was, of hij nu dienst had of niet. Dat betekende dat hij eigenlijk nooit vrij was. Voor de vogelbescherming hield hij statistieken bij over de vogeltrek en naar het KNMI in de Bilt moesten schriftelijke verslagen van het verloop van een onweersbui worden gestuurd. Als er brand werd gesignaleerd werd daarvan onmiddellijk melding gemaakt. Hij vindt het spijtig dat door bezuinigingen per 1 januari 1995 de vuurtoren van Burgh - Haamstede niet meer zal worden bemand. De scheepvaartfunctie loopt nu via de toren van Ouddorp, daar kan op radar worden waargenomen wat hier voor de kust gebeurt. “Nogal riskant,” vindt de heer Saman, “de ondieptes voor de kust zijn verraderlijk. Wat je optisch waarneemt kan nooit vervangen worden door instrumenten. Bovendien een verlies voor Schouwen. Wij waren het oor en het oog van de natie.”

B. R.-de R.
Burgh - Haamstede, 25 augustus 1994



*“Fonteynen, spiegels, aerdigh groen,
Kan voordeel aen ‘t gesichte doen,
Ghy daerom, als den dagh begint,
Soo weest tot heuvels meest gesint,
Maer als de dagh dan heeft gedaen,
Soo gaet dan aen het water staen.”*

J-Cats