

RUIM 300 JAAR ROTTERDAMSE LOODSDIENST

DOOR A. M. OVERWATER

ROTTERDAM heeft een gemeentelijke havenloodsdienst, een onderdeel van de Haven- en Loodsdienst, die onder leiding staat van de havenmeester en ressorteert onder het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Deze havenloodsdienst kwam na de eerste wereldoorlog tot stand, nadat de tot dusver zelfstandig werkende havenloodsen in de oorlogstijd door het sterk afnemende scheepvaartverkeer hun middel van bestaan zo ver terug hadden zien lopen, dat zij bij de gemeentelijke overheid om hulp hadden aangeklopt. Na dat dieptepunt in hun bestaan maakten zij graag gebruik van de gelegenheid om in gemeentedienst te komen.

Het begin van de gemeentelijke havenloodsdienst betekende tevens het einde van een havenloodsdienst, waarbij de loodsen geen ambtenaar waren, maar waar hun dienstverlening wel onder toezicht van het gemeentebestuur stond. Verschillende verordeningen in het gemeenteblad bepaalden de inrichting van deze dienst, de tarieven, verhoudingen, aanstellingseisen, toezicht en vele andere zaken.

De oudste gemeentelijke bepalingen aangaande deze particuliere loodsdienst dateren van 12 april 1860, enige maanden nadat de loodswet van 1859 in werking was getreden, waarbij aan de Staat de uitsluitende bevoegdheid tot het doen beloodsen van zeeschepen werd voorbehouden. Daarbij werd bepaald, dat alle gemeentelijke binnenloodsdiensten werden opgeheven en dat alleen de plaatselijke loodsdiensten in de binnenhavens zouden worden geregeld en beheerd door de gemeentebesturen.

Die bepaling trof ook Rotterdam, dat een uitgebreide binnenloodsdienst bezat. Ook deze dienst was een particuliere onderneming, die geregeld werd door gemeentelijke keuren en ordonnances, teruggaande tot 1662. De tarieven spreken van beloodsing op Amsterdam, Dordrecht en Gouda, Den Briel en Maassluis, Strijensas, Zierikzee, Hellevoetsluis, Veere, Vlissingen en Brouwershaven.

Voordat men in Rotterdam regels stelde voor een eigen binnen-

loodsdienst, had men hier te maken met een loodsdienst van de Maasmond, die thuishoorde in Den Briel. Daarin had onze stad zeggenschap naast Delft, Schiedam en Den Briel.

Deze 'Pilotagie van de Mase ende 't Goereesche gadt' werd geregeld door een plakkaat van de Staten van Holland en Westvriesland sedert 21 oktober 1616. Ook voor die tijd kende men in Den Briel reeds een loodsdienst, waar Rotterdam bij betrokken was.

Uit oude bepalingen blijkt, dat de loods vroeger loodsman of lootsman werd genoemd. Daarvóór gebruikte men het woord piloot of pijloot en heette de dienst pilotagie.

Tot in de 18de eeuw was het gewoonte of voorschrift, dat de loods een lood of peillood gebruikte om de diepte van het vaarwater te peilen. Op het insigne van 1616 stond een 'dieploot met een lijn omschoren'.

We mogen dus wel aannemen, dat de benamingen piloot, loodsman en loods afkomstig zijn van peillood en lood.

De voorgeschiedenis tot 1616.

Voor de 17de eeuw was er weinig geregeld met betrekking tot de loodsdienst. Toch waren er wel enkele bepalingen, waaruit blijkt dat de overheid het belang ervan inzag. Daarnaast zijn er oude voorschriften, die tonen dat er reeds in de 15de eeuw loodsen in de Maasmond werkzaam waren.

Zoals ook thans nog bij het Rijk de dienst van het Loodswezen en de dienst der Betonning, Bebakening en Verlichting onder eenhoofdige leiding staan, zo was ook vroeger de betonning en bebakening een dienst, die naast de loodsdienst van veel belang was voor een veilige scheepvaart.

Reeds vóór 1321 waren er vuurbakens voor de scheepvaart bij nacht. In 1358 sloot Machteld van Voorn met Dordrecht en kooplieden van de Hanzesteden een overeenkomst om in de Maasmond vier tonnen te leggen ten behoeve van de in- en uitvarende schepen ¹⁾.

In een ordonnantie van Den Briel uit het jaar 1465 ²⁾ werd gezegd, dat 'alle comanscippen naer ouder gewoenten ende van rechts wegen, die uut der Maezen in zee varen oft uuter zee in de Maze commen, sculdich zijn te betaelne' het daarna genoemde 'capen-, vierboeten- ende tonnegelt, uitgedaen die scepen, die

thuys horen ten steden, havenen ofte plaetsen, daer twee vierboeten staen ende daer onse ingesetenen vrij zijn'.

Bij gebrek aan een landelijke overheid, die de zorg voor deze zaken op zich nam, zorgde een stad voor de veiligheid van het vaarwater in het eigen gebied en verleende men wederkerig vrijdom van bijdrage in de kosten.

Dat er in deze tijd ook reeds loodsen werkten in het gebied van de Maasmond, blijkt uit een bepaling van de stad Brielle van voor 1445, waarbij de loods verplicht werd mee te werken aan de controle op de inning van het genoemde kaap- en vuurbaakgeld ³⁾.

'Van hoe een leydsager varen sal opt Mase.

Item en sal gheen leidsager varen op die Mase om scepen te nemen te gheleden, eer die scippere off die coepman opt lant gecomen is in sijns waerts huys ende eer hy sijn caepgelt ende vierboetgelt betailt heeft. Ende so wie dat anders dede, dat wair op een boete van III pont Hollans.

Ende gheen leitsagher en sal gheen scip nemen te geleden, hy en heeft oirloff genomen van den burgermeisters ende litteyken gebrocht, dattet vierboetgelt ende caepgelt betaelt is. Ende wie anders dede ende poirter ten Brielle ware, dat ware op II jair sijn poirter-scip. Ende wair hy gheen poirter, so wair hy II jair uter stede gebannen. Ende wie dattet den gerechte anbrochte, die soude hebben een pont Hollans' ⁴⁾.

De stedelijke overheid paste wel sancties toe op de loods, die niet meewerkte aan de inning van de genoemde gelden, maar had nog geen voorschriften, die het loodsmanswerk regelden en beschermden tegen schippers, die onwillig waren te betalen.

In de tijd van Keizer Karel V waren er reeds 'Placaete', die vele zaken van de scheepvaart regelden. Pas in de tijd van zijn zoon en opvolger Philips II, werd het gebruik van een 'Lootsman of Pilot' door de overheid nodig geoordeeld voor een veilige vaart.

Een 'Placaet van den Koninck', gegeven te Brussel op 31 oktober 1563, vermeldde een ordonnantie 'op 't faict van der Zeevaert' ⁵⁾. Daarbij werd in een artikel 'Van Schip-breeckinge, Zee-werpinge ende Avaryen' het gebruik van een loods verplicht gesteld, al waar het nodig was of gewoonte. Een verplichting, die ook thans nog bestaat voor de kapitein van een schip en die spreekt van 'overal waar de wet, de gewoonte of de voorzichtigheid dit gebiedt' ⁶⁾.

'Om alle perijckel van lijf, Schip ende goet te schouwen, sal die

Schipper gehouden zijn tot alle Plaetsen daer 't van noode, oft gewoonlijck is een Lootsman of Pilot te nemen, ende wesende in gebreecke 't selve te doen, sal t'elcker reyse verbeuren vijftich gouden Realen, ende daer-en-boven de Coopman te beteren alle kosten, schaden ende interesten daer door gheleden'.

Bovendien werd in die ordonnantie aangegeven te wiens laste het loon van de loods zou komen.

'Ende sal de voorschreve Lootsman geloont worden van des Koopmans goet, ende van den Schipper die kost hebben, indien de selve loon niet en excedeert die somme van ses ponden grooten Vlaems, ende indien 't excedeert sal komen in groote Avarije over Schip ende goet' 7).

In de ordonnantie van 1563 werd ook het ten onrechte uitoefenen van loodsdienst strafbaar gesteld. De daarbij veroorzaakte schade moest dan dubbel vergoed worden. Maatregelen, die de schipper en zijn schip enerzijds een bescherming boden tegen de diensten van ondeskundigen, anderzijds meer dan eens aanleiding zullen hebben gegeven tot processen, waarbij de kwaliteiten van de loods in het geding zullen zijn geweest.

'Of't gebeurde dat yemant hem voor Stierman, Pilote, ofte andere Schipman uytgave, ende bevonden worde dies onbevaren te zijn, ende sijn Officie niet te weten, sal voor de eerste reyse verbeuren tweevout soo veel als sijn geheele huyre bedraecht, van welcker huyre hy oock niet en sal mogen hebben oft eysschen; ende die tweede reyse op gelijcke peyne ende daer-en-boven gegeesselt te zijn; en de derde reyse gecorrigeert aen lijf ende goet, ende oft daer eenige schade door gebeurde, te wat reyse het zy, sal die selve ghehouden zijn dobbel te beteren.'

Ook voor de meest ervaren en deskundige loods was er wel een zwaar risico, dat in de beloning tot uitdrukking moest komen. Een bedrag, als hiervoor genoemd, van 'ses ponden grooten Vlaems' kwam overeen met 36 gulden. Voor die tijd zeker een belangrijk bedrag, waardoor menige varensman werd aangelokt.

De Pilotagie op de Mase ende 't Goereesche gadt, 1616-1661.

De ligging van Den Briel bij de mond van de Maas maakte deze stad de aangewezen plaats om als basis te dienen voor de loodsen, die de in- en uitgaande schepen wilden bedienen. De loodsen van Den Briel hadden wel een strategisch voordeel boven loodsen uit

andere plaatsen zoals Schiedam en Rotterdam, maar het alleenrecht bezaten zij niet. Dat een dergelijke situatie wel eens moeilijkheden gaf, is te verwachten. De stadsbestuurders van de betrokken steden bemiddelden dan in zo'n geschil en legden de door hen overeengekomen afspraak aan hun loodsen op.

Op 25 juli 1596 werd tussen de gedeputeerden van Delft, Schiedam, Rotterdam en Den Briel overeengekomen⁸⁾, 'dat alle de schepen, willende de Mase in ofte uijt seijlen sonder piloten 't selve vrijelijck ende onverhindert sullen mogen doen. Ende so wanneer deselve Schepen een piloot begeeren, dat alsdan hen vrijstaen sal te nemen sulcken piloot als 't henluijden belieft. . .'. Alleen binnekomende schepen, die bij Zwartewaal een loods wensten voor het volgende traject, moesten een Brielse loods nemen als deze beschikbaar was.

Ook over de hoogte van het te betalen loodsgeld was men het soms niet eens. In de genoemde overeenkomst werd daarover gezegd: 'Ende hebben die van den Briele oock beloofst en aengenomen dat sijluijden sullen procureren ende bevorderen dat haere voorsz. piloten van de schippers geen overloon ofte onredelijck salaris sullen eijtschen ofte denselven affdringen ende hiermede sal aff, dood ende teniet sijn, het proces desen aengaende tusschen de voorsz. parthijen uitstaende'.

Niet altijd kon de zaak zo in der minne geschikt worden. Loodsdiensten, tarieven en aanstellingseisen hadden behoefte aan een nadere regeling op hoger niveau.

Zo was ook de deskundigheid van de loodsen nog verre van verzekerd. In de herfst van het jaar 1599 verging voor de kust van Noord-Holland een aantal koopvaardij-schepen, waarbij de oorzaak onder andere gezocht werd bij de loodsen, die niet voldoende op de hoogte geweest zouden zijn van de veranderingen in de stromen buiten het Marsdiep. Op verzoek van een aantal reders ging de landelijke overheid zich verdiepen in de vraag, welke maatregelen genomen dienden te worden.

Op 19 december 1615 verscheen het eerste plakkaat van de Staten van Holland en Westvriesland⁹⁾ bevattende 27 artikelen, waarin de dienst geregeld werd voor de loodsen wonende te Petten, Huisduinen, op Texel, Vlieland en Terschelling. Deze ordonnantie werd daarna nog vele malen gewijzigd en aangevuld.

Op 21 oktober 1616 volgde een 'Placaet vande Staten van Hol-

landt ende West-Vrieslandt, concernerende 't stuck van Pilotagie, metten gevolge ende aenkleven van dien: Waer nae de gheadmitteerde Lootsluyden op de Mase ende 't Goereesche-gat haer sullen hebben te reguleren' ¹⁰⁾. Deze loodsdienst was vervat in 33 artikelen.

De vier zeesteden van de Maas, te weten Delft, Rotterdam, Schiedam en Brielle benoemden elk een van de vier commissarissen, die toezicht hielden op deze loodsdienst. Niemand mocht loodsdienst verrichten in de Maasmond of het Goereese gat zonder door hen aangesteld te zijn.

De toelating als loods stond slechts open voor 'kloecke Mans-Persoonen, boven de vijf-en-twintich Jaren, ende onder tsestich Jaren oudt zijnde, de welke oock de Zee-gaten den tijdt van vier achter-een-volgende Jaren ten minsten sullen hebben gebruyckt, ende die oversulcx goede kennisse hebben vande Zee-gaten ende stroomen'.

Bij de aanstelling werd de naam opgetekend, de eed afgenomen en een 'Lootsmans teycken' met nummer uitgereikt, dat duidelijk zichtbaar links op de borst gedragen moest worden. Het bestond aanvankelijk uit een loden, later een koperen plaat, waarop een 'dieplood met een lijn omschoren'. Het randschrift vermeldde: 'Lootsman op de Maas en 't Goereesche gat'.

Bij het verlaten van de dienst of wanneer men tijdelijk ter haringvangst wilde varen, moest het onderscheidingsteken worden ingeleverd. Bij verzuim volgde een boete van zes gulden. Bij overlijden gold deze bepaling ook voor de weduwe of de erfgenamen.

Maakte iemand zich schuldig aan het verrichten van loodsdienst zonder aangesteld te zijn, dan kreeg hij een boete van zes gulden en verbeurde het verdiende loodsgeld ten bate van de aangestelde loodsen. Na 1621 werd de boete 24 gulden.

Wanneer buiten geen loodsen beschikbaar waren, mocht een visserman op verzoek van de schipper het schip naar binnen loodsen. Kwam echter nog tijdig een loods aan boord, dan moest de visserman zijn werk overdragen, maar mocht dan wel het loodsgeld met de loods delen.

Eens in de maand en ook na een storm moesten de loodsen de zeegaten peilen en de tonnen en kapen controleren.

Wanneer een loods door zorgeloosheid, door een verkeerde beoordeling of per ongeluk een schip aan de grond zeilde, werd hij

door de commissarissen of door het gerecht, afhankelijk van het resultaat van het onderzoek, gestraft met schorsing, ontslag of mogelijk met een lijfstraf. Dezelfde instanties regelden geschillen tussen schippers en loodsen.

Dronkenschap was alleen strafbaar als men naar een schip ging om daar dienst te doen. Dan betaalde men zes gulden boete en werd men zes weken geschorst.

Opmerkelijk was de bepaling dat 'niemant eenige vande geadmitteerde Lootsluyden opentlijck opte straten ofte stranden, ofte inde Huysen ende Herbergen wegen haer Officie sal mogen na roepen, bespotten ende injurieren, dreygen, ofte eenige letsel aen doen, met woorden ofte wercken'. Op overtreding stond een boete van zes gulden, bij herhaling 12 gulden en bij een derde maal 18 gulden en bovendien verbanning voor de tijd van twee jaar.

Direct na aankomst aan boord van het te beloodsen schip, moest de loods aan de schipper of de stuurman naar de diepgang van het schip vragen. Bleek later, dat men een te geringe diepgang had opgegeven, dan moest dubbel loodsgeld worden betaald en werd men vervolgd wegens valse aangifte.

Een juiste vermelding van de diepgang was van belang, omdat daarop de loodstarieven waren gebaseerd. In de winter werd voor negen voet diepgang 12 gulden betaald, in de zomer 9 gulden. Voor twintig voet 150 gulden in de wintertijd en 120 gulden in de zomer. Bij meer diepgang werd 25 gulden per voet gerekend.

Was een schip binnengebracht en had de loods zijn loon ontvangen, dan was hij verplicht een kwitantie af te geven aan de schipper, opdat deze het geld van de kooplieden zou kunnen terugontvangen. Voor uitgaande schepen was het loodsgeld niet voorgeschreven. De loodsen moesten wel bereid zijn om schepen naar buiten te loodsen en hun loon moest dan 'redelick' zijn.

Alle geladen koopvaardijschepen, die de Maas of het Goereese gat wilden invaren en een diepgang hadden van ten minste negen voet, waren verplicht een loods te nemen. Haringschepen waren niet loodsplichtig. Noordvaarders en koolhaalders betaalden half geld. Oost-Indië vaarders betaalden dubbel, maar mochten daartegenover meer loodsen gebruiken als de schipper dat wenste.

Schepen uit Frankrijk, Spanje, de Levant, Barbarije, Guinea, West-Indië, de Canarische Eilanden en Moscovië, die met stuk-

goed waren geladen, betaalden 50 % boven het gewone tarief.

Om na te gaan of de ordonnantie op de loodsdienst wel voldoende werd nageleefd, moesten de commissarissen een maal per jaar zich ter plaatse op de hoogte stellen. Indien nodig moesten zij het aantal loodsen uitbreiden, de tarieven verhogen en verdere maatregelen nemen.

Hoewel de zeggenschap van de andere Maassteden vastgelegd was door de Staten, was de loodsdienst nog grotendeels in handen van Den Briel. Deze stad stelde nadere regels vast voor de loodsen en hun dienst en nam hen de eed af volgens een formulier van 20 april 1613, dat vermeld stond in het memoriaalboek van de stad ¹¹⁾.

Tot 1616 waren er in Den Briel vijftien buitenloodsen. Met ingang van de nieuwe ordonnantie van de Staten werd dit aantal op achttien gebracht. Daarvan werden er drie benoemd tot stuurman. Iedere stuurman voerde het bevel over een loodsboot met vijf loodsen en een jongen. Twee loodsboten hielden zich buiten op bij de lijn van tien vadem diepte, de derde boot lag aan het havenhoofd, de bijbehorende loodsen moesten zich gereed houden om uit te varen. Later werd het aantal boten teruggebracht tot twee.

De ordonnantie van de Staten had alleen betrekking op het in- en uitvaren van het zeegat. De vaart van Den Briel naar Vlaardingen, Schiedam, Delfshaven en Rotterdam werd verzorgd door schippers en loodsen van het schippersgilde van Den Briel. Die loodsdienst werd geregeld door een ordonnantie van burgemeesters en regering van de stad Brielle uit het jaar 1629 ¹²⁾. De voorschriften waren eenvoudiger dan die van de Staten en telden slechts 10 artikelen. De uitgaande vaart van de genoemde plaatsen naar Den Briel werd daarbij ongemoeid gelaten.

Het loodsgeld bedroeg voor zes tot twaalf voet 15 stuivers per voet in de wintertijd en 10 stuivers per voet in de zomer. Boven de twaalf voet werd in de winter 30 stuivers en in de zomer 20 stuivers per voet betaald. De stad Brielle bemoeide zich niet met de benoeming van de loodsen. Alleen het lidmaatschap van het schippersgilde en voldoende kennis van zaken werd door het stadsbestuur verlangd. De opvarende schepen waren niet verplicht een Brielse loods te gebruiken.

Schepen die van Rotterdam vertrokken, konden daar waarschijnlijk wel een varensman vinden, die bereid was als loods de

schipper van dienst te zijn. Ook een juist aangekomen Brielse binnenloods kon daartoe dienen. Hij zal zijn thuisreis graag gecombineerd hebben met een bijverdienste en was goed bekend op het vaarwater naar zee.

Van een organisatie of regels op het gebied van de loodsdienst was in onze stad nog geen sprake, ieder was vrij zijn diensten aan te bieden.

Na de twisten tussen Rotterdam en Den Briel (die hierna uitvoerig worden besproken) werd door de Staten van Holland en Westvriesland op 1 oktober 1661 een nieuwe ordonnantie uitgevaardigd voor de beloodsing van de Maasmond en het Goereese gat ¹³).

De maximum leeftijd om toegelaten te worden als loods werd verlaagd van zestig tot vijftig jaar.

Het tarief voor het binnenbrengen in de Maasmond bleef nagenoeg gelijk aan dat van het jaar 1616. Voor het naar buiten loodsen werd nu een tarief ingevoerd, dat de helft bedroeg van dat voor het binnenloodsen. Kwam een uitgaand schip door ongunstige wind weer terug binnen de Maasmond, dan werd voor het buiten brengen driekwart van het normale bedrag gerekend. Wanneer een loods door wind en weder niet slaagde binnen te komen en zodoende langere tijd aan boord moest blijven, dan genoot hij boven het loodsgeld een vergoeding van twee gulden per dag.

De loodsplicht werd van een minimum diepgang van negen voet teruggebracht tot zeven voet. Schepen met minder diepgang, die toch een loods wensten te gebruiken, betaalden half geld, evenals schepen in ballast varende.

Boven het loodsgeld moest ieder binnenkomend schip nog een gulden betalen als 'pilotagiegeld'. Daarvan was de helft bestemd voor de commissaris van de loodsen en de andere helft voor de pilotage of loodsdienst. Van uitgaande schepen ontving de commissaris 6 stuivers.

Terwijl het basistarief voor de loodsdiensten niet werd verhoogd, kwam er een uitbreiding van het aantal overtredingen, waarvoor een boete werd opgelegd. Ook de bedragen van de boeten werden verhoogd. Voor het dronken aan boord komen van een te beloodsen schip werd de boete van 6 op 25 gulden gebracht, daarnaast bleef de schorsing van zes weken.

De loodsboten moesten zich buiten de tien vadem-lijn ophouden om inkomende schepen op te wachten en daar ten minste acht dagen blijven. Had de loodsboot geen loodsen meer beschikbaar of kreeg men gebrek aan scheepsbehoefden, dan was het toegestaan terug te keren. Werden deze voorschriften overtreden, dan kreeg iedere betrokken loods een boete van 24 gulden. Om het toezicht beter te kunnen uitoefenen, moest van ieder vertrek en iedere aankomst van de loodsboot melding gemaakt worden bij de commissaris.

Iedere loodsboot was vernoemd naar een van de steden Delft, Rotterdam, Schiedam en Brielle en moest als herkenningsteken in de mast een witte vlag voeren met een van de nummers een tot vier in zwarte kleur.

Voer een loodsboot een klein schip voorbij om naar een groter schip te zeilen en werd daarover een klacht ingediend, dan werd 50 gulden boete opgelegd.

Over de op te leggen boeten werd gezegd, dat zij 'sullen komen een derde ten profijte van den Officier die de calangie doen sal, een derde voor den Aenbrenger ende 't resterende derdepart voor den Armen'.

De belangrijkste nieuwe bepaling was de uitbreiding van het aantal loodsboten tot vier, waarvan elk tenminste zeven loodsen aan boord moest hebben. Om de bediening van de schepen te bevorderen werd bepaald, dat de loodsboten twee aan twee tegen elkaar moesten varen. Op onderlinge overeenkomsten tussen de vier bemanningen, om deze competitie te vermijden, werden strenge straffen gesteld. Op deze wijze trachtte de overheid te voorkomen, dat schepen onnodig lang op een loods moesten wachten. Een van de vier loodsboten moest op toerbeurt gedurende acht dagen binnengaats blijven om de uitgaande schepen te beloodsen. Het verdiende loodsgeld werd ook dan gedeeld met de vaste compagnon buitengaats.

De ordonnantie werd uitgebreid met bepalingen voor het beloodsen van Den Briel naar Vlaardingen, Schiedam, Delfshaven en Rotterdam. Daarvoor dienden leden van het schippersgilde van Den Briel te worden gebruikt. Het tarief bleef gelijk aan dat van de ordonnantie van Den Briel van 1629. Daarnaast werden bedragen genoemd voor loodsreizen naar Dordrecht en van Hellevoetsluis naar de Kil.

De Brielse Oorlog in 1661.

Reeds vroeger was gebleken, dat Den Briel zich over de loodsdienst van de Maasmond meer zeggenschap had toegeëigend, dan waar het volgens afspraken recht op had ⁸⁾. In de ordonnantie van de Staten van 1616 was bepaald, dat de vier Maassteden Delft, Rotterdam, Schiedam en Den Briel het aanstellen van de loodsen was opgedragen. Het onderzoek naar hun bekwaamheden en hun beëdiging gebeurde door gedeputeerden of daartoe aangestelde commissarissen van de vier steden.

De praktijk werd echter dat Burgemeesters en Regering van Den Briel de loodsen aannamen en dat de vertegenwoordigers van de steden de aanstelling wel bekrachtigden, maar geen keuzemogelijkheid hadden. Voor Delft en Schiedam was deze kwestie blijkbaar niet belangrijk genoeg om tot actie over te gaan, voor Rotterdam lag de zaak anders. Rotterdam was Delft voorbijgestreefd in inwonertal en als tweede koopstad van Holland de belangrijkste van de Maassteden geworden. Met het toenemen van de scheepvaart was het Rotterdam niet meer genoeg om naast Delft en Schiedam toezicht uit te oefenen op de loodsdienst, die in Den Briel een natuurlijke thuishaven had.

Naar aanleiding van een nieuwe ordonnantie van de Staten van 12 oktober 1656, deed Rotterdam een voorstel aan het College van de Groote Visscherij op de Maze om een nieuwe loodsboot uit te mogen rusten. In de vergadering van 19 december 1656 werd hierin door Delft en Schiedam toegestemd ¹⁴⁾. De gedeputeerden van Den Briel konden zich daarmee niet verenigen, maar moesten zich neerleggen bij de meerderheid van stemmen.

De boot zou in Rotterdam haar thuishaven hebben en zou bemand zijn met zes tot acht loodsen, die voorgesteld door Rotterdam, geëxamineerd en benoemd zouden worden door de gezamenlijke gedeputeerden. De Rotterdamse loodsboot zou gelijke dienst in de Maasmond verrichten als de twee bestaande, die in Den Briel thuishoorden.

Op 12 december 1657 gaf het bestuur van Schiedam voor een termijn van drie jaar aan Rotterdam toestemming om een tweede loodsboot in dienst te stellen met de naam 'Schiedam' ¹⁵⁾. Daarbij hield Schiedam de voorkeur bij het voorstellen van de daarop in dienst te stellen loodsen. Deze toestemming werd 30 november 1660 verlengd voor de tijd van vijf jaar ¹⁶⁾.

Van andere belanghebbenden werd hulp ontvangen voor het uitrusten van de loodsboten. Op 6 januari 1661 besloot de Rotterdamse Admiraliteit om aan de stad een jaarlijkse subsidie te geven van 300 gulden voor een periode van zes jaar ¹⁷⁾.

In 1658 werd op 1 februari door Burgemeesters en Regering van Rotterdam toestemming verleend ¹⁸⁾ aan Pieter Punt en Jan Hennekijn, penningmeesters van de Groote Visscherij te Rotterdam, om samen met Willem Bastiaenz, koopman alhier, 'voor den tijd van drie eerst kommende Jaren, op de name ende voor reeckeninge der gemelte Stad van Rotterdam, tot dienste van de Commercie, ende andere Schepen de Maze inkomende, Ende daer uijt willende varen, te esquiperen ende ontrent het gat van de Maze, als oock het Goereesche gat, continuelijck soo veel doenlijck is, in het vaerwater te houden, twe bequame ende wel beseijlde Lootsbooten met ervaren Lootsluijden'.

In afwijking met de toezegging werd nader bepaald, dat alle baten en lasten van de loodsboten voor rekening van de drie gegadigden zouden zijn.

Het bestuur van Rotterdam was niet gerust over de houding, die door Den Briel zou worden aangenomen. Het slot van de bijgevoegde acte luidde: 'Ende beloven wij Burgermeesteren ende Regeerders voornt. de voorsz. Punt, Hennekijn ende Willem Bastiaenz in alle recht ende billijckheit te mainteneren ende protegeren tegens alle geweld ende overlast, die haer ten respecte van de directie van de voorsz. Lootsbooten soude mogen aengedaen werden'.

Van de nieuwe loodsen was een zevental afkomstig uit het Vlie. Zij verklaarden voor notaris Adriaen van Aller te Rotterdam ¹⁹⁾, dat destijds voor hun examen alleen de bekwaamheid telde en dat geen rekening gehouden werd met de vier jaar vaartijd in de betreffende zeegaten, die volgens de ordonnantie verlangd werd. Dat was voor Rotterdam een verontschuldiging om deze nieuwe loodsen hier aan te doen stellen, zonder dat zij de voorgeschreven ervaring in de Maasmond en het Goereese gat hadden opgedaan. Een ervaren Vlieloods, die hier enigszins bekend was, zou voor Rotterdam in ieder geval meer waard zijn dan een onervaren stadgenoot.

Door Rotterdam werd de nieuwe loodsen een vergoeding toegekend voor het overbrengen van hun gezinnen. Enige loodsen van Texel waren bereid zich in Zwartewaal te vestigen ²⁰⁾.

Nadat Rotterdam de nieuwe loodsbotten in de vaart had gebracht, bleken de regering van Den Briel en de daar thuis behorende loodsen niet van plan zich bij de nieuwe toestand neer te leggen. Na korte tijd was het zover gekomen, dat met geweld getracht werd het werk van de nieuwe loodsen te verhinderen.

Over die gewelddadigheden werden soms verklaringen afgelegd door de bemanningen van de loodsbotten. Zo verschenen op 11 maart 1661 vijf loodsen voor Schepenen van Rotterdam ²¹). Zij verklaarden onder ede, dat zij de vorige dag uit de haven van Zwartewaal naar zee varende, ter hoogte van Den Briel ternauwernood ontkomen waren aan een poging van de twee Brielse loodsbotten om hen midscheeps te rammen. En verder dat de Brielse stuurman 'de loodsboot soodanig bestierde, dat hij daermede haer deposanten Lootsboot achter 't swaert aen boort is gecomen, ende daer door de gaerde, ende het block aen stucken gezeijlt heeft, geduijrende welck aentreffen het volck van de voorsz. Brielse Lootsboot haer deposanten sonder ophouden ende geduijrig scheldende toeschreeuwden: – Jou sacremente honden, wij zullen u datelijck anders bij comen –, Doende voorts haer best om haer deposanten met steenen te quetsen, en tot dien eijnde, zoo veel haer mogelijk, naer haer deposanten met halve clinckers toegoiende, waer van den naer hem depositant Leendert Jacobsz door eenen Reijer, in de wandeling genaemt Lontstock gegoijt, ons Schepenen vertoont is, ...'.

Het bleef niet bij stenen gooien en schepen beschadigen. Op 9 mei 1661 werd 's morgens om 9 uur een galjoot van de loodsen in de haven van Zwartewaal door de Briellenaars bemachtigd en naar hun stad opgebracht. Zij waren vergezeld van een schip met 25 à 30 soldaten, 'apparentelijck omme alle resistentie voor te comen'.

Diezelfde middag om 3 uur volgde een nieuwe aanslag op de Rotterdamse loodsdienst, waarbij de veroverde galjoot werd gebruikt, 'gemandt met Brielsche schippers ende den stedehouder vande Bailliu van den Briel, als mede nogh een smalschip met ontrent 25 a 20 soldaeten, daer op was een 't stadts Bode van den Briele, zijn gecomen buijten gaets op vijer a vijff vademe water ende hebben aldaer genomen een van de nieuwe Lootsbooten toecommende de stadt van Rotterdam, daer op stierman is Jacob Jansz ende het selvige mede binnen den Briele opgebracht'.

Toen men de volgende dag in Rotterdam deze agressie ver-

nam ²²⁾, werden hier de marktschepen en andere vaartuigen van Den Briel aan ijzeren ketenen vastgelegd.

De verdere vijandelijkheden waren wel onbloedig, maar toch zo hevig, dat men daaraan de naam van 'De Brielsche Oorlog' gaf ²³⁾.

De onenigheden en gewelddaden bleven in Den Haag niet onbekend. Gecommitteerde Raden van de Staten van Holland en Westvriesland zonden een missive aan Burgemeesters en Regering van Rotterdam, die op 16 mei werd besproken ²⁴⁾. De Heren uit Den Haag achtten het hun plicht te bemiddelen en nodigden vertegenwoordigers van Rotterdam en Den Briel naar Den Haag om dezelfde avond nog te overleggen, wat gedaan kon worden om verdere moeilijkheden te voorkomen.

Op 23 mei werd in Rotterdam het resultaat besproken ²⁵⁾. Volgens voorstel zouden de vijandelijkheden worden gestaakt en in afwachting van het sluiten van een overeenkomst zouden de aangehouden loodsen, schippers en schepen worden vrijgelaten. Rotterdam liet zodoende reeds op 21 mei de Brielse schepen weer vertrekken.

De ontwerp-overeenkomst hield in, dat zowel de oude als de nieuwe loodsen in dienst zouden blijven. Beide groepen moesten gelijk worden verdeeld over de vier loodsbotten en alle loodsen zouden voortaan in Den Briel moeten wonen.

Buiten de bedoeling van de gedeputeerden van Rotterdam was aan het ontwerp toegevoegd, dat de nieuwe loodsen buiten functie zouden blijven, tot de overeenkomst was gesloten. De volgende dag werd door de Rotterdamse vertegenwoordigers in Den Haag nadrukkelijk gesteld, dat deze bepaling veranderd diende te worden, met de mededeling, dat men anders desnoods de toestand wilde terugbrengen zoals deze op 20 mei was en de vrijlating van mensen en schepen ongedaan wenste te maken. Verder was het de wens van Rotterdam, dat niet alleen de thans door haar aangestelde loodsen werden bevestigd in hun positie, maar dat de stad ook in de toekomst loodsen aan zou mogen stellen. Met de bepaling, dat de boten half met oude en half met nieuwe loodsen bemand zouden worden kon men zich hier niet verenigen.

De verlangens van de afgevaardigden van Rotterdam werden in Den Haag echter niet ingewilligd en volgens opdracht werd het overleg afgebroken en een beroep gedaan op het Hof van Holland

om een 'mandament poenael' uit te vaardigen, waarbij het de Briellenaars werd verboden de nieuwe loodsen in hun werk te hinderen ²⁶).

Nadat ook nieuwe pogingen in Den Haag geen overeenstemming brachten tussen Rotterdam en Den Briel, werd op 16 juni door het Hof van Holland het gevraagde 'mandament poenael' naar Den Briel gestuurd, waar het per deurwaarder van het Hof in handen van de stadsregering werd gesteld. Den Briel kreeg opdracht de nieuwe loodsen ongehinderd hun dienst te laten verrichten en inbeslagnemingen ongedaan te maken ²⁷).

Ondertussen besloot men te Rotterdam verdere besprekingen op te schorten en de nodige maatregelen te nemen om de twee loodsbotten weer in de vaart te brengen 'voorsien met meerder getal van Volck en soodanige monture, als tot affweringe van alle soorte van vijantschap ende geweld, mitsg. den zelve defensie wordt gerequireert' ²⁸).

Burgemeesters en Regering van Rotterdam gaven op 28 juni 1661 een instructie uit aan Jacob Willemsz als commandant van de Rotterdamse loodsbboot en aan Huijbregt Janssen als commandant van 's Landts Welvaeren'. Op de eerste was Jacob Jansz stuurman, op de tweede Wouter Jansz. Volgens de instructie 'sullen sij door aff schijeten van haer Canon ende musquettes met scharp gelaeden haerluijden hebben te defenderen' ²⁹).

Terwijl er nog een druk contact bestond met Den Haag om tot een oplossing te komen, werd op zondag 10 juli 's avonds tussen elf en twaalf uur door de Briellenaars een overval gedaan op de beide loodsbotten van Rotterdam, die in de haven van Zwartewaal lagen. De schepen werden met geweld genomen en binnen Den Briel gebracht ³⁰).

Op 13 juli werd in Rotterdam beraadslaagd welke tegenmaatregelen genomen moesten worden 'omme het respect van de stadt te mainteneren ende het afrond deselve aengedaen te repareren'. Daartoe achtte men het gewenst om twee vaartuigen uit te rusten, 'ijder voorsien met een chaloup ende boot en met dertigh a veertigh bequame bootsgesellen gemandt'.

Het handhaven van de loodsdienst was de regeerders onder deze omstandigheden niet genoeg, men wilde ook nog tot tegenactie overgaan, 'en wijders behoort getragt te worden omme magtigh te worden ende binnen deze stadt op te brengen de Loodtsluijden van

den Briel ende alle andere Schepen, Schuijten ende vaertuijgen, die van die van den Briel te becomen sullen sijn'.

Daarmee waren de plannen gemaakt. Op 18 juli werden de burgemeesters en verdere gecommitteerden gemachtigd om 'metten eersten doenlijk' het bootsvolk aan te nemen en de schepen in de vaart te brengen ³¹).

Op 23 juli 1661 werd in opdracht van de Staten weer een ontwerp-overeenkomst opgesteld om een eind te maken aan de vijandelijkheden. Er werd een aantal artikelen vastgesteld, die zouden moeten gelden voor een proeftijd van een jaar.

In een vergadering van de Vroedschap van Rotterdam werd op 8 augustus het ontwerp aanvaard op een vijftal punten na, voornamelijk overeenkomende met de reeds genoemde bezwaren.

Twee weken later vond een bijeenkomst plaats van het College van de Grootte Visscherij op de Maze, waarop aan alle bezwaren van Rotterdam tegemoet werd gekomen ³²).

Op 1 oktober 1661 verscheen de ordonnantie van de Staten van Holland en Westvriesland, die zorgde voor een uitgebreide regeling van de loodsdienst in de Maasmond en de 17de van die maand werd door Delft, Rotterdam, Schiedam en Den Briel de overeenkomst gesloten volgens ontwerp van de Staten van 23 juli en met de door Rotterdam verlangde wijzigingen ³³).

De loodsbotten van Den Briel en Rotterdam voeren voortaan in dezelfde dienst. De bemanningen werden sindsdien 'de oude en de nieuwe loodsen' genoemd.

De binnenloodsdienst 1662-1859.

De beloodsing van naar zee vertrekkende schepen was in Rotterdam tot 1662 vrij voor ieder, die kans zag daarvoor een afspraak met een schipper te maken. Naar Rotterdam was het beloodsen uit de Maasmond geregeld door een ordonnantie van Den Briel uit 1629 en door die van de Staten uit 1661. Ook uit andere voorschriften blijkt, dat het beloodsen van vertrekkende schepen onder toezicht van de stadsregeringen stond, maar dat wederzijds werd aanvaard dat binnenkomende schepen door een vreemde loods werden bediend.

Op 3 oktober 1662 werd te Rotterdam een ordonnantie uitgevaardigd ³⁴) 'raeckende 't Binnen-Lootsen van dese Stadt op Dordrecht, ende den Briel'. De 27 artikelen kwamen in veel opzichten

overeen met die van de Staten van 1661. (Zie afb. 41, t.o. blz. 176).

Op 4 mei 1677 en 9 maart 1688 volgden aanvullingen en wijzigingen op de ordonnantie, 'ampliaties en alteraties' genaamd.

Aanstelling van de loodsen vond plaats na onderzoek van de bekwaamheid en na beëdiging door vertegenwoordigers van het stadsbestuur. Toegelaten werden alleen 'Poorters deser Stadt, zijnde kloecke mans-personen, boven de vijf ende twintigh ende onder de 't sestigh jaren'.

Verrichtte iemand loodsdienst zonder daartoe het recht te hebben, dan verspeelde hij het loodsgeld en betaalde een boete van 18 gulden. In 1688 bleek het nodig de straf te verzwaren, niet alleen de overtreder maar ook de schipper werd met 25 gulden boete gestraft.

Door het stadsbestuur werd als eerste commissaris van de loodsen Damiaen van Vliet aangesteld, van beroep zeilmaker en wonende op de Geldersche Kaai. Na zijn overlijden werd in 1688 Nicolaas Eeckhout als opvolger benoemd.

Van iedere reis ontving de commissaris van de loods 8 stuivers, sedert 1677 werd dit bedrag door de schipper betaald bij het bestellen van de loods.

De loods, die tegen de commissaris onbehoorlijke taal gebruikte of hem enig letsel toebreacht, werd niet alleen beboet, maar kon ook nog ontslagen worden. Dat ontslag dreigde ook als de loodsen zich onderling schuldig maakten aan 'injurieren ofte schelden, dreygen, slaen ofte quetsen'.

Ten huize van de commissaris hing een lijst van alle aangestelde loodsen. De loodsreizen moesten onder zijn toezicht worden afgegeven op volgorde van deze lijst. Voor de goede orde moesten de eerste vier aan de beurt zijnde loodsen zich 's morgens om acht uur bij de commissaris melden om te horen welke werkzaamheden er waren.

Het was de loodsen op een boete van 10 gulden per overtreding verboden 'in eene Beurs te varen'. Zij mochten geen onderlinge afspraken maken om zich aan de volgorde van de lijst te onttrekken. Wanneer de totaalopbrengst van de loodsgelden gelijk onder hen verdeeld zou worden, dan kon het voorkomen, dat de loodsen minder haast zouden maken om de schepen te bedienen.

Veroorzaakte een loods schade door verzuim of zorgeloosheid, dan werd hij gestraft met een boete van 20 gulden en schorsing of

ontslag. Daarnaast was hij aansprakelijk voor de vergoeding van de te maken kosten.

Voor het bestellen van een loods moest de schipper zich richten tot de commissaris, die dan zo spoedig mogelijk aan zijn verlangen moest voldoen. Sedert 1677 was er een termijn van een dag.

Voor vertrek vroeg de loods de diepgang van het schip aan de schipper of de stuurman. Bij een onjuiste opgave was dubbel loodsgeld verschuldigd en werd de betrokkene vervolgd wegens het doen van een valse aangifte.

Het loodsgeld was afhankelijk van de diepgang en bedroeg:

	naar Dordrecht		naar Den Briel	
diepgang in voeten	6 – 10	daarboven	6 – 11	daarboven
in de zomer per voet	0 : 15	1 : 10	0 : 10	1 : 0
in de winter per voet	1 : 4	2 : 0	0 : 15	1 : 10

De bedragen waren uitgedrukt in guldens en stuivers. Zomertijd werd gerekend van begin april tot eind september.

Haringschepen mochten volstaan met half geld. Schepen van de Oost- of West-Indische Compagnie moesten dubbel loon betalen, maar mochten over meerdere loodsen beschikken, waarbij de volgorde van de lijst niet aangehouden behoefde te worden.

Bij ijsgang was de loods niet aan een vast tarief gebonden, hij sloot een overeenkomst met de schipper op basis van redelijkheid, ten overstaan of zo nodig met bemiddeling van de commissaris.

Bij ontvangst van zijn loon gaf de loods een kwitantie af, waarop de naam van het schip, de naam van de schipper, de diepgang en het bedrag vermeld stonden.

Na afloop van de reis mocht de loods niet eerder van boord gaan dan nadat het schip behoorlijk gemeerd of ten anker lag.

Was vroeger de havenmeester een functionaris, die nog niet zoals thans de leiding had van de loodsdienst, toch was er de mogelijkheid dat de binnenloodsen onder zijn gezag werden geplaatst.

In de ordonnantie van 10 april 1715, waarbij de inhoud van het havenmeesterschap werd omschreven, was bepaald dat de havenmeester voor de uitoefening van zijn gezag zich kon doen bijstaan door de hellebaardiers, de binnenloodsen, de zakkedragers, de kraankinderen ³⁵⁾ en de kruiers. Wat de loodsen betreft, moest hij zich eerst richten tot hun commissaris.

Op 20 augustus 1720 verscheen een nieuwe ordonnantie 'Op het

Lootsen van de Zee-Schepen, Op de Rivieren en Binne-wateren' ³⁶). De loodsen moesten zich nu in een gilde verenigen. Slechts burgers en inwoners van de stad mochten worden opgenomen in het gilde, dat zou bestaan uit veertig gildebroeders. De bovenste leeftijdsgrens werd teruggebracht tot vijftig jaar.

Nadat reeds in maart 1709 op verzoek van de loodsen twee hoofdlieden waren aangesteld, werd dat aantal nu op drie gebracht. Aan het eind van het jaar trad een van de hoofdlieden af. In zijn plaats werd door de burgemeesters een loods benoemd, gekozen uit een tweetal kandidaten, dat door de commissaris en de hoofdlieden werd aangewezen.

De oudste hoofdman beheerde de kas en de administratie van de gildегelden en legde daarvan bij de aanvang van het volgend jaar verantwoording af aan de andere hoofdlieden en drie afgevaardigden van de gildebroeders.

Het onderzoek naar de bekwaamheid vond nu plaats door de hoofdlieden ten overstaan van gecommitteerden. Voordat de acte van aanstelling werd uitgereikt, moest in handen van de Burge-meesters de volgende eed worden afgelegd:

'Ik belove en swere, dat ik my sal gedragen na de Ordonnantie der Stad Rotterdam, op het Lootsen van de Zee-schepen op de Rivieren en Binne-wateren, en bysonderlyk dat ik de Koopluyden en Schippers getrouwelyk en vlytig zal bedienen. Soo waerlyk helpe my God Almagtig'.

Op het veroorzaken van schade aan schip of lading door onoplettendheid of dronkenschap werd behalve schorsing of ontslag nu ook openbare geseling als mogelijke straf genoemd.

Voor het 'in eene Beurs varen' bleek een straf van 10 gulden niet voldoende te zijn, voortaan volgde ontslag uit het gilde.

In 1783 ³⁷) werd paal en perk gesteld aan het beloodsen door onbevoegde lieden, het werd loodsplichtige schepen verboden zonder aangestelde loods uit te varen.

Ter vervanging van tijdelijk afwezig zijnde loodsen werden volgens besluit van 23 december 1802 ³⁸) twaalf loodsen aangesteld als noodhulp. Van het verdiende loon moesten zij het derde deel tot de helft afstaan ten behoeve van de loods, die zijn dienst niet kon verrichten.

Voor onderhoud van het gilde, maar in hoofdzaak ter ondersteuning van behoeftige en arme gildebroeders, was iedere loods

verplicht van elke reis enige stuivers 'in de Busse te steken'. Van een zomerreis twee, van een winterreis vier en van een reis op Hellevoetsluis buiten zijn beurt twaalf stuivers.

In 1802 werd bepaald dat de uitkering aan zieke, gebrekkige of oude loodsen 2 gulden per dag zou zijn. De bijdragen voor een zomer- of winterreis werden verhoogd tot 6 en 10 stuivers. Voor het geval een loods kwam te overlijden, moesten de gildebroeders samen een bedrag van 20 gulden bijdragen voor de begrafenis-kosten en op verzoek van de nabestaanden kosteloos als lijkdrag-ers fungeren.

Een nieuwe bepaling belicht het werk van de commissaris van een andere zijde: 'Sal niet vermogen eenige gelagen te setten of Wijn, Bier of andere drank ter sleet te verkoopen aen de Loots-luyden nog aen andere, op poene van sonder verschooning van zijn Officie vervallen te zijn'. Of dit wijst op een behoefte aan bij-verdienste, een goede vriendschap met de loodsen of een gebrek aan werkzaamheden, is mij niet bekend.

Sedert 1720 onderscheidde men in het tarief van de loodsreizen vier tabellen, voor Dordrecht en Gouda, voor Den Briel en Maas-luis, voor Strijensas en voor Hellevoetsluis. Voor Dordrecht en Den Briel was het loodsgeld nog gelijk aan dat van 1662. Op ver-zoek van de loodsen werden de tarieven in 1773 verhoogd. Zo gold voor een zomerreis naar Hellevoetsluis voor een schip van tien voet voortaan 18 gulden inplaats van 11 gulden en 10 stuivers. Was een loods aan boord van een schip, dat zonder noodzaak van weersomstandigheden bleef liggen, dan ontving hij in het vervolg 2 gulden per dag inplaats van 1 gulden en 4 stuivers.

In 1804 werden de tarieven uitgebreid ³⁹⁾ voor reizen naar Zie-rikzee of de Roompot, naar Veere of het Fort den Haek, naar Vlissingen of Flakkee, naar Brouwershaven en naar Amsterdam. Sedert 1806 werd bij ijsgang dubbel loodsgeld gerekend ⁴⁰⁾.

De Franse tijd bracht zijn problemen mee. In maart 1798 werd hier een aantal schepen gevorderd, waarvan de schippers onwillig waren om te varen volgens de van hen verlangde voorwaarden. Om de schepen te bemannen werden ook binnenloodsen gevor-derd. Een van hen was Maarten Bommelaar. Hij weigerde werk met het motief, dat hij sjouwer bij de marine was. De Raad nam daar geen genoegen mee, ontsloeg hem als binnenloods en stuurde een gerechtsbode om zijn acte terug te vorderen ⁴¹⁾.

Op 8 augustus 1816 besloten de Burgemeesters met de Raad ⁴²⁾ om de ordonnantie van 1720 met alle aanvullingen en wijzigingen in te trekken en een nieuwe ordonnantie uit te vaardigen. Daarbij werd de organisatie van de loodsdienst niet principieel gewijzigd. Commissaris en hoofdlieden bleven, maar van een gilde werd niet meer gesproken.

Het onderzoek bij de aanstelling vond plaats door twee van de hoofdlieden. Daarbij waren twee ervaren zeelieden aanwezig, aangewezen door de burgemeesters van de stad, waarvan er een het onderzoek bijwoonde. De inhoud van de eed bleef gelijk aan die van 1720. Bij hun aanstelling ontvingen de loodsen een insigne, dat duidelijk zichtbaar gedragen moest worden. Het aantal loodsen, dat in 1798 verminderd was ⁴³⁾ tot vierentwintig, werd nu bepaald op achtentwintig, het getal van twaalf noodhulpen bleef gehandhaafd.

De door de hoofdlieden opgemaakte jaarrekening moest worden voorgelegd aan de burgemeesters. Met hun goedkeuring zou de hoofdman, die aan de beurt van aftreden was, nog een jaar kunnen blijven.

Boeten konden worden opgelegd door de commissaris, door de hoofdlieden en de loodsen. Tot 6 gulden werd het bedrag in de loodsmansbus gestort, daarboven werd de boete gelijk verdeeld tussen het Stads Algemeen Armbestuur, de bus van het loodsmansfonds en degene die de boete oplegde.

Op 1 maart 1821 werd, na overleg met de Kamer van Koophandel en Fabrieken, door de Raad een nieuwe ordonnantie vastgesteld, die werd gewijzigd en aangevuld op 7 december 1825 en 16 januari 1832 ⁴⁴⁾.

Aan de aanstelling werd meer aandacht besteed. Loodsen en noodhulpen moesten nu ook de beginselen van de rekenkunst machtig zijn en kunnen lezen en schrijven. Zij moesten een zeereis hebben gemaakt van ten minste zes maanden en bij voorkeur op een raschip hebben gevaren. Het onderzoek bij de aanstelling bleef onveranderd, maar de af te leggen eed werd uitgebreid met het oog op de beloodsing van rijksvaartuigen:

'Ik beloof en zweer, dat ik mij in alle opzichten zal gedragen na het Reglement of Reglementen bij Heeren Burgemeesteren, en den Raed der Stad Rotterdam, op het loodsen van zeeschepen op de rivieren en binnenwateren, vastgesteld of vast te stellen; en in het

bijzonder, dat ik 's Rijks Marine, de kooplieden en schippers, vlijtig en getrouw zal bedienen, en mij in alles gedragen, zoo als het een kundig, wakker en ervaren loodsmans betaemt. Zoo waerlijk helpe mij God Almachtig'.

Het aantal van achtentwintig vaste loodsen werd teruggebracht tot twintig. Mocht de scheepvaart toenemen of zouden de kooplieden zich beklagen over het te geringe aantal loodsen, dan zouden de burgemeesters meer vaste loodsen doen aanstellen tot een maximum van veertig man, de noodhulpen niet meegerekend.

Voor het eerst werd een omschrijving gegeven van de legitimatieplaat. Voor de loodsen was deze van zilver, voor de noodhulpen van koper. Op het insigne was een anker gegraveerd met een loodlijn daarover geslingerd. Het opschrift luidde: 'Binnenloods van Rotterdam op de Maes en Zeeuwsche Stroomen'.

Met ingang van 1825 maakte een nieuwe loods zes proefreizen, waarvan drie naar Hellevoetsluis en een naar Zeeland. Ook werden de loodsen verplicht een 'adspirant naar een Loods- of een noodhulpsplaats' desgevraagd op reis mee te nemen en te onderrichten in het loodsmanswerk. Na afloop van de reis bracht de loods bij de commissaris rapport uit over het werk van de aspirant, die daarover zelf ook een verslag moest indienen. Was een loods onwillig zijn medewerking aan de opleiding van aspiranten te verlenen, dan kon hij worden gestraft met schorsing of ontslag.

Het melden van de eerste drie loodsen bij de commissaris 's morgens om acht uur, werd voor de tijd van maart tot eind augustus vervroegd tot zes uur. Was er geen werk, dan mochten de tweede en de derde loods weer naar huis, op voorwaarde dat zij, na geroepen te zijn, binnen een half uur op kantoor of aan boord van het te beloodsen schip zouden kunnen zijn.

Een nieuwe bepaling doet vermoeden, dat voor de loods voeding en ligging aan boord van de schepen wel eens te wensen over lieten. De schipper diende voortaan te zorgen voor goede voeding en des nachts 'eene ordentelijke overdekte legplaets aen te wijzen'. Bleef de schipper in gebreke en was er voor de loods gelegenheid aan de wal te gaan, dan kon hij daar op kosten van de schipper maaltijden en logies zoeken 'met dien verstande nogtans, dat hij zich zal moeten te vrede stellen, met soort gelijke spijs, drank en legplaets, als waarvan de equipage zich bedient'.

Aanvankelijk jaarlijks voor begin maart en later om de drie

maanden werd door een hoofdman, vergezeld van een noodhulp, de diepte gepeild van de Maas tot Den Briel. Een andere hoofdman peilde met een noodhulp de Oude Maas, het Spui en de Dordtse Kil. De kosten van deze reizen werden verhaald door per loodsreis 2 stuivers te rekenen. Van de peilingen werd melding gemaakt bij de commissaris, die de zorg had voor het bijhouden van het peilingenboek. Een afschrift werd aan de Directie van de Pilotagie gezonden en sedert 1825 ook aan Burgemeester en Wethouders.

Hoewel de commissaris steeds een bevaren zeeman geweest zal zijn, werd voortaan de eis gesteld, dat hij een zeereis van ten minste een half jaar op een raschip gemaakt moest hebben. Zijn werk bestond in hoofdzaak uit handhaving van de ordonnantie en het bijhouden van de administratie. Van de loodsreizen hield hij een register bij, waarin behalve de naam van de loods en het bedrag van het loodsgeld, de naam van de schipper, de diepgang en de naam van het schip werden vermeld. Van een gewone loodsreis ontving hij 50 cent, van het havenwerk de helft.

Verder droeg de commissaris zorg, dat er een altijd geopend boek aanwezig was, waarin de schippers hun klachten over de loodsen konden schrijven. Het resultaat van het ingestelde onderzoek werd door de commissaris daarachter vermeld. Iedere drie maanden zorgde hij, dat de burgemeester of wethouder inzage kreeg van het register.

Ook de administratie van het loodsmansfonds werd door de commissaris verzorgd. De bus van het fonds was voorzien van drie verschillende sloten en bezat aan de bovenzijde een opening voor het deponeren van de gelden. Ieder van de drie hoofdlieden bezat van een der sloten een sleutel. Het openen van de bus gebeurde in tegenwoordigheid van alle hoofdlieden en de commissaris.

Voor het loodsmansfonds droeg iedere nieuwe loods bij zijn aanstelling 6 gulden bij. Afhankelijk van het loodsgeld, betaalden de loodsen per reis een bijdrage van 40 cent tot 3 gulden.

Een vastaangestelde loods, die door ouderdom, ziekte of tijdelijke gebreken geen dienst kon verrichten, ontving 2 gulden per week. Een noodhulp betaalde de loods, wiens werk hij mocht waarnemen, een derde deel van het bruto loon. Bij overlijden werd door het fonds een bedrag van 50 gulden uitgekeerd. De weduwe ontving anderhalve gulden per week, zolang zij niet hertrouwde.

Ook bij haar overlijden werd aan de nabestaanden 50 gulden betaald voor begrafenkosten.

Behalve Den Briel en Rotterdam bezaten ook andere plaatsen een eigen binnenloodsdienst. Op 9 januari 1702 werd door vertegenwoordigers van Prins Willem III, als Heer van Niervaart, een ordonnantie uitgevaardigd ⁴⁵⁾, waarbij de beloodsing van Strijensas naar Dordrecht, Rotterdam en Hellevoetsluis verplicht werd gesteld voor de meeste schepen. Alleen inwoners van Strijensas en de Moerdijk konden als loods worden benoemd. De 30 artikelen waren grotendeels gelijk aan die van de andere ordonnanties op plaatselijke loodsdiensten.

Door 'Raaden en Reekenmeesters van Zijne Hoogheid den Heere Prinse van Orange en Nassau' werd op 9 juni 1746 een ordonnantie ⁴⁶⁾ afgekondigd voor de loodsdienst van Willemstad op Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis, Veere, Vlissingen en Middelburg. Alleen inwoners van Willemstad kwamen in aanmerking als loods benoemd te worden. Deze 28 artikelen kwamen in hoofdzaak overeen met de andere ordonnanties. Ook daar werd alleen de uitgaande vaart verplicht van een aangewezen loods gebruik te maken.

Het gebruik van vreemde talen zal menige loods wel eens moeilijkheden geleverd hebben, maar ook voor de buitenlandse gezagvoerder was het een bezwaar als de loods hem niet begreep. Om beide groepen van dienst te zijn, verscheen in 1849 een handboek voor loodsen in acht talen van M. P. Wijk ⁴⁷⁾, 'inhoudende alle bevelen nodig bij het land of kust aandoen, ter reede komen, dok of haven inhalen, onderzeil gaan, anker ligten, stag wenden, enz. In één woord: alle bevelen, die bij elke manoeuvre of evolutie nodig zijn te geven'.

Een kleine bloemlezing uit de honderden aangeboden zinnen laat ons iets zien van het leven van de loods en het werk aan boord:

'Wij willen beproeven elkander te verstaan'

'Zijt gij loods? Zijt gij visscherman?'

'Laad een kanon om een seinschot te geven'

'Bras het kruiszeil levend'

'Zet een handspak in het spil'

'Schrob en spoel het dek'.

‘Roei aan land en vul de watervaten’

De gebruiker werd geadviseerd de betreffende mededeling of vraag in de gewenste taal aan te wijzen. Het boek kan in bepaalde gevallen goede diensten bewezen hebben, maar zal in kritieke ogenblikken aan boord als contactmiddel zeker te traag gewerkt hebben.

In 1859 kwam een eind aan alle binnenloodsdiensten met hun plaatselijke toezicht. Bij de wet van 20 augustus 1859 Stb. 93 werd bepaald dat aan de Staat werd voorbehouden de uitsluitende bevoegdheid tot het doen loodsen van zeeschepen in en uit de Nederlandse zeegaten of zeehavens en langs de rivieren, stromen, vaarwaters en kanalen van het Rijk. Plaatselijke loodsdiensten in de binnenhavens mochten worden geregeld en beheerd door de gemeenten. Deze wet trad in werking op 1 januari 1860.

Bij de opheffing van de Rotterdamse Binnenloodsdienst bestond nog het Loodsmansfonds met een bezit aan waardepapieren en een huis met erf, gelegen Boompjes no. 80. Nadat het huis verkocht was voor 15.000 gulden, de waardepapieren te gelde waren gemaakt en alle verdere betalingen waren verricht, was er ruim 100.000 gulden te verdelen.

Van de achttien loodsen, die tot 1860 in dienst waren geweest, gingen er tien over naar de loodsdienst van het Rijk. Zij zouden daar pensioen ontvangen over hun voorgaande dienstjaren en deelden niet mee. Voor de vier rustende loodsen werd een lijfrente gekocht van 10 gulden per week en voor de zeventien weduwen een lijfrente van 3,5 gulden per week. Dat vergde samen een bedrag van ongeveer 38.000 gulden. Voor de weduwen was de uitkering gelijk aan wat zij voor die tijd ontvingen, voor de oude loodsen was het belangrijk meer.

De overblijvende acht loodsen verdeelden de helft van de resterende 60.000 gulden gelijk en de andere helft naar verhouding van hun dienstjaren. Zij ontvingen bedragen van ruim 6.000 gulden tot bijna 10.000 gulden.

Op 28 november 1860 werd alles op schrift gezet door Richard Hendrik Nierstrasz, notaris te Rotterdam⁴⁸). Bij de acte van scheiding werd tevens vastgelegd, dat Burgemeester en Wethouders zich met deze regeling konden verenigen en dat alle bescheiden van de opgeheven binnenloodsdienst aan hen zouden worden overgedragen.

De Havenloodsdienst 1860-1920.

Toen in 1859 door het Rijk werd bepaald, dat alle binnenloodsdiensten met ingang van het volgend jaar zouden worden opgeheven, was er in Rotterdam nog geen havenloodsdienst. Wel werden door de binnenloodsen van onze stad de schepen van de rivier naar de ligplaats in de haven gebracht of omgekeerd en in de havens verhaald. Dat het voor de tijd van de binnenloodsdienst wel eens anders toeging, blijkt uit een ordonnantie uit het Keurboek van het jaar 1657, 'Raeckende het leggen van de Schepen ende Schuijten binnen deser Stede ende t'gunt daer aen dependeert'. Daarin komt een bepaling voor, die voor zichzelf spreekt: 'Daer en sullen geen Koopvaerdije-schepen die thien voeten diep zijn gaende, mogen in de Haven komen, Maar gehouden zijn bewesten de Hoofden te ankeren ende aen Landt te komen sien of daer water genoeg is voor haere Schepen . . . '.

Bij een besluit van de Raad van 11 mei 1804 werd voor het eerst gesproken over het werk van de loodsen in de havens ⁴⁹⁾: 'Wordende wyders aen iedere Schipper gelaten de vrijheid, zoo voor het in- als uithalen der Havenen van- of op stroom, en tot het verhalen in de Havenen, daertoe te employeren de Lootsen dewelken door vigilantie maken bij de hand te zijn, ter plaetse waer zij voorzien, dat hunne hulp nodig is'. De beurtlijst van de binnenloodsdienst werd door dit extra werk niet beïnvloed. Was geen hulp in de buurt, dan bestelde de schipper een loods bij de commissaris.

In 1821 werd de dienst in de haven nader geregeld ⁵⁰⁾. Het was de schippers voortaan in de havens niet toegestaan iemand anders als loods te gebruiken, dan een van de erkende binnenloodsen. Een uitzondering werd gemaakt voor de vreemde loods, die met een schip hier arriveerde en zonder te ankeren op de rede, de haven binnenvoer. Het schip mocht dan niet meer dan 28 palmen ⁵¹⁾ diep gaan. Aan een binnenloods van de stad moest voor het havenwerk f 2,80 worden betaald. Duurde het werk langer dan twaalf uur, dan was een evenredig hoger loon verschuldigd tot maximaal 5 gulden. Ook hier was de loods aansprakelijk voor de schade, die door zijn schuld werd aangericht. Viel tijdens zijn werk in de haven een gewone reis op zijn beurt, dan moest hij aan boord direct worden vervangen door de op zijn beurt volgende loods. Weigerde iemand loodswerk in de haven, dan werd zijn beurt op de lijst twee maal overgeslagen.

Na de opheffing van de loodsdiensten op de rivieren, zou het werk van de binnenloodsen in de havens voortaan verricht worden door havenloodsen. In een vergadering van de Gemeenteraad op 12 april 1860 werd besloten tot oprichting van een havenloodsdienst⁵²). De Gemeente zou bij deze dienst niet geldelijk betrokken zijn.

Aanvankelijk werden zes loodsen aangesteld. Zij mochten bij hun aanstelling niet jonger dan 23 en niet ouder dan 45 jaar zijn. Kennis van lezen en schrijven werd verlangd en bekendheid met de diepte van de havens en de rivier bij de stad. In de raadsvergadering werd uitvoerig besproken, dat ook als eis gesteld moest worden, dat de havenloodsen bekend zouden zijn met het manoeuvreren van de schepen. Aan het hoofd van de loodsen zou een commissaris staan. Tot 1920 was steeds de havenmeester van de stad tijdelijk belast met die functie.

Het gebied, waar de loodsen dienst deden, was in 1860 beperkt tot de rivier voor de stad en de oude stadsdriehoek, het Boerengat, de Zalmhaven, de Veerhaven en de later gedempte Westerhaven. Zonodig mochten zij ook hun dienst verlenen naar de sleephellingen van Schoonderloo en naar de overzijde van de rivier, waar een sleephelling was ter plaatse van de westzijde van het latere Noordereiland en waar de Fabriek der Nederlandsche Stoombootmaatschappij de voorganger was van de latere Machinefabriek 'Fijenoord'. De tarieven varieerden van f 2,50 tot f 5,00.

In een verordening van 1875⁵³) werd voorgeschreven, wat de onderscheiding van de loodsen zou zijn. Op het vest moest een koperen plaat worden gedragen, waarop vermeld stond: 'Havenloodsdienst Rotterdam'. Om de pet droeg men een groen-witgroene band.

Op 22 mei 1890 verscheen een nieuwe verordening⁵⁴). Nieuw aan te stellen loodsen moesten eerst als adspirant-havenloods in dienst zijn geweest. Zij kregen een aanstelling voor een beperkte tijd. Tijdens hun dienst droegen zij dezelfde koperen plaat en uniformpet als de havenloodsen. Werd voorheen slechts verlangd, dat men in de stad woonde, thans werd ieder verplicht zijn adres zoveel mogelijk in de nabijheid van het havenkantoor te hebben. De Haven- en Loodsdienst was gevestigd in het gebouw Leuehaven 245, dat in de oorlogsdagen van mei 1940 verloren ging.

Volgens de verordening aanvaardde de Gemeente geen verant-

woording voor de handelingen van de loodsen. Over hun persoonlijke aansprakelijkheid werd niet gesproken, wel kon bij schade, waar de loods voor verantwoordelijk was, het vooruitbetaalde loodsgeld worden terugbetaald.

Enerzijds stonden de havenloodsen onder de havenmeester als waarnemend commissaris, anderzijds waren zij volgens hun instructie ook verplicht de bevelen van de havenmeester als hoofd van de havenpolitie op te volgen, om die dienst de nodige hulp te verlenen ⁵⁵).

Bij de bestelling van de loods moest zoveel mogelijk het loodsgeld en het bestelloon direct aan de commissaris worden voldaan. Het bestelloon was f 0,25 per reis. Daarvan werden de kosten van administratie, van het lokaal, van vuur en licht betaald en een jaarlijks door Burgemeester en Wethouders vast te stellen beloning voor de commissaris. Voorzover het loodsgeld niet door de Gemeente was vastgesteld ⁵⁶), besliste de commissaris. Hij hield de boeken bij en verdeelde wekelijks het gezamenlijk verdiende loodsgeld. Eerst ontving iedere loods f 0,50 per reis. Daarna ontvingen de aspiranten ieder 12 gulden, evenals de weduwen van loodsen gedurende de eerste zes weken. Het resterende deel werd gelijk verdeeld onder de loodsen. Was een loods meer dan zes weken ziek, dan verviel de helft van zijn aandeel aan de anderen.

Na de verzanding van de Maasmond sedert de helft van de 18de eeuw, had de scheepvaart op Rotterdam andere wegen moeten zoeken. Via Oude Maas, Dordtse Kil, Haringvliet en Goereese gat was een tijdrovende en moeilijke weg voor de zeilschepen van die tijd. Toen ook het Goereese gat niet meer voldeed, moest men via Brouwershaven varen. Het Kanaal voor Voorne, geopend in 1830, bracht wel een verbetering, maar spoedig bleek ook dat niet meer te voldoen voor de in aantal en diepgang toenemende schepen. Na veel studie werd eind oktober 1866 een aanvang gemaakt met de doorgraving van de Hoek van Holland en sedert 1872 maakte de scheepvaart van die weg gebruik, hoewel de nieuwe vaarweg pas na 1886 aan de gestelde eisen voldeed. Een belangrijke uitbreiding van het Rotterdamse havengebied volgde in de jaren tot 1914. Aan het einde van de eerste wereldoorlog reikte het werkgebied van de Rotterdamse havenloodsen aan de noordelijke oever tot de Keilehaven en aan de overzijde tot de gedeeltelijk gereed gekomen Waalhaven. Ook op de rivier was een aantal nieuwe lig-

plaatsen gemaakt. Sedert 1874 waren er tientallen boeien, waar de schepen aan konden meren. De olieterreinen lagen aan de zuidelijke oever tussen de Dokhaven en de Kortenoordse haven.

De uitbreiding van de scheepvaart vroeg ook een groter aantal havenloodsen. Nadat in 1860 zes man waren aangesteld, nam dit aantal geleidelijk toe tot zestien loodsen in 1904. Na 1912 met een totaal van 17.194 loodsreizen voor twintig havenloodsen, kwam tijdens de jaren van de eerste wereldoorlog een belangrijke teruggang in de scheepvaart. In 1917 was er een totaal van slechts 3163 loodsreizen. Minder werk betekende minder loon en in januari 1918 was het zover gekomen, dat de achttien loodsen soms met minder dan 6 gulden per week naar huis gingen. De Nederlandsche Ambtenaarsbond nam het voor hen op en deed een beroep op het stadsbestuur. In een zitting van de Gemeenteraad op 21 februari 1918 werd uitvoerig besproken, in hoeverre de loodsen geholpen moesten worden. Men wilde voorkomen, dat de havenloodsdienst zou verlopen door onvoldoende bestaansmogelijkheden van de loodsen. Bij besluit van Burgemeester en Wethouders van 31 mei 1918 werd bepaald, dat een aanvullende uitkering zou worden gegeven tot een inkomen van 25 gulden per week. Negen van de loodsen zouden tijdelijk bij de distributiedienst tewerk worden gesteld. Sedert eind november nam de hoeveelheid werk in de haven toe en keerden weer loodsen terug van hun werk bij de distributie. Al spoedig werden nieuwe loodsen in opleiding genomen en in januari 1920 waren reeds zeven van hen aangesteld. Het verdiende bedrag was nu ongeveer 50 gulden per week, gelijk aan het inkomen voor de oorlogsperiode.

In de zomer van 1920 werd bij de totstandkoming van een algemene salarisverordening, met instemming van de betrokkenen, besloten de havenloodsen op te nemen als ambtenaar met terugwerkende kracht tot 1 januari 1919. Met het nieuwe salaris zouden de reeds ontvangen bedragen wegens loodsgeld en de ontvangen voorschotten van de Gemeente worden verrekend.

Hoewel het de bedoeling was de havenloodsen in dezelfde salarisklasse onder te brengen als de onderhavenmeesters, merkte tijdens de bespreking een van de hoofden van dienst op dat, indien men de loodsen een vast salaris zou geven inplaats van een inkomen, dat zou stijgen naarmate zij meer reizen deden, dat een nadelige invloed zou uitoefenen op de arbeidsprestatie van de be-

trokkenen. Hij achtte het daarom beter de havenloodsen in een lagere klasse in te delen en daarboven een premie van f 1,— per reis toe te kennen. Met dat beginsel werd door de andere aanwezigen ingestemd. Zodoende zouden de loodsen toch op het hen toegedachte maximum van f 4300,— per jaar kunnen komen.

De Gemeentelijke Havenloodsdienst sedert 1920.

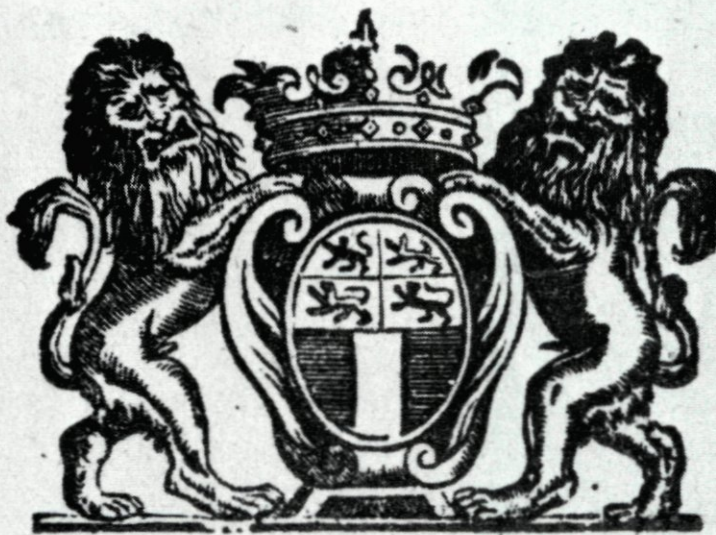
In september 1920 stelde de Gemeenteraad een verordening vast op de havenloodsdienst te Rotterdam⁵⁷). Gezagvoerders van zeeschepen werden verplicht een havenloods te gebruiken bij aankomst of vertrek in de havens. De havenloodsen zouden wegwijzer en raadgever zijn voor de gezagvoerder, die het recht behield van de adviezen af te wijken. Later verviel die verplichting, maar bleef de positie van de loods ongewijzigd.

Als hoofd van de havenloodsdienst werd de havenmeester aangewezen. In feite was dat een bevestiging van de bestaande toestand. De aanvragen voor een loods moesten zoveel mogelijk schriftelijk bij hem worden ingediend.

In dienst zouden de loodsen als onderscheidingsteken op het vest een koperen plaat dragen, met het opschrift 'Havenloodsdienst – Rotterdam' en daarbij een uniformpet. Daarover bestond in de Raad meningsverschil, omdat de loodsen sedert maart 1911 voor eigen rekening een uniform hadden moeten dragen en volgens de nieuwe regeling daartoe niet meer verplicht waren. Omstreeks 1933 werd een verzilverd koperen plaat verstrekt met als opschrift 'Havenloods – Rotterdam'⁵⁸). Na 1938 werd de plaat niet meer uitgegeven, omdat toen een uniform werd ingevoerd, dat als uitmonstering in zilver een ster met twee gekruiste ankers droeg. Enige jaren na de tweede wereldoorlog werd het zilver vervangen door goud.

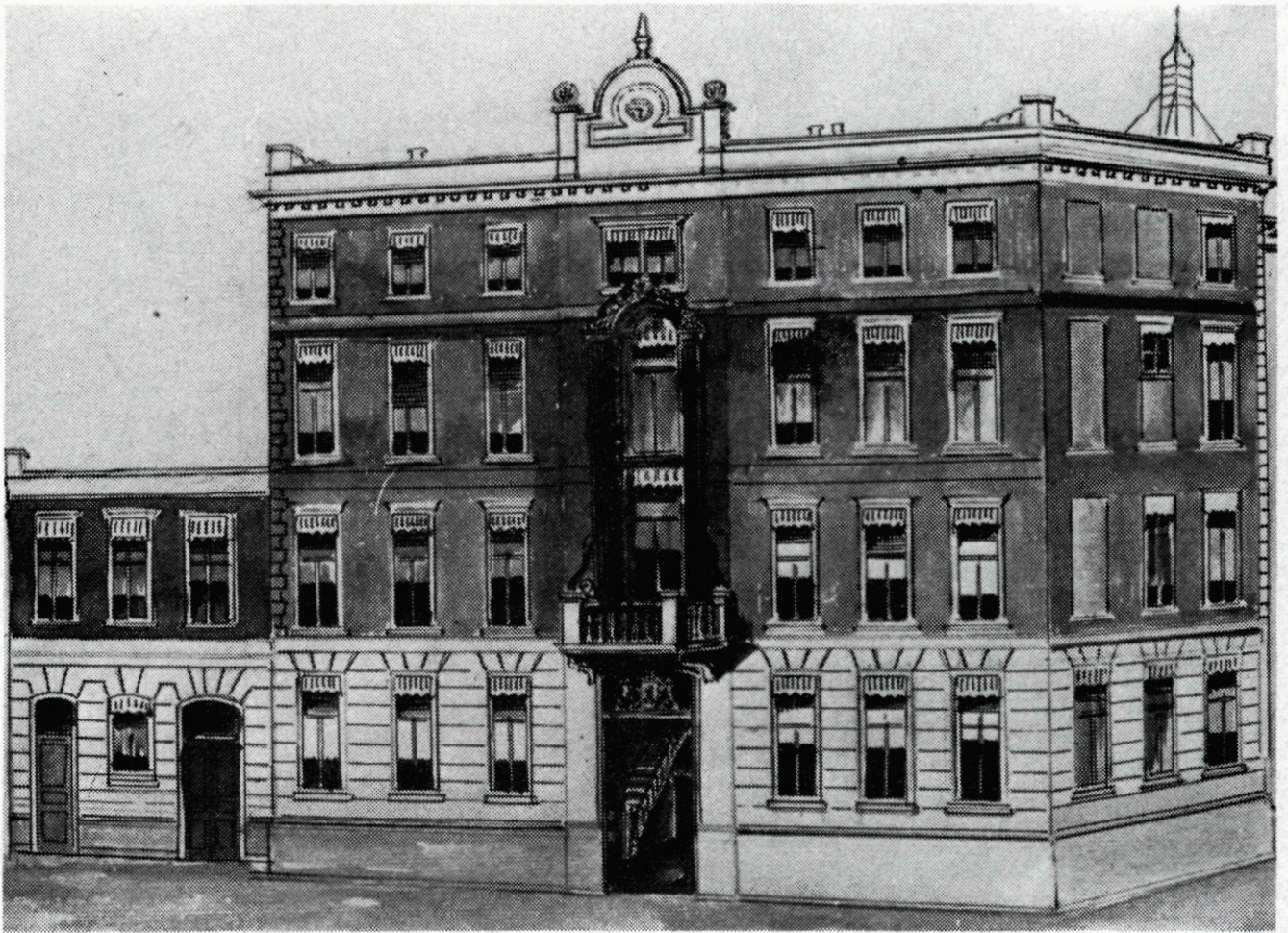
De toeneming van het scheepvaartverkeer na 1919 maakte een groter aantal havenloodsen nodig, die tot dat jaar afkomstig waren van de havendienst. Van december 1919 tot zomer 1924 werden negentien sleepbootkapiteins in dienst genomen om tot havenloods te worden opgeleid. Deze mensen wisten uit ervaring hoe met de zeeschepen werd gemanoeuvreed. Daarna volgden tot 1930 weer dertien schippers van de havendienstboten. Toen waren er totaal dertig havenloodsen in dienst. Daarna werd besloten de

247
K E U R E,
E N D E
O R D O N N A N T I E
raeckende 't Binnen-Lootsen van
dese Stadt op Dordrecht,
ende den Briel.



Tot Rotterdam,

By Abraham van Waesberge, ordinaris
Drucker der voorsz Stadt. 1662.



42. Kantoer van de Haven- en Loodsdienst 1871-1940, Leuvehaven 245. Naar een pentekening van omstreeks 1908. 43. Onderscheidingsteken van de Rotterdamse havenloodsen ca. 1933-1938.

voorkeur te geven aan stuurlieden van de grote vaart, die de kapiteinsbevoegdheid bezaten, omdat deze beter vertrouwd waren met vreemde talen en op de brug van een zeeschip gewend waren een gezaghebbende plaats in te nemen. Om met het loodsmanswerk vertrouwd te raken kreeg men een korte opleiding, waarna eerst de kleinste schepen werden beloodst. Als alles goed ging, kwam men geleidelijk op grotere schepen en mocht men na vijf jaar alle schepen bedienen.

Tot 1940 waren er ongeveer veertig loodsen in dienst, dat aantal daalde tot dertig in 1948. Daarna begon een sterke stijging. Tot 1972 werden 178 loodsen aangesteld. Het was een uitzondering wanneer iemand ontslag nam, slechts pensionering of een benoeming tot onderhavenmeester deed de gelederen slinken. Sedert mei 1969 gingen de loodsen niet meer op hun 65ste jaar met pensioen, maar werd hun op 60-jarige leeftijd functioneel ontslag verleend. Op 1 januari 1972 waren er 140 havenloodsen in dienst van de Gemeente Rotterdam.

Tot 1940 werd gewerkt uit het havenkantoor aan de Leuvehaven no. 245, dat sinds 1871 daar gevestigd was. Na de brand van de oorlogsdagen vond men onderdak in het gebouw van de Rivierpolitie aan de St. Jobsweg, waar de besteldienst van de havenloodsdienst was gevestigd tot begin december 1972. Toen werd door de Haven- en Loodsdienst het kantoorgebouw in gebruik genomen op het voormalige terrein van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. In 1954 werd een nieuw gebouw voor de loodsen in gebruik genomen bij de ingang van de Merwehaven. Met de uitbreiding van het havengebied naar het westen, kwam er behoefte aan een loodsstation bij de Eerste Petroleumhaven. In het gebouw van de radartoren Tankhoofd vond het tweede loodskantoor huisvesting. In oktober 1960 werd een nieuw gebouw aan de ingang van de Botlekhaven geopend en in november 1966 werd de post Europoort in gebruik genomen. Op ieder van deze posten werd de bezetting aangepast naarmate de scheepvaart toenam. In het jaar 1970 werden uit het loodskantoor Merwehaven bijna 33.000 loodsreizen verricht, uit het kantoor Tankhoofd bijna 6.000, uit het kantoor Botlek bijna 12.000 en uit het kantoor Europoort bijna 6.000 loodsreizen. In totaal 56.834 loodsreizen bij een aantal van 31.867 binnengekomen zeeschepen voor het Rotterdamse havengebied.

In 1956 werd een walradarsysteem in gebruik genomen om bij

mist of verminderd zicht de scheepvaart op de rivier in te kunnen lichten over de positie van het eigen schip ten opzichte van de wal en ten opzichte van andere schepen. Daartoe stond de rivierloods of havenloods met behulp van een portofoon in radio-verbinding met een waarnemer op de dichtsbijzijnde van de zeven radartorens. Na de invoering van nieuwe marifoons in 1967 werd het radio-contact ook gebruikt bij goed zicht om een betere verkeersinformatie te verkrijgen voor de loodsen en de walorganisaties. Ook werd voor de loodsen de mogelijkheid geschapen om via aparte kanalen een radioverbinding met de sleepboten te onderhouden. Tot die tijd werden door de havenloods aanwijzingen aan de sleepbootkapiteins gegeven met behulp van signalen op zijn fluit.

Op 11 november 1968 werd een 24-uur staking gehouden door het Rotterdamse sleepbootpersoneel. Toen aan de eisen niet werd voldaan, volgde op 2 januari 1969 een staking voor onbepaalde tijd. Omdat bij een groot aantal manoeuvres van zeeschepen sleepboten worden gebruikt, werd in veel havenkringen verwacht, dat het grootste deel van de zeeschepen niet zou kunnen binnenkomen of vertrekken. Bij de staking bleek, dat sleepboten wel een belangrijk hulpmiddel waren bij het werk van de havenloods, maar voor hem niet altijd noodzakelijk. Zo nodig werden lichters verhaald of walkranen verder gereden om meer ruimte te geven, op extra tijd werd niet zo nauw gekeken en in enkele gevallen werd een gunstig tij afgewacht. Zo werden, dank zij de deskundigheid van de havenloodsen en na menige zweetdruppel en extra hartklopping van loods en kapitein, nagenoeg alle schepen zonder sleepboothulp in- of uitgebracht. Alleen de grootste schepen bleven liggen. Slechts enkele kapiteins wilden geen verhoogd risico nemen en bleven wachten op het einde van de staking, die 8 januari voorbij was. Tijdens deze bijzondere omstandigheden waren er geen noemenswaardige schadegevallen. Burgemeester en Wethouders gaven blijk van hun waardering door een persoonlijk schrijven en een gratificatie. De extra activiteit van de havenloodsen tijdens de staking bracht geen verwijdering met de sleepbootkapiteins, die over het algemeen zich niet door hen benadeeld achtten.

Voor de havenloodsen was een belangrijk punt, dat bij de staking nog eens gebleken was, van hoeveel waarde een deskundige en welwillende loods was voor de kapitein en dat deze in nagenoeg alle gevallen de leiding en daarmee zijn schip aan de loods toe-

vertrouwde. Hoewel de beloning van de havenloods sedert de laatste oorlog belangrijk is verbeterd, is deze nog steeds gebaseerd op de wettelijke positie van adviseur.

In 1860 kwam de beloodsing van zee naar het Rotterdamse havengebied en omgekeerd in handen van het Rijk. Zeeloodsen kwamen op zee aan boord van binnenkomende schepen en brachten die naar Rotterdam, waar de havenloods aan boord kwam. Binnenloodsen beloodsten het schip naar zee, nadat de havenloods het van zijn ligplaats naar de rivier had gebracht.

Na 1 oktober 1963 werd het werk van zeeloodsen en binnenloodsen grotendeels gecombineerd, zodat we nu spreken van rivierloodsen of Rijksloodsen, in tegenstelling tot havenloodsen of Gemeenteloodsen.

De rivierloodsen zijn gespecialiseerd in het varen van zee tot het Rotterdamse havengebied, de havenloodsen zijn de deskundigen in de havens en specialisten in het manoeuvreren met de schepen.

Sedert 1934 werd bij herhaling door het Rijk aandrang uitgeoefend op de Gemeente Rotterdam om de havenloodsdienst aan haar over te dragen. Door het geheel of gedeeltelijk overnemen van het werk van de havenloods door de rivierloods meende men kosten te kunnen sparen, waarschijnlijk zonder voldoende aandacht te schenken aan het feit, dat vereniging van gespecialiseerde werkzaamheden ten koste van de kwaliteit zal gaan.

Handhaving van een zelfstandig werkend korps havenloodsen is dan ook van belang voor een goede gang van zaken in de Rotterdamse haven.

NOTEN

1) Dr. C. Wiskerke, *De Scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee*. Rotterdam 1948, blz. 7.

C. Hoek, *De vuurbakens ter beveiliging van de scheepvaart in de middeleeuwen*. Rotterdams Jaarboekje 1965, blz. 255.

2) H. de Jager, *De Middeleeuwsche Keuren der Stad Briele*. Den Haag 1901, blz. 175.

3) idem. blz. 180.

4) een pont Hollans – 15 stuivers.

5) Groot Placaet Boeck, 1ste deel 2de Boeck, 7de Titul.

- 6) Wetboek van Koophandel, art. 344.
- 7) groote Avarije – averij grosse, omslag over schip en lading.
- 8) Gem. Archiefdienst Rotterdam, Inventaris Scheepvaart 307.
- 9) Groot Placaet Boeck, 1ste deel, 2de Boeck, 19de Titul, 1032.
- 10) Groot Placaet Boeck, 1ste deel, 2de Boeck, 19de Titul, 1066.
- 11) Gem. Archief Brielle, handschrift Jan Kluit, blz. 2600, 2601.
- 12) Gem. Archief Brielle, 3 A 205.
- 13) Groot Placaet Boeck, 2de deel, 2691.
- 14) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 308.
- 15) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 309.
- 16) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 311.
- 17) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 312.
- 18) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 310.
- 19) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 314.
- 20) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 312.
- 21) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 314.
- 22) Resolutiën van de Vroedschap 11-7-1661.
- 23) Aldus Kornelis van Alkemade en Mr. P. van der Schelling in hun 'Beschrijving van de Stad Brielle en den Lande van Voorn'. Rotterdam 1729, blz. 154.

In het 'Vaderlandsch Woordenboek' van Jacobus Kok, Amsterdam 1787, wordt 'De Brielsche Oorlog' genoemd bij de beschrijving van Den Briel. Bij Rotterdam, waar 172 bladzijden aan gewijd zijn, komt de episode niet voor. Ook Rotterdamse geschiedschrijvers laten deze strijd onvermeld.

De Brielse historicus Jan Kluit besteedde in zijn handschrift van 1796 (blz. 2621) iets meer aandacht aan de zaak, maar beweerde ten onrechte dat de twisten ontstonden naar aanleiding van de nieuwe ordonnantie van de Staten van oktober 1661, waarbij het aantal loodsbotten werd verdubbeld van twee tot vier. Deze ordonnantie was niet de aanleiding tot de twist, maar integendeel een maatregel van de Staten om de strijd te beëindigen.

- 24) Resolutiën van de Vroedschap 16-5-1661.
- 25) Resolutiën van de Vroedschap 23-5-1661.
- 26) Resolutiën van de Vroedschap 20-6-1661.
- 27) Resolutiën van de Vroedschap 20-6-1661.
- 28) Resolutiën van de Vroedschap 20-6-1661.
- 29) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 314.
- 30) Resolutiën van de Vroedschap 11-7-1661.
- 31) Resolutiën van de Vroedschap 18-7-1661.
- 32) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 315, 17-10-1661.
- 33) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 315, 17-10-1661.
- 34) Gem. Arch. R'dam, Keuren 2-delige serie I – 247.
- 35) De kraankinderen waren de arbeiders die de stadskraan bedienden voor het lossen en laden van de schepen, zij stonden onder leiding van de kraanmeester.
- 36) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 27, III – 89.
- 37) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 27, VII – 315.

- 38) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 27, IX – 394.
- 39) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 27, X – 111.
- 40) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 27, X – 202.
- 41) Mr. F. C. Koch, Rotterdam onder de Bataafse Republiek. Rotterdamsch Jaarboekje 1946, blz. 134.
- 42) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 28, X – 388.
- 43) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 325.
- 44) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 28, XI – 234, XII – 176, XIII – 1.
- 45) Groot Placaet Boeck, 5de deel, 6de Boeck, 3de Titul, 929.
- 46) Groot Placaet Boeck, 7de deel, 10de Boeck, 4de Titul, 1534.
- 47) M. P. Wijk, Handboek voor Loodsen, Rotterdam 1849. Maritiem Museum 'Prins Hendrik'.
- 48) Gem. Arch. R'dam, Inventaris Scheepvaart 322, 323, 323a.
- 49) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 27, X – 111.
- 50) Gem. Arch. R'dam, Keuren serie 28, XI – 234.
- 51) Nadat in ons land het metrieke stelsel werd ingevoerd volgens de wet van 21 augustus 1816, Stb. 34, werd het loodsgeld berekend volgens een diepgang in palmen, ter waarde van 1/10 meter.
- 52) Gemeenteblad 1860 – 7.
- 53) Gemeenteblad 1875 – 15.
- 54) Gemeenteblad 1890 – 9.
- 55) Gemeenteblad 1890 – 12.
- 56) Gemeenteblad 1890 – 10.
- 57) Gemeenteblad 1920 – 84.
- 58) Zie afb. 43. Diameter 72 mm.

BLADVULLING

VOLKSGAARKEUKENS

Heerenstraat, Westerkade a/d Maas en Boompjes, alhier.

Dagelijks Soep, Erwtensoepp, Boontjes, Capucijners en Karnemelkspap à 10 Cents de portie, en Aardappelen met Vleesch en Groenten (op Vastendagen met Zoutevisch) à 15 Cents per portie.

Bons voor warme spijs verkrijgbaar aan bovengenoemde Lokalen, aan het Advertentie-Bureau van de Heeren Nijgh & Van Ditmar, bij de HH. Boekhandelaren M. J. Mensing, Hoogstraat en De Haas & Goetzée, Jonkerfranssstraat, alhier, terwijl onze bediende E. Coenraad mede met den verkoop dier Bons is belast.

Nieuwenhijs & Co.

(advertentie in het 'Zondagsblad' d.d. 1 november 1873.)