

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 lijkdraggers 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 bijverdienste, 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 verzoek 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 gevorderd. 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⁾.