

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 genoegh 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.