

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 <sup>55</sup>).

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 <sup>56</sup>), 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-