

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.