

teerd', dat wil zeggen toegelaten om hun bedrijf binnen gildeverband uit te oefenen. Een stelsel van sleperslonen was naar talloze stadstrajecten fijnmazig gedifferentieerd. Kleinere partijen konden worden gekruid en ook voor deze wijze van transport ontwierp men een soortgelijk, zij het minder complex prijsstelsel. Arbeiders-noodhulpen voor wie geen waagwerk beschikbaar was - en die dus gedurende die tijd geen inkomsten hadden - kwamen het eerst in aanmerking wanneer goederen naar de huizen van waagkanten moesten worden gebracht. Daarbij gaven zij de gewone kruiers het nakijken.

De deuren van de grote waag zwaaiden 's morgens om zeven uur open en gingen 's avonds om zes uur dicht, althans in de periode van maart tot en met september. Van oktober tot maart waren die tijden 's morgens acht en 's middags vier uur. Alleen op marktdagen waren alle wagen in bedrijf, dus ook de boter- en hennepwaag. Op die drukke dagen waren er aangepaste tijden: het kwam er eigenlijk op neer dat het werk een aanvang kon nemen, zodra er voldoende daglicht was. De aanvangstijden waren sterk gedifferentieerd. Bijvoorbeeld: van begin tot midden mei om zes uur en van midden tot eind mei om half zes. In de zomermaanden juni, juli en augustus was het waagpersoneel al om vijf uur present. Sluitingstijden ontbraken. Dat was niet zonder reden: het was namelijk de bedoeling de waag gaande te houden 'soo lange de markt-schippers genegen zullen zijn de gewogene kaes of andere waren uyt deselve te ontfangen'. Eerst daarna mochten de luikdeuren van de openingen in het marktplein toegedaan en de grote waagdeuren dicht getrokken worden.

Natuurlijk vormden het onderhoud van gebouwen en inrichting een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden. Met name de weegtoestellen werden met alle zorg omgeven: afstelling van het weegmechanisme, schoonmaken van de schalen en dergelijke<sup>65</sup>). Zonder noemenswaardige wijzigingen behield het Rotterdamse weegbedrijf de hierboven beschreven materiële hoedanigheid en organisatorische structuur tot in de negentiende eeuw. In deze periode bereikte de waag van Rotterdam rond het midden van de achttiende eeuw het hoogtepunt in haar ontwikkeling. Uitstekende weegfaciliteiten en een adequate organisatie in het algemene kader van verplichting tot openbare weging, economische onderworpenheid van het platteland aan de stad en bloeiende handel hebben de waag tot een krachtige instelling in de stedelijke huishouding gemaakt.