

nen geïnd en na aftrek van het collectloon (het salaris van de collecterende waagmeester) aan de gemeente afgedragen om daarmee het onderhoud van gebouw en inrichting te bekostigen. Bovendien hebben de vaste en losse waagwegers een aanvullend loon uit de opbrengst van het wikkeld ontvangen, wanneer zij uit hun gewoon loon 'geen genoegzaam bestaan' konden vinden. Zulks is met name in 1810 en 1811 het geval geweest. Hun gewone loon ontvingen zowel de wegers als de arbeiders nog steeds volgens het achttiende-eeuwse tarief van de wegers- en arbeidslonen⁶⁸).

Na in de periode 1811-1813 weer tot stadswaag getransformeerd te zijn en daarna tussen 1813 en 1816 opnieuw de status van landswaag te hebben verkregen⁶⁹), volgde in laatstgenoemd jaar een revolutie in het bestaan van de waag: één van de twee pijlers, de fiscus, viel weg. Door de introductie van een nieuw stelsel van indirecte belastingen is de waag zoals die daarvoor bestond 'komen te cesser', zo heet het dramatisch in het resolutieboek van de Rotterdamse burgemeesters⁷⁰). De vereniging met België was er debet aan dat men hier te lande overging tot heffing van de accijnzen op de Belgische manier, namelijk 'bij de oorsprong' zo dicht mogelijk bij de plaats waar de belastbare goederen hun oorsprong vinden.

Ieder dorp en iedere stad gingen vervolgens aan de gemeentegrens (de 'limiet') accijnsbelasting heffen⁷¹). Daarmee raakten de stedelijke wagen bij de fiscus uit de gratie. Rotterdam richtte op de volgende plaatsen kantoren voor aangifte en verificatie in: aan de Maaszijde bij het 'Oostersche Oude-Hoofd' en het 'Westersche Nieuwe-Hoofd' bij de ingang van respectievelijk Oudehaven en Leuvehaven; aan de landzijde aan de Houtlaan buiten de Schiedamsepoort, aan de Heul, aan de Rotte en 'aen den Zeedyk buiten de Oost Poort'. Alleen daarlangs mochten belastbare goederen de stad in en uit. 'Alle andere invoer langs wegen en punten bij dit reglement niet voorgeschreven, zullen worden aangemerkt als fraude'. Het kantoor van directie, administratie en ontvangst was in de Oppert gevestigd. De waag had men alleen nog bij een vermoeden van valse aangifte nodig⁷²).

Rotterdam kreeg andermaal de volledige zeggenschap over de waag. Nu de verplichting om handelsgoederen te laten wegen op openbare wagen was komen te vervallen, moest in eerste instantie de vraag beantwoord worden: doorgaan of niet? Het stadsbestuur heeft, op 16 december 1816, gemeend 'zoo tot gemak als gerief des handels eene facultatieve stedelijke waag te moeten introduceren en wel op den voet zoo van waeg-arbeidsloon als wikkeld conform