



700 jaar
Loodsengeschiedenis
in Nederland

Anne Doedens
Matthieu Borsboom

Gepeild verleden





Gepeild verleden

700 jaar

Loodsengeschiedenis

in Nederland

Anne Doedens

Matthieu Borsboom

Waanders Uitgevers, Zwolle

Inhoud

- Voorwoord 1** J.W. Bentinck, voorzitter van de Nederlandse Loodsencorporatie **6**
- Voorwoord 2** H.B.W. Broers directeur Nederlands Loodswezen B.V. **7**
- Vooraf 9**
- PEILING 1** Het vroegste zeerecht: over loodsen en gruwelijke straffen **14**
- PEILING 2** Loodsreglementen: de Ordonnancie der Pyloten **17**
- PEILING 3** 'Dode loodsen': van de middeleeuwen tot de vroegmoderne tijd **20**
- PEILING 4** Over de kaarten en navigatie-instrumenten van de begintijd (vijftiende en zestiende eeuw) **24**
- PEILING 5** De nieuwe loodsdienst van Hollands Noorden: 1615-1795 **28**
- PEILING 6** De nieuwe loodsdienst van Hollands Zuiden: 1616-1795 **31**
- PEILING 7** Hoe wordt men loods: zware examens! (1615-1795) **35**
- PEILING 8** Honderden loodsen: hun inkomen en werk (1615-1795) **40**
- PEILING 9** Regionale conflicten: de Brielse oorlog en Westvlielandse ruzie **43**
- PEILING 10** De rauwe loodsenpraktijk: geweld en ziekte (achttiende eeuw) **46**
- PEILING 11** Loodsen voor het gerecht: strijd om zeggenschap **49**
- PEILING 12** Werken op 's lands vloot: zelfstandig of in dienst? **52**
- PEILING 13** De Engels-Nederlandse Zeeoorlogen: de cruciale rol van loodsen **57**
- PEILING 14** De heren van de Pilotage: Nicolaes Witsen en de Amsterdamse elite **62**
- PEILING 15** De Amsterdamse binnenloodsen: voor de Texel- en Vliestroom **66**
- PEILING 16** VOC-loodsen: over Lamme Ganzen en reguleren **69**
- PEILING 17** Loodsen op de Waddeneilanden: de bloeitijd **72**
- PEILING 18** Petten en Huisduinen: loodsen ter walvisvaart of op haringvangst? **75**
- PEILING 19** 'Dode loodsen': van de vroegmoderne tijd tot de negentiende eeuw **78**
- PEILING 20** De Franse Tijd I: crisis en verandering **82**
- PEILING 21** De Franse Tijd: invasie in Hollands Noorden en de *Lutine* **86**
- PEILING 22** 'Dode loodsen': nieuwe regels, nieuwe kaarten, nieuwe organisaties **89**
- PEILING 23** Het Loodswezen gereorganiseerd: de komst van één rijksloodsdienst en een honderdjarige loodswet **95**
- PEILING 24** De ontwikkeling van de loodsboot: de tijd van de zeilvaart **101**
- PEILING 25** Eilander loodswezen in verval: de aanleg van de grote kanalen en de Afsluitdijk **104**
- PEILING 26** Harlingen: verdere krimp in het Noorden (zestiende-twintigste eeuw) **107**

-
- PEILING 27** — De weg naar Amsterdam: beloodsing vanaf Texel, Den Helder en IJmuiden **110**
- PEILING 28** — Onbeloodst? Over: de Eems, Zeeland en Groningen (zeventiende-negentiende eeuw) **114**
- PEILING 29** — Rotterdam: zee-, rivier-, haven- en binnenloodsen **118**
- PEILING 30** — Reddende loodsen: Naerebout, Borstlap en Van Hoepen **121**
- PEILING 31** — De arbeidsomstandigheden na 1859: Oostmahorn, Lauwersoog en Delfzijl **125**
- PEILING 32** — De Loodswet geëvalueerd: de koopvaardij-enquête van 1874-1875 **128**
- PEILING 33** — Loodslieden: de gevaren van het beroep **131**
- PEILING 34** — De loods en het weer – 1854-heden: meteorologische ondersteuning **134**
- PEILING 35** — Groei bij de Maasmond en concurrentie op de Schelde (1860-1923) **137**
- PEILING 36** — De Eerste Wereldoorlog: zeemijnen, torpedoboten en andere gevaren **142**
- PEILING 37** — De Tweede Wereldoorlog: het begin, de loodsen blijven **146**
- PEILING 38** — De Tweede Wereldoorlog: de bezettingsjaren **149**
- PEILING 39** — 'Dode loodsen': van Zr.Ms. *Adder* naar de Kustwacht **152**
- PEILING 40** — Loodsen: de massamedia (eind negentiende eeuw) **156**
- PEILING 41** — Loodstransport: van zeil- en stoomvaart tot heli en SWATH **158**
- PEILING 42** — De organisatie van het Loodswezen: 1988, definitief privaat **162**
- PEILING 43** — Sociaal verkeer (1884-nu): loodsenassociaties **165**
- PEILING 44** — Belangenbehartiging (1908-nu): diverse vakverenigingen **168**
- PEILING 45** — De Scheldekwesie: het nieuwe Scheldereglement **171**
- PEILING 46** — De literatuur: de loods als icoon **174**
- PEILING 47** — Vrouwelijke loodsen: een opvallend kort verhaal **177**
- PEILING 48** — De loodsreizen: de omvang van de scheepvaart (zeventiende eeuw-heden) **179**
- PEILING 49** — De Loodswet van 1988: 36 jaar later **183**
- PEILING 50** — Tot slot: het verhaal is niet af **186**
- Tijdlijn **188**

Voorwoord

DOOR J.W. BENTINCK

VOORZITTER VAN DE NEDERLANDSE LOODSENCORPORATIE

In 2002 werd ik registerloods in de regio Amsterdam-IJmond. Daar begint mijn deel van de geschiedenis van het Loodswezen. Ik hoorde wel verhalen van oud-collega's over vroeger tijden. De ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden, belangrijke gebeurtenissen en mooie anekdotes. Daar zijn er veel van, kan ik u verzekeren. Veel van die verhalen zijn ook wel opgeschreven. In mijn boekenkast staat een flink aantal boeken die de verhalen vertellen over ons werk; het loodsen van zeeschepen. De meeste van die boeken zijn gefragmenteerd. Zij gaan veelal over een specifieke regio (Scheldemonden, Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-IJmond of Noord) of over een bepaald tijdvak. Ook de archieven van het Loodswezen zijn rijk gevuld. Leuk om doorheen te gaan, maar er is geen onderlinge samenhang tussen de archieven en de verschillende regio's.

Het boek dat nu voor u ligt, is daar onderscheidend in. Het geeft een breed beeld van de vroege geschiedenis tot nu over het loodsenwerk langs de gehele Nederlandse kust. De kern van het beroep is door de jaren heen niet veranderd. De loods was en is een lokaal expert op het gebied van navigeren en manoeuvreren en ondersteunt de kapitein aan boord. Zij staan naast elkaar op de brug. Samen met het brugteam zorgen zij voor een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart. Dat was 400 jaar geleden zo, en is nu nog zo. Natuurlijk is niet alles hetzelfde gebleven. De informatie die de loods aan boord heden ten dage tot zijn beschikking heeft, is niet meer te vergelijken met vroeger. Ook zijn de schepen die nu de Nederlandse havens aandoen steeds groter geworden. Dit vraagt om aanpassingen. Betrouwbaar, Betrokken en Deskundig zijn daarbij de kernwaarden die door de loodsen worden gehanteerd.

De loodsen zijn trots op het werk dat zij doen en zijn trots op de organisatie Nederlands Loodswezen. Dit boek kan daar alleen maar verder aan bijdragen. Ik dank de schrijvers Anne Doedens en Matthieu Borsboom voor de ongetwijfeld enorme hoeveelheid tijd en moeite die zij in het tot stand komen van dit boek hebben gestoken. Ook zij mogen trots zijn! ←

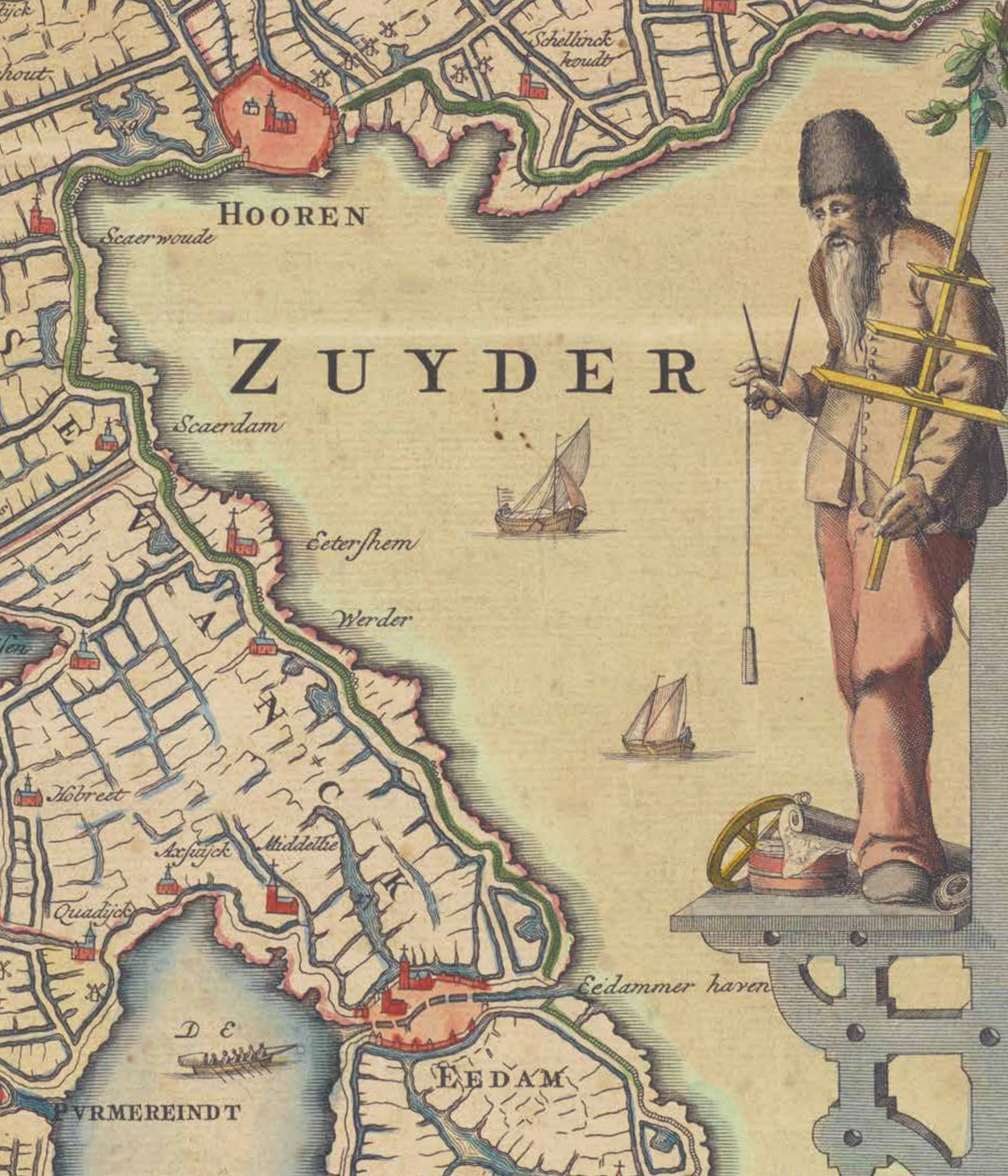
DOOR H.B.W. BROERS
DIRECTEUR NEDERLANDS LOODSWEZEN B.V.

Naast een unieke inkijk in de geschiedenis van het loodsenberoep, biedt het voorliggende boek ook een compleet overzicht van de wijze waarop loodsen werden en worden ondersteund in hun beroepsuitoefening door de eeuwen heen. Bij het doorlezen van deze peilingen zal het de lezer duizelen bij de vele benamingen en typen van loodsbotten die de revue passeren. Het moge duidelijk zijn dat een loods, wil hij of zij het beroep kunnen uitoefenen, moet worden ondersteund door niet alleen loodsbotten, maar ook door hulpmiddelen.

Dat de loodsbotten met name in vroegere jaren een zware job hadden wordt op meerdere plaatsen duidelijk in dit boek. Het beloosten van schepen met kleine loodsbotten op de vele kruisposten leidde geregeld tot ongelukken en zelfs dodelijke ongevallen, zo lezen wij. De Noordzee is een verraderlijke werkomgeving, dat is nooit veranderd. Gelukkig beschikken de loodsen tegenwoordig over de modernste loodsvaartuigen en hulpmiddelen, maar nog steeds blijft het altijd uitkijken voor de Nederlandse kust.

Waar in vroeger tijden veel van de ondersteuning geregeld werd vanuit overheidswege of vanuit de havens waarin loodsdiensten werden verricht, is dat nu anders geregeld. Loodsen zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen bedrijf, met Nederlands Loodswezen B.V. als faciliterende organisatie. Als klant en tevens aandeelhouder is de afstand vanuit de loods tot die organisatie bijzonder klein en dat zorgt voor een grote invloed op de wijze van ondersteuning. Wij staan de registerloodsen dan ook dagelijks met zelf ontwikkelde, op het beroep afgestemde, oplossingen bij in de uitoefening van het mooiste beroep ter wereld. Deze uniek ingerichte constructie zorgt ervoor dat de verzelfstandiging van het Loodswezen in 1988 zeer succesvol kan worden genoemd.

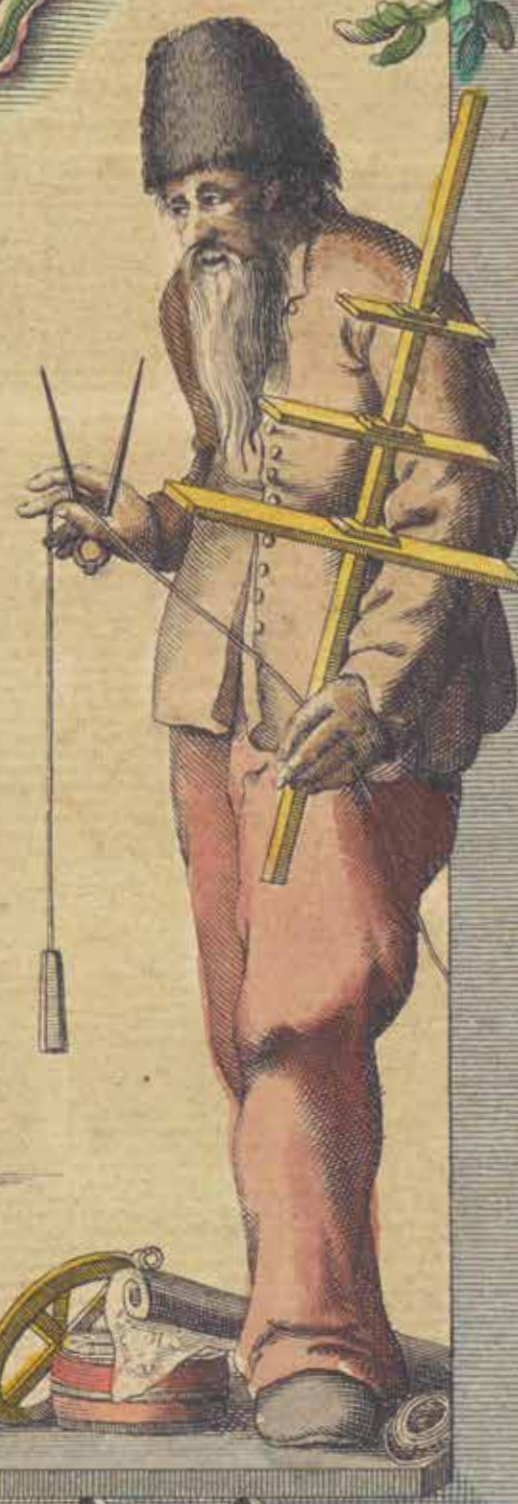
Een woord van dank en een felicitatie is op zijn plaats aan de auteurs van dit boek, een geweldig werk. Ik wil het graag bij de lezers warm aanbevelen. ←



HOOREN

ZUYDER

EEDAM



hout

Schellinck
koudt

Scaerwoude

Scaerdam

Eetershem

Werder

Hobrecht

Axhuysck

Middellic

Quadijck

Eedammer haven

D E

VRMEREINDT

Vooraf

DR. ANNE DOEDENS EN VICE-ADMIRAAL B.D. MATTHIEU J.M. BORSBOOM

Lodovico Guicciardini merkte in zijn *De beschrijving van al de Nederlanden, anders genoemd Neder-Duitsland* uit 1567 op:

[Dat de Nederlandse wateren vol liggen met] sorghelycke clippen ende bancken, daer de schepen dickwils gheraken teghen te stooten ende in den grondt te sincken tot heur verderfensse.'

Loodsen waren en zijn ook nu dus hard nodig, dat is duidelijk. Maar waarom dit boek? Op die vraag kunnen we een eenvoudig en helder antwoord geven: dit werk gaat over een opvallende lacune waarin nodig moest worden voorzien; het Nederlandse Loodswezen was en is immers een essentieel onderdeel van de Nederlandse maritieme keten. Het werk van Nederlandse loodsen in de vele eeuwen van hun geschiedenis kende tot nog toe geen eigen historisch overzicht. Een Canon met vijftig onderwerpen, hier 'peilingen' genoemd, werd als format gekozen. Evenals onze *Canon van de Koninklijke Marine is Gepeild verleden* bedoeld om de aandacht te vestigen op een historie waarvan de kennis bij velen ontbreekt. Peilingen in kringen van het Nederlandse Loodswezen gingen vooraf aan dit boek, hoewel we niet iedereen konden benaderen. Die leidden tot een goede beloodsing door de deskundigen bij uitstek, de loodsen zelf.

Wat is een loods? In zijn omvangrijke studie over het Rotterdamse Loodswezen schrijft A.M. Overwater:

'Een loods is een persoon die gekwalificeerd is om een kapitein op gebied van navigatie te assisteren bij het binnen- en buitenvaren van een haven. Een ervaren lokale navigator die de kapitein op de hoogte stelt van de bijzonderheden van de haven en de aanloop naar deze haven. In de praktijk zal de loods bij het manoeuvreren zowel roerorders geven aan de roerganger als machineorders geven aan de stuurman. In moeilijk bevaarbare waterlopen zal de loods of de assistent van de loods zelf het schip besturen.'

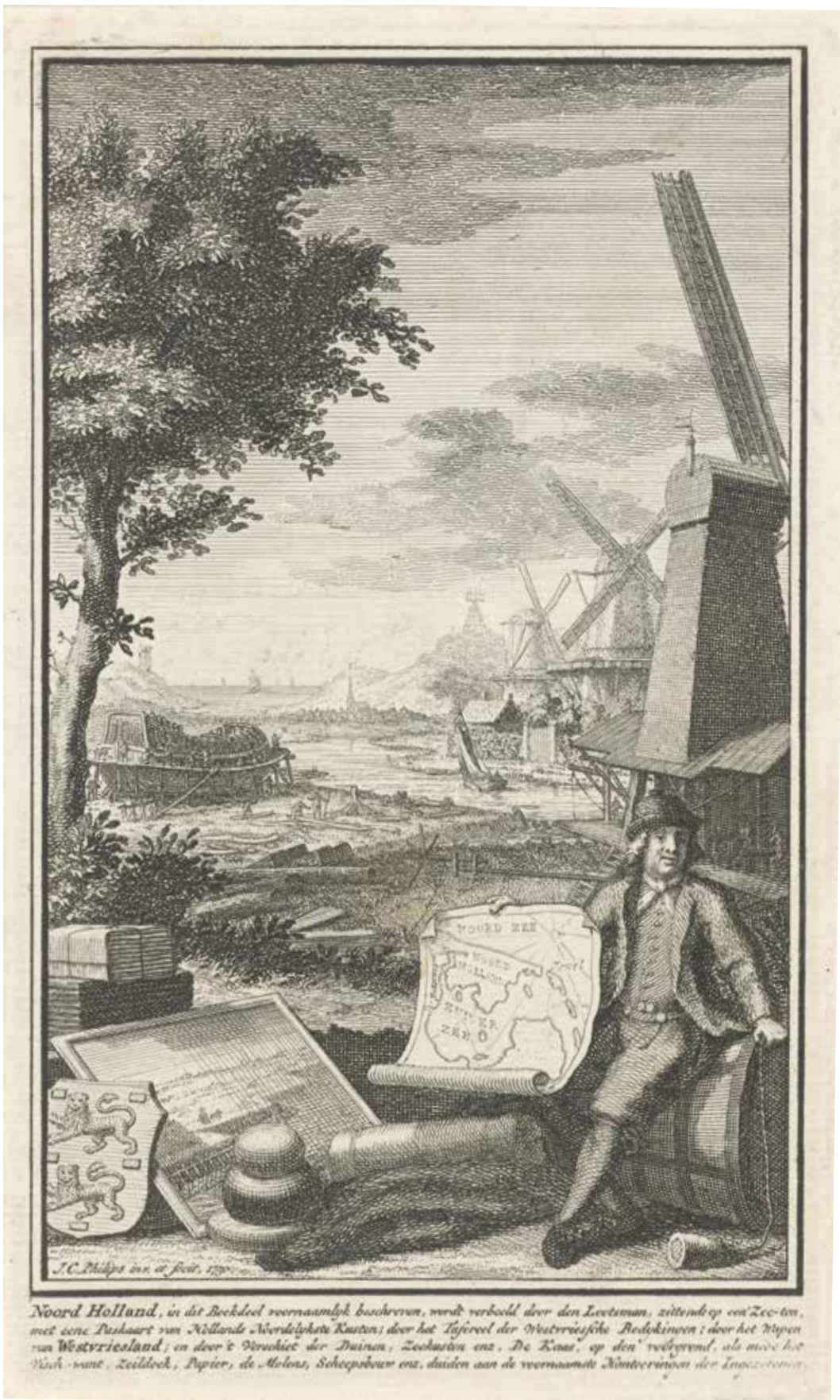
Het beroep is oeroud. Omstreeks 1500 voor Christus is er sprake van een loods op de Nijl, Knem Hotep. In de Bijbel, in het oudtestamentische boek Ezechiël 27:29 uit de zesde eeuw voor Christus, wordt al over loodsen geschreven. Het werk *Periplus Maris Erythraei* van omstreeks 60 na Christus is een soort loodsboek met navigatieaanwijzingen voor de wateren van Egypte, de Rode Zee, de Hoorn van Afrika, de Perzische Golf en de Indische Oceaan.

Loodsen zijn wereldwijd al millennia essentieel voor de scheepvaart. *So far so good*. Merkwaardig genoeg is er echter nog niet eerder over Nederlandse loodsen een geschiedenis geschreven die alle Nederlandse kusten en binnenwateren dekt. Vreemd, want zonder loodsen zou de maritieme handelsnatie Nederland immers nooit als zeevarend land hebben kunnen bestaan. Al vanaf de middeleeuwen voeren loodsen miljoenen keren uit om schepen te begeleiden die in ons land aankwamen of eruit vertrokken.

In het standaardwerk *Kroniek der Zeemacht. Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis* wordt het Loodswezen maar drie-maal genoemd. De eerste keer toen op 20 januari 1941 het loodspersoneel werd ingelijfd bij de zeemilitie van de vloot. De andere twee vermeldingen waren het besluit om het Loodswezen onder te brengen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat (2 februari 1979) en toen het Loodswezen niet langer een onderdeel van de Koninklijke Marine was (1 januari 1980). Ook in andere standaardwerken zoals de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* wordt de ruimte voor het Loodswezen maar karig bemeten, met slechts enkele pagina's tekst.

Veelzeggend daarentegen is het aantal woorden waaraan het begrip loods in heden en verleden werd gekoppeld. In de vijf Historische Woordenboeken van het Leidse Instituut voor de Nederlandse Taal (*Woordenboek der Nederlandsche Taal*) – een uniek wetenschappelijk standaardwerk – is 'loods' in meer dan vijftig woorden en samenstellingen te vinden. Wie ze allemaal begrijpt of kent, mag zich een specialist in het Loodswezen noemen.

Uitsnede uit de kaart van Noord-Holland en West-Friesland, kopie uit 1778 van een kaart van 1575 van de hand van Joost Jansz. Beeldsnijder of Bilhamer. Nationaal Archief, Den Haag



Loodsman met
 een landkaart van
 Noord-Holland,
 Jan Caspar Philips,
 1750. Rijksmuseum,
 Amsterdam

Over de herkomst van het woord loods bestaat overigens geen zekerheid. In middeleeuwse akten vindt men diverse benamingen voor het beroep die allemaal wijzen op de inhoud ervan, namelijk het [bege]leiden en de weg wijzen van schepen. Het gaat om woorden als 'leitsagher' – 'hij die zegt hoe het schip moet varen' –, 'leytsman' en 'loedman', afgeleid van het Engelse 'loadman', leidende man.

Een ander woord voor loodsdienst is 'pilotage', afgeleid van het Franse woord pilotage of pilote: sturen, loodsen, dat weer samenhangt met pilote. Pilotage is het werk van de piloot, de kunst om een schip veilig zijn bestemming te laten bereiken of uit te doen varen.

Het begrip loods is in het historische woordgebruik een containerbegrip dat zowel op loodsschippers als de bemanningen van de loodsschepen slaat. Er waren loodsen in allerlei soorten: zeeloodsen, binnenloodsen op de Zuiderzee en de binnenlandse wateren en havenloodsen. Nu zijn er alleen nog loodsen met een grote variëteit aan ondersteunend personeel, zowel op de schepen als aan wal.

Ook de geschiedenis van de bebakening en betoning van de Nederlandse wateren hangt nauw samen met het loodsbedrijf, als 'dode loodsen' even onmisbaar als hun levende collega's.

Met zijn vijftig peilingen – in navolging van de vijftig vensters van de *Canon van Nederland* – is dit boek een eerste aanzet tot een geschiedenis van het Nederlandse Loodswezen. Met onevenwichtigheden waarvan we ons bewust zijn, onder meer veroorzaakt door de per loodsendorp of -stad sterk verschillende hoeveelheid bronnen. Zo is er bijvoorbeeld heel weinig bekend over de beloodsing op de Eems in de zeventiende en achttiende eeuw. Dat geldt ook voor de beloodsing van specifieke schepen, zoals die van de VOC en de WIC. Het onderwerp is daarbij ook zo veelvormig en de organisatie door de tijd heen zo veranderlijk, dat het zich met zijn rijke historie niet in tweehonderd bladzijden of vijftig peilingen laat vastleggen. Dat is ook de reden dat de ruimte ontbrak om het loodsenwerk in het Caribisch gebied en voormalig Neder-

lands-Indië te beschrijven, terwijl het Vlaamse Loodswezen evenmin integraal aandacht kreeg. Dit alles neemt echter niet weg dat het overblijvende verhaal van de Nederlandse loodsen, hun leven, hun werk en hun ambt meer dan de moeite waard is om te vertellen, zij speelden en spelen een onmisbare rol in de Nederlandse maritieme geschiedenis.

Overigens zijn we ons er terdege van bewust dat we niet de eersten zijn die de beschrijving van ons nationale loodsenverleden aanpakken. In archieven troffen we talrijke sporen aan van een drietal personen die voornemens leken te zijn geweest een dergelijke studie uit te brengen. We zagen de namen van G. van der Graaf, J.A. Wallenburg en P.A. Rueck. Hun werk in de vorige eeuw leidde jammer genoeg niet tot een boek met het hele verhaal.

Velen hielpen ons bij ons werk, we noemen met name Jeroen van der Vliet, hoofd collecties van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam die ons buiten publiekstijden onderzoek liet doen. Winston Duits en Willemina Oostenrijk van het Zee- en Havenmuseum in IJmuiden stelden ons zeer waardevol materiaal over de verzelfstandiging van het Loodswezen in 1988 ter beschikking. Jan van Berlo, de archivaris van de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit (VNLS) in Vlissingen, liet ons belangrijke stukken in zijn archief bestuderen en nam de tekst zorgvuldig door. De loodsen Linda Dielemans en Marco van Kuik gaven ons waardevolle informatie, onder meer over vrouwelijke loodsen en loodspenningen. Het personeel van het Regionaal Archief Alkmaar gaf ons inzage in belangrijke stukken uit de negentiende eeuw. Zonder hun hulp en die van betrokken loodsen als Willem Bentinck, de voorzitter van de Nederlandse Loodsencorporatie, Herman Broers, directeur van Nederlands Loodswezen b.v. (NLBV) en uitgever Winnie Urban van Waanders Uitgevers was dit boek er nooit gekomen. Ten slotte verdient Liek Mulder onze dank voor de noodzakelijke redactie van ons werk. ←

Voorjaar 2024





Hollandse schepen in een kalme zee. Willem van de Velde de Jonge, 1658. Mauritshuis, Den Haag

Peiling 01

Het vroegste zeerecht: over loodsen en gruwelijke straffen

In een beschrijving van de Nederlands Krijgsmacht in 1914 staat te lezen:

'Oorspronkelijk was het Loodswezen vrij, [...] dat wil zeggen, dat elke visscher of stuurman die zich als loods op een schip wilde aanmelden, door den gezagvoerder van het vaartuig als zoodanig kon worden aangenomen, terwijl ze dan onderling het te betalen loodsgeld moesten vaststellen.'

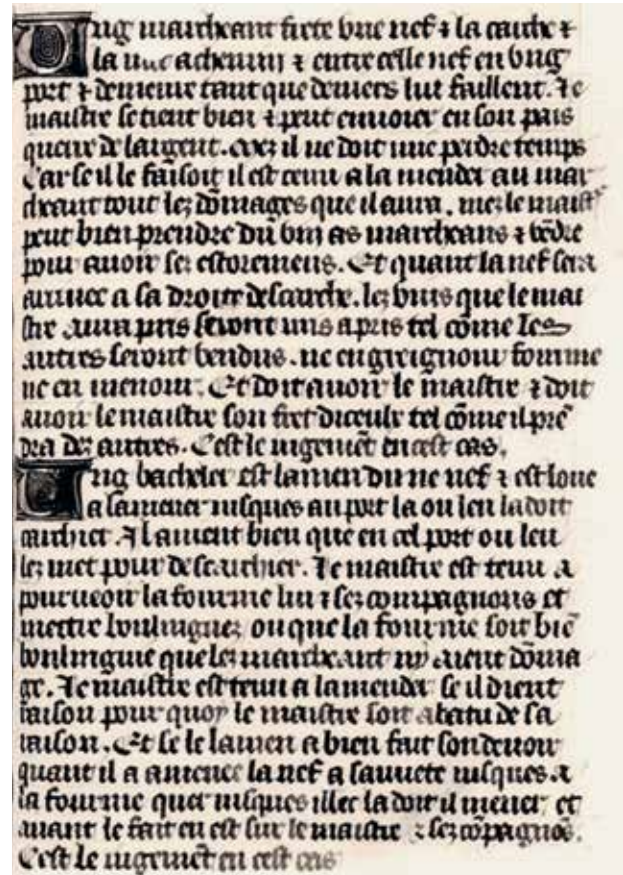
J. Kooiman, *De Nederlandsche strijdmacht en hare mobilisatie in het jaar 1914* (Arnhem 1924).

Loodsen konden binnen zekere grenzen zonder inmenging van buiten hun werk doen. Die grenzen werden in Frankrijk al in de twaalfde eeuw vastgelegd in het zeerecht beschreven in de *Rôles d'Oléron*. Zij vormden de basis voor het Europese zeerecht dat in een of andere vorm terug te vinden is in de meeste hierna te noemen regelingen.

De vonnissen of rollen van Oléron zijn genoemd naar het eiland Oléron, aan de mond van de Charente, ten noorden van Bordeaux. Ze werden ingesteld in de twaalfde eeuw, naar verluidt in 1194, door hetzij Eleonora van Aquitanië (1122/1124-1204), hetzij door haar zoon Richard I Leeuwenhart (1157-1199), koning van Engeland. Het oudst

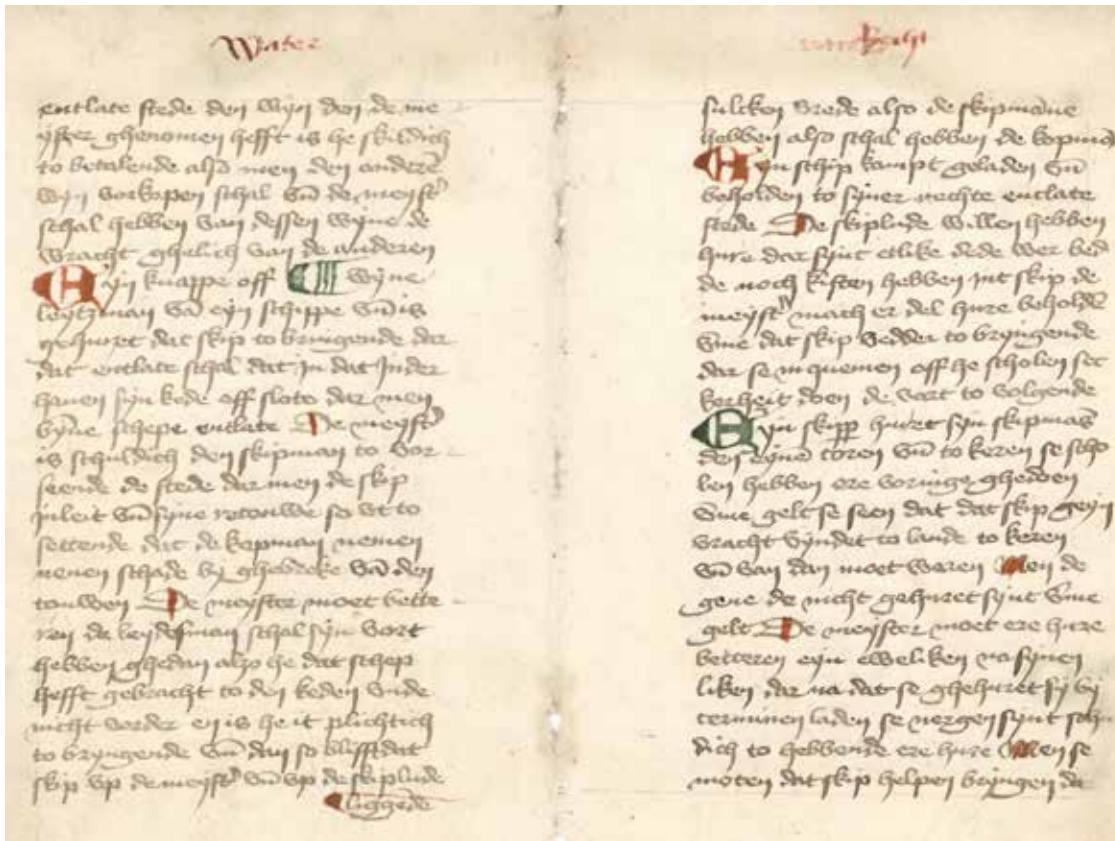


Richard Leeuwenhart: zijn tombe in de abdij van Fontevraux. Foto: Maksim



De Vonnissen van Oléron. Bladzijde van een veertiende-eeuws handschrift uit Rouaan in de Bibliothèque nationale de France, Parijs

bekende exemplaar van de *Rôles d'Oléron* is te vinden in de Londen- se Guildhall Archives, in een manuscript met de naam *Liber Horn* van omstreeks 1314. Artikel 23 van het document beschrijft hoe een loods volledig aansprakelijk is voor de schade die onder zijn bewind optreedt. Artikel 24 geeft in sommige versies een gruwelijke straf voor een loods die zijn werk niet naar behoren doet. In dat geval mocht hij aan boord van het schip worden onthoofd door de kapitein of een lid van de bemanning, die daarvoor niet ter verantwoording geroepen konden wor-



Afbeelding van een laatmiddeleeuwse, middelnederlandse tekst met artikel 24 van de *Vonnissen van Oléron*. Koninklijke Bibliotheek, Kopenhagen

den. Zij moesten zich echter wel, alvorens tot de executie over te gaan, overtuigd hebben dat de loods de schade niet kon vergoeden.

In artikel 25 werd een andere aanleiding voor een mogelijke doodstraf behandeld. Als een loods een schip moedwillig liet verongelukken, om aan handlangers de kans te geven het schip te plunderen, dan werd de schuldige opgehangen dicht bij de plek van het misdrijf. De galg moest als waarschuwing zichtbaar zijn voor passerende schepen. Dezelfde straf gold voor loodsen die handlangers inzetten om na een opzettelijke stranding als bergers op te treden. Zo deden ze formeel niet zelf mee, maar deelden wel degelijk in de buit.

In een laatmiddeleeuws document staat de Middelnederlandse vertaling van artikel 24 van de Franse tekst. De onderste zeven regels van de linkerkolom luiden:

'De meyster moet betteren de leydesman schal syn vort hebben ghedan also he dat schep hefft gebracht to den keden vnde nicht vorder en is he it plichtich to bryngende vnde dan so bliff dat skip vp de meyster vnde vp de skiplude liggende.'

[Als de loods zijn werk heeft gedaan en het schip naar de kade heeft gebracht, is hij daar niet meer verantwoordelijk voor, dat zijn dan weer de schipper en zijn bemanning.]

In een Middelnederlandse tekst uit de late veertiende of vroege vijftiende eeuw, het *Zeerecht van Damme* (een voorhaven van Brugge), werden artikelen uit de *Vonnissen van Oléron*, al dan niet gewijzigd, overgenomen. In dat document kwamen de hiervoor genoemde draconische straffen echter niet voor. De relatie tussen beide teksten blijkt uit de titel: *Dit es de Coppie [kopie] van den rollen van Oleron van den vonnesse van der Zee*. De neerlandicus Kuiper schrijft: 'In het kielzog van de Hanzekoggen is deze tekst [vandaar] meegevoerd naar de Noordduitse hanzesteden en daar gekopieerd en aangepast voor eigen gebruik.'

In een ander stuk, de *Vonnissen van Damme*, staat dat schippers en kooplieden onderling tot overeenstemming moeten komen over de betaling van de diensten van een 'coch-age', te vertalen als 'voorzeilende loods'. De loods ('leadsage') had zijn werk gedaan en moest betaald worden als hij het schip in de haven had gebracht. Meer, zoals het voor anker brengen of aanleggen, hoefde hij niet te doen.

Al voor het jaar 1400 werden delen van de *Vonnissen van Oléron* overgenomen in de *Amsterdamse Ordonnantie*, die in 1505 werden afgedrukt in een Deense uitgave, waarin ook het *Zeerecht van Lübeck* een plaats kreeg. In deze ordonnantie werden ook teksten uit de *Kemper Keur* of stadsverordeningen van 23 november 1400 overgenomen, waarin staat dat de loods recht op zijn loon heeft.

We lezen:

'Wat scepen comen int Vlye of int Mairdiep van ommelant [uit het buitenland] ende hier wesen willen ende is dat men dair een leysage wint [loods krijgt], dit scip ende guet hier [naar Amsterdam] op te brengen, des sel die schippers den leitsaghe die cost geven, ende die coeplude zullen die leysaghe loenen van horen guede.'

Ook het zeerecht van de *Wetten van Wisby* werd breed nagevolgd. Volgens sommigen zou dat al drie eeuwen na de *Vonnissen van Oléron* aan de oevers van de Oostzee zijn opgetekend; anderen beweren dat dit zelfs al eerder heeft plaatsgevonden. Wisby, de hoofdstad van het eiland Gotland, was een belangrijk centrum voor de Noord-Europese scheepvaart.

Toepassing van dat laatste zeerecht zou voor de loodsen minder persoonlijk risico met zich meebrengen. Schippers konden immers

volgens deze 'wetten' aansprakelijk worden gesteld als een stranding of ander ongeluk het gevolg was van onvoldoende kennis van de plaatselijke situatie en ze geen loods aan boord hadden laten komen. Daarom werd aanbevolen om bij vreemde havens of gevaarlijke kusten plaatselijke loodsen in te huren. Een lid van de bemanning als loods was in dat geval onvoldoende. De *Wetten van Wisby* noemden de plaatselijke loods 'lodesman', vergelijkbaar met de huidige loods: de man die door en door bekend is met de vaarwegen waarop hij zijn werk mag uitoefenen, 'voor een veilige navigatie.'

In een privilege dat de Bourgondische hertog Jan zonder Vrees in 1411 aan de Portugezen in Brugge verleende, is sprake van een schadevergoeding, te betalen door de 'leedsman' die een Portugees schip een Vlaamse haven binnenbrengt en door wiens toedoen het schip of zijn opvarenden schade lijden. De loods ontvangt in dat geval niet het afgesproken loon. Deze regeling lijkt voor alle Vlaamse havens gegolden te hebben.

Terugkijkend kan worden vastgesteld dat er aan de kusten van West- en Noord-Europa in de middeleeuwen geen algemeen geldend rechtskader voor loodsen bestond. Die waren trouwens ook lang niet altijd beschikbaar. In zulke gevallen maakte men bijvoorbeeld bij de kustvaart gebruik van voorzeilende kleine schepen, die de koggen van de handelaren door gevaarlijke wateren loodsten. Meestal waren dat vissers die hun kustgebied goed kenden.

Wetteloosheid was aan de orde van de dag, zoals wanneer een loods samenwerkte met kustbewoners die graag schepen zagen stranden om daarna gebruik te kunnen maken van hun strandrecht, waardoor de lading kon worden prijsgemaakt en de bemanning van aan de grond gelopen schepen nogal eens over de kling werd gejaagd. ←



De Zeeuwse zeegaten in de zestiende eeuw. Detail van een kaart in: *De Spiegel der Zeevaert* van Waghenaer, Universiteit van Utrecht



Meer lezen

A.M. Overwater, *Van Leitsagher tot Loods. 400 jaar loodsen van Rotterdam* (Rotterdam 1980), I.3: 'Oud Zeerecht'; Willem Kuiper, 'Voer voor codicologen en filologen: een Middelnederlands/Middelnederduits fragment geïdentificeerd'; *De Vonnissen van Oléron*. In: *Neerlandistiek. Online tijdschrift voor taal- en letterkunde* (17 juni 2019); Stadsarchief Brugge, Oud Archief, reeks nr. 96: stadscartularia 22.



Er-op-uit

Bezoek Damme, vanaf 1180 tot de zestiende eeuw een belangrijke voorhaven van Brugge, waaruit al dan niet belooft, veel schepen naar de Noordzee voeren.

In het hiervoor genoemde handschrift in het stadsarchief van Brugge over de aanpak van geweldplegers en dronkenlappen aan boord staat:

'[Bemanningsleden die] die gaen uten scepe zonder orlof [toestemming] ende drinken hem dronken, ende maken [...] twist, het ghewalt [en het gebeurt dan] datter eeniche ghewond zyn, [dan is] die meester [schipper] [...] niet sculdich te doen ghenesene [te betalen voor hun herstel] noch ene pivitanze [steun] te ghevene, maer machse uten scepe doen en andre hueren in die stede [in hun plaats] [...] en costen zy meer, zy zullen betalen moeten [het verschil is voor rekening van de overtreders].'

Peiling 02

Loodsreglementen: de Ordonnancie der Pyloten

In de vijftiende eeuw verschenen een aantal belangrijke regelingen voor de zeevaart, zoals de *Ordonnantie op de Admiraliteit* van 8 januari 1488, de geboortedatum van de huidige Koninklijke Marine. De eerste ordonnantie op het Loodswezen was echter vier jaar ouder dan die voor de Marine.

De oudst bekende Nederlandse loodsordonnantie werd in 1484 uitgegeven door Filips de Schone. Daarin werd de loodsdienst op het Zwin in het Nederlands geregeld. Toen de Vlissingse loodsenvereniging in 1984 haar eeuwfeest vierde, begon een tentoonstelling in het Lampsinshuis over het Loodswezen juist met dit eerste loodsreglement van de Lage Landen.

Andere, oudere documenten, veelal gebaseerd op de rollen of vonnissen van Oléron, waren veel beknopter dan deze *Ordonnancie angaende den pyloten, die van slands weghe ghestelt zyn*. Filips' moeder Maria van Bourgondië had de stad Brugge overigens al op 30 maart 1477 een verordening gegeven, waardoor Vlaamse loodsen verplicht werden handelsschepen alleen maar het Zwin op te loodsen. Dat zeegat en de haven van Sluis gaven toegang tot Brugge, toen de belangrijkste handelsmetropool van de Lage Landen.

De ordonnantie van 1484 was op verzoek van de Vlaamse steden Brugge, Gent en Ieper uitgevaardigd en moest ook concurrentie van het groeiende Antwerpen tegengaan. De loodsen van Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist, Sluis en Slependamme moesten onder ede verklaren schepen alleen naar het Zwin te loodsen, niet naar de Schelde. Boetes op overtreding waren gigantisch (mogelijk meer dan een ton aan euro's nu) en men liep het risico verbannen te worden.

Strafbaar met hoge boetes was ook het geven van omkoopgeld om een opdracht binnen te halen. Als een loods nalatig was, en 'eenich schip of schepen gedorven werden of scade namen ende daerof clachte quame', werd hij voor het gerecht gedaagd en was hij aansprakelijk voor de schade. Over onthoofdingen wordt dan niet meer gerept.

De ordonnantie van Filips de Schone regelde ook de betaling van de loods. Die was afhankelijk van de grootte van het schip dat hij het Zwin opbracht. Een klein schip van vijftig ton leverde bijna twee en een halve gulden op (zo'n honderdzeventig euro aan koopkracht nu), voor een schip van honderd ton kreeg hij zes gulden, voor een schip van driehonderd ton meer dan twintig gulden. Dat alles afgezien van de betaling voor extra tijd in geval van slecht weer of andere tegenslag. Geen loods

kon om deze bepalingen heen want ze werden in de gelagkamers van alle kroegen en herbergen van Sluis opgehangen.

De loodsen waren duidelijk herkenbaar aan een door Brugge geleverd 'zilveren roer op de linkermouw'. Goudsmeden maakten volgens rekeningen uit die tijd zestig van deze insignes. Er zal echter doorgaans geen werk voor zoveel loodsen zijn geweest. Ze zullen hun werk in deeltijd verricht hebben, naast de visserij, vaak voor de kust uitgeoefend, waardoor ze snel loodsdiensten konden verlenen.

We weten dat toentertijd ook in Middelburg loodsen actief waren. Uit de rekeningen van de stad blijkt dat aan 'pylotten' in 1487 en 1488 een betaling werd gedaan voor het binnenloodsen met een 'houcgboote' (hoeker) van schepen die uit het westen kwamen.



Miniatuur van de zeeslag bij Sluis (1340) uit Froissarts Kronieken. Bibliothèque nationale de France, Parijs



De Schelde en het Zwin in de zestiende eeuw op een kaart van sGrooten.
Koninklijke Bibliotheek, Brussel

Ook Den Briel kreeg te maken met de regels die de Bourgondiër Filips de Schone in Gent opstelde:

'Item en sal gheen leidsager varen op die Mase om scepen te nemen te gheleden, eer die scippere off die coepman opt lant gecomen is [...] ende eer hij siin caepgelt ende vierboetgelt betaelt heeft.'

Wie een loods nam zonder te betalen voor het in stand houden van de bebakening, kreeg een boete. De loods die daaraan meewerkte verloor of voor elf jaar zijn burgerschap, of hij werd voor elf jaar uit de stad verbannen.

Karel V bevestigde de regels van zijn vader Filips nog eens op 24 september 1539. Het jaar daarop werd op 7 februari bij keizerlijke ordonnantie de loodsdiens in het Zwin gereorganiseerd. Dat was wel nodig, want het aantal loodsen was sterk verminderd. Zeelieden zonder ervaring waren als loods gaan opereren om wat bij te verdienen. Dat had tot grote ongelukken geleid. Karel V bepaalde daarom dat de loodsen van Brugge beëdigd moesten worden.

Een belangrijk document voor de Nederlandse loodsgeschiedenis is het plakkaat inzake het zeerecht van Filips II uit 1563. In het hoofdstuk 'Schipbrekinge [schipbreuk], zeeverpinghe [het overboord zetten van lading] en haverijen [schade]' valt te lezen dat het niet nemen van een loods als dat nodig is tot hoge boetes kan lijden. Het werkgebied van de loods wordt helder omschreven, er waren 'lootsmansvaerwaters' en 'stiermansvaerwaters.' De eerste categorie bestond uit rivieren en zeegaten waar een loods verplicht was, met de tweede bedoelde men de open zee. Daar moest de schipper zelf bekwaam genoeg zijn om veilig te navigeren.



Portret van Filips de Schone, ets van Jan Lauwryn Krafft (I), 1704-1765.
Rijksmuseum, Amsterdam



Kaart uit 1565 van de zeegaten van het zuidelijk deel van Holland. Nationaal Archief, Den Haag

In de zestiende eeuw overvleugelde Antwerpen Brugge. Antwerpen was over de Schelde makkelijker te bereiken dan het door verzanding van het Zwin steeds moeilijker toegankelijke Brugge. De Brugse magistraat deed zijn uiterste best om de route naar het Zwin te laten bebakenen en beloodsen. Aanvankelijk kwamen nog relatief veel schepen in Sluis aan, maar vanaf 1525 verminderde het aantal schepen, ook al omdat hun omvang voor doorvaart te groot was. In 1560 blijkt de scheepvaart op het Zwin praktisch te zijn stilgevallen.

Ook in Antwerpen waren de onkreukbaarheid en vakbekwaamheid van loodsen een belangrijk onderwerp. De dienst werd vanuit twee havens uitgevoerd: er waren loodsen voor de scheepvaart vanuit de stad stroomafwaarts, terwijl dat stroomopwaarts vanuit Vlissingen gebeurde. In 1583 – twee jaar voor het begin van de eeuwenlang durende afsluiting van de Schelde door de Noordelijke Nederlanden – klaagden Antwerpse kooplieden over de schade die onbekwame loodsen de scheepvaart berokkenden. Ze kenden de banken en ondiepten van en bij de Schelde niet! Voor goede loodsen was een ordonnantie nodig die vakbekwaamheid en heldere afspraken over de uitvoering garandeerde, vonden de kooplieden.

Over het werk van Zeeuwse loodsen op de Schelde in de volgende eeuwen is niet veel meer bekend, dan een klacht uit 1583 en enkele snippets informatie. Zo deelde de Hollandse stadhouder Bossu in 1572 aan Filips II mee, dat de kapiteins van zijn vloot grote bezwaren hadden om zonder loods de Roompot of het Veregat op te varen, een verwijzing naar Zeeuwse binnenloodsen. In 1593 en 1594 legde de admiraliteit van Zeeland de betaling van omstreeks dertig loodsen vast, meer dan twintig jaar voor de ordonnanties op de pilotage in Holland die in de peilingen 5 en 6 besproken worden. Deze loodsen voeren kennelijk met oorlogsschepen mee naar Oostende, IJzendijke en 'het Gat van Sluis'. In de laatste twee plaatsen in Zeeuws-Vlaanderen was een loods onmis-

baar. Onder hen een naamgenoot van de beroemde Frans Naerebout, te weten Jacob Naerebout, terug te vinden in het Zeeuws Archief, *Gids Admiraliteit in Zeeland*, nr. 6240-6244, 11^e summa. ←

In de ordonnantie van Filips de Schone van 1484 werd een faire betaling van de loods gewaarborgd, we lezen:

'ende als van hueren[van de loodsen] aerbeide die zij hierinne ghe-daen zullen hebben, zullen daerof vernought ende betaelt zijn byden coopman dien tgoed [de lading] toebehooren zal ende indien dat zij met hem niet verlijken noch ouercomen en connen [niet tot overeenstemming kunnen komen] zo zal de wet vander plecke daer t voorsz[eide] goed angebracht [is het recht van de plaats waar uitgeladen wordt van toepassing.] [...] [Voor het] taxeren ende arbitreren [taxeren en de waarde bepalen van] en aerbeyt ende sallaris'



Meer lezen

Roger Degryse, 'Brugge en de organisatie van het Loodswezen op het Zwin' in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 112, nr. 1-2 (1975); Over de verzanding: dez. 'Brugge en de pilotage van de Spaanse vloot in het Zwin in de XVIde eeuw', deel I en II in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis* 117 (1-4) (1980); *De scheepvaart op het Zwin*, te raadplegen via de website www.zwinstreek.eu.



Er-op-uit/Lieu de mémoire

Bezoek het Zwin Natuur Park in Knokke-Heist. Met VR-technologie kan daar ook een virtuele boottocht tussen Sluis en Brugge worden gemaakt.

Peiling 03

'Dode Loodsen': Van de middeleeuwen tot de vroegmoderne tijd

Vaarwegmarkeringen zijn voor iedere zeeman van groot belang, ook voor loodsen. Bij deze door ons met de term 'dode loodsen' aangeduide hulpmiddelen ging het in de middeleeuwen en vroegmoderne tijd om kustvuren op torens of bij schuren (vuurboeten), bakens op de wal en tonnen op of palen in het water. De belasting die daarvoor door de scheepvaart moest worden opgebracht heette niet voor niets paalgeld. Er bestond nog geen georganiseerd systeem van vaarwegmarkeringen. Steden of dorpen die er belang bij hadden, verzorgden hun eigen markeringen. Een beroemde Nederlandse vuurtoren is de Brandaris op Terschelling. Die naam is afgeleid van Sint Brandaan, patroonheilige van het kustvuur. West-Terschelling werd in de middeleeuwen naar hem vernoemd, op oude kaarten wordt het dorp ook wel St. Brandariuskercke genoemd

De 'dode loodsen' van het Noorden

De eerste voorganger van de Brandaris – een 'vuurhuis' of bouwsel waarop een vuur werd gestookt – werd in 1323 gebouwd om de gevaarlijke zee-engte tussen Terschelling en Vlieland te markeren. Dat was het gevolg van een overeenkomst van Kampen met de eilanders en hun 'richter' Claes Popma. Dat document heette *Vander kapen opter Schellinghe*. Er werd afgesproken om bij West-Terschelling een 'voorhuys' (vuurhuis) als 'mercke' (baken) te bouwen, een oriëntatiepunt voor de scheepvaart. De Hanzestad Kampen mocht ook vanaf 1334 tonnen leggen in het Vlie en het Marsdiep. De Hollandse graaf Albrecht van Beieren (1336-1404) bevestigde al in 1399 het recht van Kampen om drijvende tonnen in het Vlie en het Marsdiep te leggen en de vaargeulen te onderhouden. De bebakening van het open water binnen zijn domein was immers zijn landsheerlijke recht.

In de vijftiende en zestiende eeuw werd Kampen als belangrijk handelscentrum langzaam maar zeker overvleugeld door Amsterdam. Die stad nam zeker al vanaf 1412 een groeiend deel van de bebakening en markering van de vaarroutes op de Zuiderzee voor haar rekening. Voor het onderhoud werd door de Amstelstad paalgeld geheven, zij het aanvankelijk illegaal, want Kampen was verantwoordelijk voor de vaarwegmarkering op de Zuiderzee. Filips de Schone trad daartegen op. Dat blijkt uit zijn opdracht in 1496 om mensen vrij te laten die kort daarvoor waren vastgezet vanwege hun weigering in Enkhuizen paalgeld voor Amsterdam te voldoen. In 1527 kocht de groeiende Amstelstad de Kam-



Landschap met een vuurtoren in een haven, ets van Jan van de Velde (II), 1616. Rijksmuseum, Amsterdam

per betoning en nam definitief de vaarwegmarkering op de Zuiderzee voor haar rekening. Na enige tijd erkenden Enkhuizen, Hoorn, Medemblik en Harlingen het Amsterdamse recht om paalgeld te heffen, maar dat duurde niet lang.

In 1573 raakte Amsterdam het recht om paalgeld op de Zuiderzee te heffen kwijt aan Enkhuizen. Anders dan Enkhuizen koos het rooms-katholieke Amsterdam namelijk geen partij voor de Opstand tegen Spanje. De prins van Oranje verleende Enkhuizen als beloning voor hun loyaliteit het recht de waterwegen te bebakenen en daarvoor paalgeld te heffen. Dit recht deed Enkhuizen pas in 1838 over aan de Staat der Nederlanden.

Amsterdam was tot 1611 alleen verantwoordelijk voor het herstel en onderhoud van de Brandaris, vanaf dat jaar ging ook Holland bijdragen. Omstreeks 1570 was de toenmalige toren ingestort. In 1592 begon men met de bouw van een nieuw exemplaar. Die onderneming mislukte door slechte bouwmaterialen en ondermijning door de zee. Twee jaar later werd de derde toren opgericht. Die staat nog steeds fier overeind.

Mogelijk in de vijftiende, maar zeker in de zestiende eeuw, waren er behalve op Terschelling vuurtorens of vuurboeten op Huisduinen (in 1542 uitdrukkelijk genoemd), op Texel en op Vlieland. Het oudste stuk met een vermelding van een vuurboet bij Scheveningen, is een keur (veror-