

IN DIENST VAN KOOPVAARDIJ EN MARINE. INSTELLING EN ACTIVITEIT VAN DE LOODSDIENST OP DE SCHELDE TIJDENS HET FRANSE BEWIND.

Louis BAUDEZ

In elke zeehaven is het bestaan van een korps ervaren loodsen, die bij het in- en uitvaren van de schepen begeleiden, een onmisbare dienst voor de goede orde en de veiligheid van de scheepvaart. Voor de Antwerpse haven, die op 80 km afstand van de zee is gelegen en met die zee is verbonden door een bochtige en aan getijden onderhevige waterweg, is de noodzaak van zulke dienst nog meer evident. De scheepvaart moet er bijgestaan worden zowel op de stroom tussen Antwerpen en Vlissingen als doorheen de zeegeulen in en buiten de Scheldemonding.

Zoals voor vele andere instellingen is de oorsprong van het loodswezen op de Schelde gelegen in de periode van het Franse bewind in onze gewesten. In deze bijdrage willen we nagaan hoe de dienst is ontstaan en zich heeft ontwikkeld gedurende die periode (1).

Het loodsen op de Schelde is toen, zoals vermeld zal worden, een gemeenschappelijke dienst geweest voor de koopvaardij en voor de in Antwerpen gevestigde oorlogsvloot. Door opeenvolgende maatregelen zal men in de noden van beide "gebruikers" op adequate wijze trachten te voorzien, rekening houdend met een geleidelijk groeiend overwicht van de marine en een dalend aantal handelsschepen. Het verhaal biedt aldus een interessant inzicht op het samenspel en/of spanningen tussen de civiele -Franse en eigen Antwerpse- en de militaire instanties inzake scheepvaart op de Schelde.

Men zal merken dat de dienst van het loodswezen zich niet enkel bezig hield met het begeleiden van de schepen, zoals nu het geval is, maar ook met het toezicht op de bevaarbaarheid van de stroom, met name het peilen van de bedding, het verkennen van de vaargeulen, het plaatsen en wegnemen van de boeien, enz.. In elk van de officiële teksten wordt deze verantwoordelijkheid ook telkens uitdrukkelijk vermeld.

1. TOESTAND VÓÓR 1802

De haven van Antwerpen was sedert 1648 door de Hollanders van de zee afgesloten geweest. Die toestand duurde tot in 1792 toen de Franse Republiek de scheepvaart op de Schelde opnieuw vrij verklaarde. Gedurende heel die periode werd -bij gebrek aan zeescheepvaart- de noodzaak van een geregelde loodsdienst niet aangevoeld. Met de opening van de Schelde waren de verwachtingen in Antwerpen hoog gespannen. Men hoopte dat, zoals vroeger in de gouden eeuw, talrijke schepen uit allerlei overzeese gebieden naar Antwerpen zouden komen.

(1) De studie kon niet steunen op het systematisch onderzoek van een archieffonds, daar het archief van het loodswezen van vóór 1914 vernietigd (C. VLEESCHOUWERS, *Inventaris van het archief van het Bestuur van het Zeewezen 1830-1976*, Brussel, 1979, 114). - Veel stukken over de dienst zijn bewaard in het Rijksarchief Antwerpen : Provinciebestuur, J. 263. - Verder konden we gebruik maken van een reeks documenten eertijds verzameld door wijlen Kapt. E. Lannoy, die ons vriendelijk ter hand werd gesteld door zijn zoon Kapt. G. Lannoy, Hoofdwaterschout der Schelde te Antwerpen, waarvoor we hem onze oprechte dank betuigen. - Andere geraadpleegde bronnen: L. KEREVAL, *Histoire d'une flotte du temps passé*, in : *Revue maritime et coloniale*, Paris, 1890; en P. MOUNIER, *La création de l'arsenal d'Anvers et l'Escadre de l'Escaut*, s.m. 1937.

Door de aanhechting echter van het land aan Frankrijk in 1795, was Antwerpen een haven van Frankrijk geworden en dus aan de Franse wetten onderworpen. De Franse wetgeving inzake loodswezen was toen, buiten de eigen reglementen van elke zeehaven in het bijzonder, eerder vaag en verward.

In twee wetteksten wordt er wel melding gemaakt van de loodsen en van hun diensten. In de wet van 13 augustus 1791 betreffende de politie van de scheepvaart en van de handelshavens wordt aan de havenkapitein opgelegd te zorgen voor de naleving van de politievoorschriften o.a. aangaande de loodsdiensten.

In de wet van 25 oktober 1795 betreffende de regeling van het personeel van de marine worden er ook voor de loodsen kwalificatienormen gesteld. Voor de havenloodsen (*pilotes lamaneurs*) zijn de voorwaarden: minimum ouderdom: 24 jaar; examen over de beroepskennis; aanvaarding door de Minister. Voor de kustloodsen (*pilotes côtiers*) wordt daarenboven een driejarige praktijk als meester in de kustvaart vereist.

De Franse *Assemblée Législative* had evenwel in 1792 (decreet van 20 juni) de grondslag willen leggen van een nationaal statuut voor de havenloodsen. De Rechtbanken van Koophandel van de zeehavensteden werden daarom verzocht inlichtingen in te winnen over de diensten in hun havens, nl. over het personeelsbestand, de standplaatsen, de tariefregeling, enz., en al deze gegevens naar Parijs door te sturen ter informatie van de wetgevers. Daarbij is het echter gebleven. Een definitieve regeling voor het gehele loodswezen zal er slechts komen met de latere wet van 12 december 1806.

Ondertussen had men in Antwerpen tijdens het jaar 1792 rechtstreeks de noodzaak van een eigen loodsdienst ervaren. Toen na de opening van de Schelde het eerste Frans oorlogseskader de stroom opvaarde, strandde een van de schepen op een zandbank in het nauw van Bath bij gebrek aan de nodige loodsbegeleiding. Het schip kon niet zonder moeite vlot gebracht worden, maar om een nieuw dergelijk ongeval te voorkomen, werden de schepen dadelijk met de loodsen vanuit Antwerpen voorzien. De flotielje kon veilig naar Antwerpen varen. Het incident had echter de verwachte aankomst met enkele dagen vertraagd.

Een eerste poging om een vaste loodsdienst voor de scheepvaart op de Schelde in te richten, kwam er pas in 1796. In april van dat jaar was het eerste konvooi handelsschepen in Antwerpen toegekomen en men verwachtte dat een vlugge toename van de scheepvaart zou volgen. De onlangs benoemde havenkapitein Max Solvyns schreef onmiddellijk nadien naar de Franse Minister van Marine over de toestand en o.a. over de noodzaak van een loodsdienst op de Schelde. De Minister antwoordde op 13 mei en verzocht hem met de bevoegde instanties overeen te komen om een voorlopige regeling in te richten, de geschikte personen te vinden, over het aantal standplaatsen te oordelen en een weddestelsel te bepalen. Hij voegt eraan toe dat het tevens essentieel is over te gaan tot een nieuw onderzoek van de stroombedding, van geulen en banken, alsook van de bebakening. Van dit eerste voorstel is in feite niets terechtgekomen.

Maar weldra zouden ook de Fransen het gebrek aan loodsen ervaren in het vooruitzicht van hun militaire bedoelingen om Antwerpen als krijgshaven uit te bouwen.

Begin 1797 was er een officiële Franse commissie in Antwerpen toegekomen om er een onderzoek in te stellen over de vestiging van een marinebasis (2). Tijdens een tocht op de Schelde van Antwerpen naar Vlissingen hadden de commissieleden moeten vaststellen dat er slechts twee inheemse loodsen beschikbaar waren. Zij stelden zelfs voor in de toekomst een school voor hydrografie in te richten die voor de loodsenopleiding zou zorgen, zodat men zich niet meer tot Hollanders zou moeten wenden.

(2) L. BAUDEZ, De Franse Commission de l'an V en het eerste concept van een marinebasis te Antwerpen, 1797, in: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, 72e j. (1989), 1-2, 81-95.

Ook in 1799, toen de stroombedding systematisch door de Franse hydrograaf Beautemps-Baupré werd onderzocht, had men gewezen op het nut van een regelmatig voortgezet toezicht op de stroom door ervaren vaklui die voor het peilen van de diepten en het afbakenen van de vaargeulen zouden instaan.

Er was ook sprake van loodsen in het reglement van de Antwerpse havenpolitie van 7 april 1801 waarin, overeenkomstig de vermelde Franse wet van 13 augustus 1791, aan de havenkapitein ook de zorg voor de loodsendiensten was opgedragen. Vergaten we daarbij niet dat het loodsen toen nog als een vrij beroep kon worden beoefend. Dit zou echter niet lang meer mogelijk zijn.

2. HET REGLEMENT VAN 1802.

Aanleiding, voorbereiding en goedkeuring.

In 1799 was er een kentering in het Franse staatsgezag gekomen; door de staatsgreep van 18 Brumaire an VIII (9 november 1799) werd het Directoire vervangen door het Consulaat en werd Bonaparte tot Eerste Consul benoemd. Ook voor Antwerpen waren de gevolgen merkbaar; op 3 maart 1800 kreeg het departement van de Twee-Nethen een eerste *Préfet*, C. d'Herbouville, die zich bijzonder zou inspannen voor de welvaart van de stad en haven (3).

In 1802 stelde de Vrede van Amiens (27 maart 1802) een einde aan de vijandelikheden met Engeland en scheen voor de toekomst een waarborg te bieden voor een duurzame heropleving van handel en scheepvaart. Het is waarschijnlijk daaraan te danken dat toen opnieuw de wens werd geuit om door een geregelde en betrouwbare loodsdienst een veilige vaart op de Schelde te verzekeren.

Dat men deze aangelegenheid zou regelen zonder Holland erbij te betrekken was het gevolg van de afgekondigde vrijheid van scheepvaart op de Schelde die ook door de Hollanders in 1795 werd onderschreven. Sedert hetzelfde jaar waren trouwens de hele linkeroever van de stroom en ook vaste installaties te Vlissingen aan Frankrijk toegekend.

De eerste stap voor het instellen van een loodsdienst kwam van de prefect d'Herbouville; deze had reeds herhaalde malen het inrichten ervan aan de overheid te Parijs voorgesteld. Toen de scheepvaart in 1802 drukker werd en twee schepen op de stroom averij hadden opgelopen, kreeg hij in de zomer van dat jaar toestemming om door een commissie een reglement te laten opstellen (4).

De voorbereiding gebeurde in overleg met de marine. De *préfet maritime* van Duinkerke, waaronder Antwerpen ressorteerde, zond daaroimtent op 5 augustus zijn *instructions détaillées* aan de *sous-commissaires de marine* te Antwerpen (5), die lid zou worden van de commissie.

Een commissie werd samengesteld, waarschijnlijk door de Prefect, waarin alle betrokken partijen waren vertegenwoordigd, nl. de Franse marine en de Antwerpse scheepvaart en handel. De belangen van allen waren hierbij gelijklopend. Ze bestond uit zes leden: de twee hoogste ambtenaren van de marine te Antwerpen: de *commissaire principal* Thivend en de *sous-commissaire* Le Chanteur, twee Antwerpse

(3) C. d'HERBOUVILLE is prefect van het departement der Twee-Nethen geweest van 3 maart 1800 tot 29 augustus 1805. F. VAN DEN BRANDEN, *Prefect d'Herbouville*, Antwerpen, 1903.

(4) D'HERBOUVILLE, *Mémoire sur le pilotage et le balisage de l'Escaut*, 17 okt. 1804, Rijksarchief Antwerpen, Provinciearchief (verder RAA, PA), J 263.

(5) Nielly aan Le Chanteur, 5 aug. 1802, *Ibidem*; de tekst van de *instructions* werd echter niet teruggevonden.

scheepvaartpersonaliteiten: oud-kapitein-ter-zee J. Muskeyn en havenkapitein J.B. Hoest, en twee leden van de *Conseil de Commerce*: P.J. De Heyder, die ook voorzitter was van de Rechtbank van Koophandel, en J. de Broëta, bekend groothandelaar en financier. Het waren allen mensen met kennis en ervaring.

Daar de prefect de vergaderingen voorzat en deze op de prefectuur werden gehouden, kan men vermoeden dat hij in de werkzaamheden een leidende rol heeft gespeeld.

De commissie had haar tekst klaar en kon die indienen tot 10 september 1802. Het ontwerp moest dan nog aan twee instanties voor advies worden voorgelegd nl. aan de Antwerpse Rechtbank van Koophandel, die zich erover uitsprak op 14 september en aan de *Conseil d'Administration* van het eerste maritieme arrondissement te Duinkerke, die het goedkeurde op 28 september.

Daarna werd het door de Minister van Marine Decrès officieel aanvaard op 14 oktober 1802 (22 Vendémiaire an XI). Die liet een paar aanvullingen aanbrengen, nl. bij artikel 4 en 5, welke in de tekst werden opgenomen met de formule "*conformément à la lettre du Ministre du 22 Vendémiaire an XI...*".

En zo kon eindelijk het goedgekeurde en aangevulde Reglement door de prefect van het departement worden bekend gemaakt op 27 november, samen met enkele preciseringen en de reeds verrichte benoemingen.

In zijn begeleidende verklaring "*aux négocians d'Anvers*" stelt de prefect het Reglement voor als een uiting van de welwillendheid van de Franse regering "*qui s'occupe sans cesse de ce qui peut accroître la prospérité d'Anvers*".

Dit voor het verloop van het loodswezen gedurende heel de Franse periode en ook nadien zo belangrijk document, verdient dan ook nauwkeurig te worden ontleed.

Inhoud van het Reglement (6).

De voornaamste artikelen van het Reglement worden hierna kort uiteengezet.

Voor de loodsdienst op de Schelde worden twee standplaatsen voorzien, nl. Antwerpen en Vlissingen, resp. door acht en zes loodsen bediend. In elke standplaats zal er onder de loodsen een hoofdloods worden aangeduid die voor de discipline en de goede orde van de dienst moet zorgen (art. 1-2).

Daarenboven zal in beide standplaatsen een hoofdloods aan de wal (*chef à terre*) belast zijn met het leiden van de dienst, het toezien op het gedrag van de loodsen en het in ontvangst nemen van hun verklaringen. Deze functie kan door de havenkapitien in elke standplaats vervuld worden (art. 3).

Het hoger bestuur (*administration supérieure*) wordt toevertrouwd aan een commissie van drie handelaars te benoemen door de prefect van het departement uit een lijst van negen kandidaten die door de *Conseil de Commerce* en de Rechtbank van Koophandel werd opgesteld. Aan dit artikel van het oorspronkelijk ontwerp heeft de Minister laten toevoegen dat de *commissaire principal de marine* te Antwerpen of zijn plaatsvervanger de beraadslagingen mag bijwonen. Elk jaar zal één van de leden vervangen worden, zodat om de drie jaar de commissie vernieuwd wordt. De commissie moet instaan o.a. voor de financiën van de dienst: bepalen en innen van de loodsgelden, uitbetalen van de wedden, enz.. Indien er een geldoverschot is, zal dat in het belang van de commissie worden aangewend. Elk jaar zal de commissie bij de prefect een verslag van haar beleid indienen (art. 4-5).

De loodsen van de standplaats Antwerpen zorgen voor het begeleiden van de schepen

(6) De tekst van de *Règlement pour l'Etablissement, le Service, la Police et le Tarif du Pilotage dans l'Escaut* bevindt zich in het Antwerps Stadsarchief, Modern Archief (verder SAA MA), 1035 en werd ook afgedrukt in de brochure *Pilotage dans l'Escaut* (exemplaar in de Koninklijke Bibliotheek Albertina te Brussel) en in de Documents parlementaires, Chambre (Sessie 1834-1835, 6-10).

van Antwerpen naar Vlissingen en vice-versa; die van de standplaats Vlissingen zorgen voor de schepen die vanuit de zee naar Vlissingen en vanuit Vlissingen naar zee varen (art. 8).

Voor deze taken zal men te Antwerpen over twee vaartuigen beschikken, één om de loodsen aan boord van de schepen te brengen en een ander voor het toezicht van de stroom (art. 9).

Te Vlissingen zullen er twee schepen beschikbaar zijn, stevig gebouwd om ook in slecht weer op zee te kunnen varen. Eén ervan zal dienen om de loodsen naar de aankomende schepen te brengen en het andere, steeds vaarklaar, om het eerste desnoods te vervangen. Daarenboven zal nog een ander gebruikt worden voor de loodsen van de standplaats Antwerpen die de schepen van Vlissingen naar Antwerpen moeten leiden (art. 10-11).

Het beloodsen op de stroom is aan deze loodsen voorbehouden. De scheepskapiteins die zich daar aan houden doen het op eigen risico en zijn ook niet vrijgesteld van het betalen van loodsgeld (art. 12).

De loodsen worden aangesteld door het hoger bestuur dat daarvoor schippers en vissers zal aanduiden die reeds ervaring met het loodsen hebben opgedaan. Het bestuur zal ervoor zorgen dat de loodsen hun taak met stiptheid en regelmaat vervullen en zal de nalatigen bestraffen of wegsturen (art. 13-14).

De loodsen zullen het kenteken dragen van hun functie (art. 17).

Tonnen of boeien zullen in de Schelde tussen Antwerpen en Vlissingen op de gevaarlijke plekken geplaatst worden om aldus de vaargeulen te bebakenen; de Hollandse overheid zal men daarvan verwittigen. De kosten van die dienst zullen evenwel niet door de kas van het loodswezen worden gedragen. Indien de loodsen bemerken dat bakens verplaatst of weggenomen worden of er in de stroom andere veranderingen hebben plaatsgegrepen, zullen ze dit bekend maken (art. 15, 18-18).

Artikels 20 tot 25 betreffen de formaliteiten en het tarief van het loodsen. Het loodsgeld wordt per voet diepgang berekend. De opgegeven bedragen zijn progressief vanaf een diepgang van 5 à 8 voet. Het tarief is hetzelfde voor afvarende en opvarende schepen. Voor de buitendienst zijn de bedragen lichtjes hoger en zijn ook dezelfde voor vertrekkende en aankomende schepen. Vreemde schepen betalen de helft meer dan de nationale.

De loodsen, die door ouderdom, zwakke gezondheid of om een andere reden, niet meer in staat zijn hun taak te vervullen, zullen een pensioengeld ontvangen dat in verhouding staat met hun verdiensten. Dat kan ook aan hun weduwe overgedragen worden (art. 27).

Daar het een nieuwe instelling geldt, die de proef van de tijd nog moet doorstaan, is het Reglement slechts voor één jaar geldig, zodat men nadien de nodig geachte veranderingen kan aanbrengen (art. 28).

Commentaar.

De opstellers van het Reglement stonden voor een moeilijke taak, nl. een tekst te redigeren voor het oprichten van een gans nieuwe instelling. In het document is er geen verwijzing naar vorige wettelijke voorschriften of naar voorbeelden in andere havens. Als ervaren en zakelijke mensen hebben ze een efficiënt instrument geschapen dat aan de noden van de toenmalige scheepvaart op de Schelde was aangepast. Het rechtstreeks bestuur werd toevertrouwd aan lieden uit de hogere handelskringen die dus met de plaatselijke omstandigheden vertrouwd waren en zich met het goede verloop van de dienst betrokken voelden.

Het Reglement van 1802 biedt ook een interessant voorbeeld van een harmonieus samenspel tussen civiele en militaire instanties.

We vermeldden reeds de beslissende rol van de prefect, die de burgerlijke overheid verpersoonlijkt, in het tot stand brengen van de instelling en in de officiële aankondiging ervan. Aan hem behoort verder ook de benoeming van de leden van het hoger bestuur waarvoor kandidaten door de handelsorganen worden voorgedragen. Het beleid van het loodswezen ligt dus zeker in handen van de civiele instanties. Dit belet niet dat het opzet gebeurde onder het gezag van de Minister van Marine, die eerst voor het opstellen van het Reglement zijn fiat moest geven en die daarna de tekst heeft goedgekeurd na er eenzijdig enkele aanvullingen te hebben aan toegevoegd. Het Reglement vermeldt trouwens in zijn titel dat het is "*présenté par le commissaire principal Thivend*", de hoogste ambtenaar van de marine te Antwerpen. Kortom, het Reglement van 1802 heeft een instelling ingericht die beschreven kan worden als een dienst met civiel bestuur onder het gezag van de marine. Een andere bedenking is eerder een vaststelling. Het laatste artikel van het Reglement, waardoor eventueel later wijzigingen kunnen aangebracht worden, was hoegenaamd niet overbodig. Op 11 december 1802 reeds, nauwelijks anderhalve maand na de inwerkingtreding, werd er, na klachten van handelaars en reders, een verlaging van het tarief toegestaan, omdat, zo verklaarde men, "de inrichting van het loodswezen bedoeld wordt voordelen te bieden aan de handel van de stad en tot haar welvaart bij te dragen en niet om de schepen af te schrikken door een tarief op te leggen dat niet in verhouding is met dat van de voornaamste andere handelssteden". Deze wijziging werd aan de tekst zelf van het Reglement toegevoegd.

Benoemingen en contestatie.

Toen prefect d'Herbouville op 27 november 1802 het Reglement aankondigde, kon hij tevens de verrichte benoemingen bekend maken.

Door hemzelf waren de leden van het hoger bestuur benoemd, nl. Bernard Coppens, Joseph Morel en Chrétien Kreglinger. Deze commissie had op haar beurt als hoofdloods aan de wal voor Antwerpen J.B. Hoest aangeduid en voor Vlissingen Berthelot soms ook Berteloot gespeldelk van hen was havenkapitein in zijn resp. haven. Als griffier-ontvanger werden Petit voor Antwerpen en Lombard voor Vlissingen gekozen (7). Voor beide standplaatsen waren ook reeds alle loodsen door de commissie aangeduid.

Nog vóór het einde van het jaar kwam er een klacht tegen één van de benoemingen, nl. tegen die van Hoest als hoofdloods aan de wal, omdat die reeds de functie van havenkapitein vervulde. J. Muskeyn, één van de leden van de opstelcommissie, had reeds in december naar de Minister te Parijs geschreven dat beide functies gescheiden moesten zijn (8). Het Reglement, dat Muskeyn zelf mede had ondertekend, had nochtans uitdrukkelijk voorzien dat voor de functie van hoofdloods aan de wal de havenkapitein kon benoemd worden. Het verzoek van Muskeyn was zeker niet belangeloos, daar hijzelf naar de post van havenkapitein te Antwerpen solliciteerde (9). Maar de Minister, die intussen Nielly, de *préfet maritime* van Duinkerke, waar beide functies gescheiden waren, had geraadpleegd, liet weten dat het ook in Antwerpen nodig was ze te scheiden. Men zou dus het Reglement in die zin moeten wijzigen (10).

(7) Voor deze en latere benoemingen zie verder: hoofdstuk 6 : Mensen en Taken.

(8) Nielly aan Minister, 15 dec. 1802. RAA PA J 263.

(9) Minister (in naam van) aan Muskeyn, 14 jan. 1803. SAA MA 1022; en Muskeyn aan d'Herbouville, 30 jan. 1803. RAA PA J 263.

(10) Nielly aan Minister, 15 dec. 1802; en Nielly aan Le Chanteur, 24 jan. 1803, met het verslag van de commissie van Duinkerke, 19 jan. 1803, Ibid.

Derhalve werd te Antwerpen de *sous-commissaire de marine* Le Chanteur verzocht aan de prefect d'Herbouville de zienswijze van de Minister mede te delen. Le Chanteur meldde het nieuws aan de prefect op 1 februari 1803, maar omdat de benoeming van de havenkapitein een stadsaangelegenheid was, terwijl die van hoofdloods aan de wal tot het bestuur van het loodswezen behoorde en dus onder het gezag van de prefect stond, stelde hij voor dat Hoest als havenkapitein zou blijven en men aan Muskeyn de functie van hoofdloods aan de wal zou geven. Hij voegde eraan toe dat deze grote gunst genoot van meerdere *négocians honnêtes* en dat door deze benoeming de prefect "*ferait un homme heureux de plus*" (11). De prefect is toch niet ingegaan op deze goed bedoelde en verzoenende suggestie van de marine-ambtenaar. Muskeyn wendde zich nog tot de leden van de stadsraad, maar tevergeefs (12).

Toen op het einde van het eerste jaar (september 1803) men over een eventuele herziening van het Reglement moest beraadslagen, werd met een goedkeuring van de Minister beslist dat er geen enkele verandering in het reglement moest aangebracht worden (13). Hoest te Antwerpen en Berthelot te Vlissingen mochten dus gerust hun beide functies blijven uitoefenen zoals voorheen.

In dit meningsverschil tussen de civiele overheid en de marine, heeft deze laatste blijkbaar liever de zaak laten rusten dan in de bres te springen voor een aangelegenheid die ze van relatief minder belang achtte.

Overzicht van het eerste dienstjaar

Over de bedrijvigheid van de loodsdienst gedurende 1803, het eerste volledige activiteitsjaar, kan men bijzonderheden halen uit het *Rapport administratif* van prefect d'Herbouville aan zijn Departementsraad op 5 april 1804 (15 Germinal an XII) voorgedragen (14) en uit enkele andere documenten.

De loodsen van beide standplaatsen hebben talrijke schepen zonder ongeval begeleid. De oorlogsomstandigheden hadden echter de scheepvaart beïnvloed, zodat de inkomsten niet voldoende waren om de uitgaven te dekken. Tweemaal moest men zijn toevlucht nemen tot leningen. De prefect vermeldt een eerste lening van 1000 Fr. Die ontleend werd aan de kas van de tonnagegelden. Feitelijk werd er nog een tweede lening aangegaan, nl. van 3000 Fr. ditmaal ontleend aan de stadskas zelf (15).

Maar de financiële toestand beterde niet. In juni 1803 beslist het hoger bestuur dan ook om bezuinigingsredenen de standplaats Vlissingen af te schaffen en daar al de loodsen van de buitendienst af te danken. Maar generaal Monnet, de Franse bevelhebber te Vlissingen (16), gaat niet akkoord met deze te Antwerpen genomen maatregel. Hij beveelt persoonlijk dat de Vlissingse standplaats en haar personeel behouden moeten blijven. De financiële moeilijkheden zullen opgelost worden door

(11) Le Chanteur aan d'Herbouville, 1 febr. 1803, Ibid.

(12) Muskeyn aan de leden van de stadsraad, 16 febr. 1803. SAA MA 1022. Zie ook onze bijdrage: Een Antwerps zee-man, marineofficier en zeereeder J. Muskeyn, 1763-1842, in: *Mededelingen Marine Academie XXVII (1983-1985)*, 31.

(13) *Assemblée relative à la révision du Règlement pour le Pilotage de l'Escaut*, 22 sept. 1803, en brief van de minister aan d'Herbouville, 6 okt. 1803, RAA PA J 263.

(14) d'HERBOUVILLE, *Rapport administratif présenté le 15 Germinal an XII au Conseil Général du Département des Deux-Nèthes, Anvers an XII*, 36-37.

(15) Beslissing van de maire (16 febr. 1803) op voorstel van de prefect. De lening was bestemd voor het uitbetalen van de wedden van het personeel en moest terugbetaald worden *le plus promptement possible*. SAA MA 1035. Het bedrag werd inderdaad in de maanden Floréal (1000 Fr.) en Pairial (2000 Fr.) van hetzelfde jaar terugbetaald. Cfr. *Etat des recettes et dépenses jusqu'au premier Messidor an XI*. RAA PA J 263.

(16) L.C. Monnet (1766-1819) werd generaal-bevelhebber te Vlissingen in 1800; bij de aanval van de Engelsen in 1809 werd hij tot kapitulatie genoodzaakt.

een verhoging van de loodsgelden met vijftientig percent op het bestaande tarief. Het vroeger bedrag kan dan integraal voor de wedden van de loodsen dienen. De bijkomende vijftientig percent kunnen aangewend worden voor de andere uitgaven, zoals nadien bepaald werd, nl. voor de wedden van de hoofdloodsen aan de wal, elk 6%, en van de griffier-ontvangers, elk 5%, alsook 3% voor de administratieve kosten. Prefect d'Herbouville moet zich erbij neerleggen, omdat hij alleszins een conflict met de militaire overheid wenst te vermijden, nu de oorlog met Engeland opnieuw opflakkerde. In zijn bekendmaking van de maatregel, die hij bestempelde als "*déterminé par les circonstances*", drukt hij de hoop uit dat de handelaars in de voordelen van de tijdens de oorlog ontvangen schepen een compensatie zullen vinden voor de tariefsverhoging, die slechts voor de duur van de vijandelijkheden aangerekend zou worden (17). Nochtans schijnt het tarief Monnet-d'Herbouville, zoals het genoemd wordt, nadien definitief te zijn geworden.

Een ander minder gunstig aspect betreft de bebakening van de stroom. Deze aangelegenheid, aldus de prefect, heeft de volle aandacht van de regering gekregen. Het vorig jaar stuurde ze de befaamde hydrograaf Beautemps-Beaupré, aan wie men de gekende Scheldekaart heeft te danken, naar Antwerpen om door nieuwe peilingen na te gaan of er zich wijzigingen in de stroombedding hadden voorgedaan. Omdat dit onderzoek veel tijd vergde en omdat de vroegere boeien niet van de gewenste afmetingen waren, zou de bebakening dit jaar nog niet doorgaan.

3. NIEUWE AANSPRAKEN VAN DE MARINE.

Nieuwe toestanden, nieuwe personen.

Het jaar 1803 is een belangrijk jaar geweest voor de haven van Antwerpen. Het bezoek van Bonaparte in juli 1803 zou het begin inluiden van een periode van belangrijke realisaties. Toen werden de beslissende maatregelen genomen voor de uitreiding van de haven en voor de oprichting van de scheepswerven van de marine. Deze werken zouden in de toekomst een rechtstreekse invloed hebben op de activiteiten van het loodswezen. Voor de uitwerking van die plannen zouden ook nieuwe mensen worden aangesteld.

In oktober 1803 werd P. Malouet benoemd tot *commissaire général de marine avec rang et pouvoirs de préfet* te Antwerpen. Later, in 1808, werd hem ook de titel van *préfet maritime* toegekend (18).

Zijn bevoegdheid om reeds in 1803 met de rang en het gezag van een prefect te mogen optreden betekende dat de marine te Antwerpen niet meer veel uitmaakte van de maritieme prefectuur van Duinkerke, maar voortaan rechtstreeks onder de Minister van Marine te Parijs zou ressorteren. Het betekende ook dat de marine te Antwerpen bestuurd zou worden door een ambtenaar met hetzelfde hiërarchisch gezag als het hoofd van de civiele macht, de prefect van het departement. Beide heren, oud-gedienden van het ancien régime, zouden trouwens het met elkaar best kunnen stellen, hoewel ze soms tegenstrijdige belangen moesten behartigen.

Malouet was een talentvol en efficiënt ambtenaar, die vóór de Revolutie als *intendant de marine* de haven van Toulon had bestuurd en dus met havenactiviteiten vertrouwd

(17) Beslissing van generaal Monnet, 4 juni 1803, en bekendmaking door prefect d'Herbouville, 11 juni 1803; praktische maatregelen door bestuur van het loodswezen, 23 dec. 1803. RAA PA J 263.

(18) P. Malouet (1740-1814), commissaire général de marine (1803-1808) en préfet maritime (1808-1810) te Antwerpen, werd Minister van Marine in 1814. Over zijn vroeger leven o.a. gedurende de Franse Revolutie, zie: R. GRIFFITHS, *Le Centre perdu: Malouet et les "monarchiens" dans La Révolution Française*, Parijs 1988.

was. Hij was ook een doordrijver. Nog vóór het einde van 1803 kon men op de nieuwe scheepswerven de kiel van de *Commerce de Lyon* leggen, het eerste grote linesschip dat in Antwerpen zou gebouwd worden.

Een jaar later kwam een ander voornaam personage te Antwerpen aan, kapitein-ter-zee G.P. de Kersaint, die met de titel van *chef militaire* de rechtstreekse medewerker zou worden van Malouet (19). Hij werd naar Antwerpen gestuurd omdat hij vroeger aan verkenningen had deelgenomen van stromen in India die veel gelijkenissen vertoonden met de Schelde. Hij zal zich bijzonder bezig houden met de technische kwesties van het arsenaal en van de scheepvaart, o.a. met het loodswezen. Later zal hijzelf ook *Préfet maritime* worden benoemd.

In 1804 zullen er voor de organisatie van het loodswezen twee markante maatregelen door de marine worden genomen: het Reglement van Grandville en de benoeming van zeeofficier Guigon. Beide gevallen, die we kort zullen verhalen, zijn ook betekenisvol voor de betrekkingen tussen de marine en de civiele overheid in het toenmalig havengebied en in het loodswezen.

Het Reglement van Granville

Door een hoofdamtenaar van de Franse marine, N. Grandville, *Chef du Génie maritime, commandant la rade et le port d'Anvers*, werd op 30 mei een nieuw *Règlement des pilotes sur l'Escaut* uitgevaardigd. Het betrof niet een andere regeling voor de bestaande dienst, maar een bijkomende schikking in verband met de douaneverplichtingen van de aankomende schepen.

Volgens het nieuw reglement worden er aan het stationaire schip in de rede twee marine-officieren toegewezen, die onder het bevel van de gezagvoerder van het schip als loods zullen fungeren en daarvoor over twee roeiboten beschikken. Hun taak bestaat erin elk binnenvarend schip naar de plaats te leiden bestemd voor schepen die nog een vergunning van de douane moeten ontvangen. De loods zal de kapitein verzoeken zijn verklaring bij het douanebureau in te dienen en zal hem over zijn verplichtingen daaromtrent inlichten. Indien het schip om bepaalde omstandigheden de opgelegde plaats zou voorbijvaren, zal de loods de douane ervan inlichten die er dan haar ambtenaar heen kan zenden. Indien het schip echter hout of andere goederen voor de marine aanvoert, zal het onmiddellijk naar de lossingsplaats worden geleid en zal de douane eveneens worden verwittigd (20).

Nog vóór het uitvaardigen van de nieuwe schikking had Granville er aan de prefect van het departement een afschrift van bezorgd en om zijn opmerkingen verzocht. Aan de prefect, die zich over de financiële gevolgen ongerust maakte, kon de Granville antwoorden dat de nieuwe dienst helemaal ten laste zou komen van de marine (21).

In de gewisselde correspondentie wordt blijk gegeven van veel wederzijds begrip en voorkomendheid. In de toekomst zou het echter niet altijd even vlot verlopen.

(19) G.P. de Kersaint (1747-1822), chef militaire (1804-1812) en préfet maritime (1812-1814) te Antwerpen. Zie: P. LEVOT, *Biographie Bretonne*, Parijs, 1853-1857, II, 35-36.

(20) SAA MA 1036.

(21) Grandville aan D'Herbouville, 29 mei 1804. RAA PA J 263.

De benoeming van Guigon en de kwade brief van de Minister

In april 1804 werd door de Minister een benoeming bekend gemaakt die in Antwerpen met een zeker misnoegen werd ontvangen, nl. die van zeeofficier Guigon tot *Chef du Pilotage sur l'escaut pour les stations réunies d'Anvers et de Flessingue*. Guigon zou zich bijzonder met het jaarlijks toezicht op de stroom en met de bebakening bezig houden.

Op 23 april werd hij door commissaris-generaal Malouet officieel aan het hoger bestuur voorgesteld. Op dezelfde zitting werd besloten hem de wedde van de griffier-ontvanger te Vlissingen toe te kennen. Het ambt kon afgeschaft worden, zo vond men, omdat het totaal overbodig was, vermits de briefwisseling en de boekhouding toch in Antwerpen gebeurden. De prefect had deze beslissing ook aanvaard (22).

De benoeming van Guigon en vooral zijn bevoegdheden zouden echter veel opspraak verwekken, nl. vanwege diegenen die meenden dat de uit handelaars bestaande hogere bestuurscommissie daardoor miskend werd en in haar onafhankelijkheid bedreigd, vermits ze nu rechtstreeks onder het gezag van de marine kwam.

In feite echter was de aanstelling van Guigon het resultaat van een gemeenschappelijk advies van de prefect en van ingenieur-hydrograaf Beautemps-Beaupré, die in de zomer van 1803 een nieuw onderzoek op de stroom had verricht. Als gevolg van de gedurige verschuivingen in de stroombedding waren ze tot de conclusie gekomen dat een jaarlijkse keuring nodig was en dat men aan de Minister de benoeming van een officier zou vragen die als *inspecteur du pilotage* deze taak zou vervullen en die ook matrozen voor de functie van loods zou opleiden. De Minister had Guigon aangesteld omdat deze een trouwe medewerker was van Beautemps-Beaupré.

Er was echter een misverstand: men had een inspecteur gevraagd en er werd een hoofdbestuurder gezonden. Guigon had zich, volgens de instructies van de Minister, aangesteld als voorzitter van de bestuurscommissie en chef van de standplaatsen van Antwerpen en Vlissingen.

Deze aanspraken, die de klachten van de handelaars hadden uitgelokt, konden, door de wijsheid van de commissaris-generaal en de goede verstandhouding tussen hem en de prefect enige tijd tegengehouden worden, zegt de prefect in zijn hierna nog te vermelden *Mémoire*.

Er werden waarschijnlijk nog meerdere klachten geuit en misschien hebben zich ook bevoegdheidsconflicten voorgedaan, want prefect d'Herbouville wenste na enige tijd klaarheid te brengen in de toestand. Hij schrijft op 10 september 1804 naar Cretet, directeur-generaal van de dienst Bruggen en Wegen (23), die tot het Ministerie van Binnenlandse Zaken behoort, en drukt de vrees uit dat het Ministerie van Marine zich de taak van de stroombebakening wil aanmatigen. Hij stuurt hem nadien op zijn aanvraag een *Mémoire détaillé* over zijn zienswijze (24).

In zijn brief zegt de prefect dat de taak van Guigon, die hij *inspecteur du pilotage* blijft noemen, zich inzake bebakening zou moeten beperken tot de jaarlijkse verificatie van de stroom, het aanduiden van geulen en banken, het bepalen van de tijdstippen waarop de boeien in de lente geplaatst en voor de winter weggenomen moeten worden. Het vervaardigen en het plaatsen van de boeien moeten echter tot de taak van Bruggen en Wegen behoren.

(22) Beslissing bestuur loodswezen, 25 april 1804, en brief van hetzelfde bestuur aan d'Herbouville, 30 april 1804, Ibid.

(23) E. Cretet (1747-1809), directeur-generaal van Bruggen en Wegen van 1799 tot 1806. Zie: P. LOMBAERDE (red.), *Antwerpen tijdens het Franse Keizerrijk 1804-1814*, 68 (nota 11) en 136-137.

(24) *Mémoire sur le pilotage et le balisage de l'Escaut*, 17 okt. 1804. Daarbij hoort ook een ander schrijven van de prefect wellicht ook voor Cretet bestemd: *Observations sur l'administration et la direction du pilotage de l'Escaut*. RAA PA J 263.

Wat de loodsdienst zelf betreft, zou Guigon volgens de prefect, alleen moeten zorgen voor het toezicht van de loodsen op de stroom, het opleiden van kandidaat-loodsen, die dan aan de hogere bestuurscommissie kunnen voorgesteld worden, en het begeleiden van de oorlogsschepen. Het aanduiden van de loodsen voor de handelsschepen moet aan de hoofdloods aan de wal voorbehouden blijven. Dat de bestaande loodsdienst volledige voldoening schenkt bewijst het feit dat in 1803 136 binnenvarende en 167 uitvarende schepen zonder enig ongeval werden bediend. Er is dus helemaal geen nood aan een nieuwe reglementering.

Cretet heeft dan in de zin van deze argumentatie naar het Ministerie van Marine geschreven en hem voorgesteld Guigon onder het gezag van de Minister van Binnenlandse Zaken te stellen. Het verzoek stuitte op een zeer kordate weigering. De brief van de Minister van Marine van 19 november 1804 (25) is interessant en veelbetekenend omdat hij daarin aan een landgenoot onomwonden zijn mening uitdrukt over de Antwerpse loodsenorganisatie. Daarom wordt het voornaamste deel hiervan aangehaald.

"Ik zou verwacht hebben", zo schrijft de Minister, "dat de handelaars van die stad beter alles zouden appreciëren wat de marine gedaan heeft om de scheepvaart op de Schelde te beveiligen en er een loodsdienst in te richten..."

"Ik begrijp niet hoe dit alles de handelaars kan verontrusten en om welke grondige redenen zij vragen dat het hoofd van de loodsdienst aan het gezag van de marine zou ontnomen worden. Het is aan deze instantie dat de loodsen behoren. Door haar worden ze aanvaard, ingeschreven en gecontroleerd. Er hoorde een nieuwe bestuurder benoemd te worden om hun opleiding te bespoedigen. Deze maatregel betreft insgelijks de militaire scheepvaart, vermits er oorlogsschepen in aanbouw zijn die weldra op de Schelde zullen varen. Het is essentieel dat een officier van de marine aan het hoofd zou staan van de loodssen en van het loodswezen in een stad, waarvan de geringe toewijding voor de staatsdienst dikwijls werd opgemerkt. Indien er te Anwerpen een bestuurscommissie bestaat voor het loodswezen, samengesteld uit handelaars, is dit slechts aan een zekere toegeeflijkheid te danken... Indien zulke instelling in Antwerpen en Oostende werd toegestaan, is rekening gehouden met de vroegere gewoonten van het land. Moest daardoor enige hinder ontstaan, zou men ze afschaffen en de loodsen zouden hun functie uitoefenen zoals in de andere havens. Het is als gevolg van die bestuursvorm te Antwerpen dat het noodzakelijk was voor de leiding van het loodswezen een man aan te stellen die in staat is de commissie in te lichten over onderwerpen waarmee ervaren zeelui vertrouwd zijn en die ook nauwkeurig rekenschap kan geven aan de marine die uitsluitend voor de politie van de scheepvaart moet zorgen".

"Deze bemerkingen zullen u toelaten", zo eindigt de Minister, "de opinie recht te zetten van de handelaars die waarschijnlijk geen juist inzicht hebben in de functies van de officier die ik aan de leiding van het loodswezen heb aangesteld".

De brief van Decrès is bekend door een afschrift dat Cretet aan d'Herbouville heeft bezorgd. De prefect heeft zeker begrepen dat hij niet meer moest aandringen en dat alleszins de marine het pleit zou winnen. Dat Guigon trouwens het volle vertrouwen genoot van de Minister, zal verder nog blijken uit de bijzondere taken die hem toevertrouwd zullen worden.

Ondertussen zien we dat beide heren in de praktijk toch best konden samenwerken. Op het einde van 1804 had de prefect aan Guifgon gevraagd een bestek te laten opmaken voor het leveren van een nieuw vaartuig voor het loodswezen. In de

(25) Minister aan Cretet, 19 nov. 1804. Ibid.

rekeningen van de dienst voor de eerste drie trimesters van 1804, een jaar van verhoogde bedrijvigheid, was er een aanzienlijk overschot, een bedrag van 15.831 Fr., dat zou dienen "*pour l'achat de batimens propre à tenir la mer et aller au devant des navires*". In het bestek, opgesteld door de firma Danet en door Guigon aan d'Herbouville doorgezonden, bedroeg de prijs 13.000Fr.. Mengin, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, aan wie advies werd gevraagd, vond die prijs nogal duur, maar niet buitensporig, "*cher, mais pas exorbitant*". Guigon vraagt aan de prefect het vaartuig te bestellen, indien het bestek hem tevreden stelt. Voor de belangen van de dienst, blijkt er dus, ondanks de hoger vermelde tegenstellingen, toch steeds een vlotte verstandhouding tussen de betrokken personen te bestaan (26).

HET REGLEMENT VAN 1805.

Aanleiding en voorbereiding

Het programma van scheepsbouw was intussen op gang gekomen. Op 16 augustus 1804, naamfeest van de keizer, had Malouet plechtig de eerste steen van het nieuwe gebouw van het arsenaal gelegd. Einde 1804 waren er reeds vijf lineschepen, een fregat en een brik op stapel gelegd. In 1805 zouden er nog twee lineschepen bijkomen.

Verantwoordelijken voor de scheepvaart begonnen zich nu bezorgd te maken voor de veiligheid en het beloodsen van de grote eenheden die weldra op de stroom zouden varen. Ze meenden dat er meer aandacht aan het opleiden van een voldoende aantal loodsen moest besteed worden. Twee personaliteiten, die nauw betrokken waren bij de scheepvaart op de Schelde, Kersaint en Beautemps-Beaupré, hadden daaromtrent bepaalde maatregelen aan de commissaris-generaal voorgesteld.

Malouet schreef daarover aan de Minister. Die antwoordt hem op 13 juni 1805 dat er eerst een reglement moet opgesteld worden. Hij voegde eraan toe dat zulks moet gebeuren in overeenstemming met de prefect van het departement, omdat die voor de kosten van het plaatsen en bewaren van de boeien moet zorgen en een lokaal moet vinden om die gedurende de wintermaanden te bergen. Tevens wordt door de Minister de aanstelling van loods Thomas als adjunct van hoofdbestuurder Guigon goedgekeurd.

De voorbereiding van het reglement gebeurt zoals de Minister had gewenst. De brieven van Malouet en van d'Herbouville, die resp. de militaire en de civiele macht vertegenwoordigen, getuigen van de goede betrekkingen tussen beiden. In zijn uitnodiging voor een samenkomst schrijft Malouet aan de prefect: "Ik verzoek u mijn zienswijze omtrent het loodsen van de handelsschepen bekend te maken, ikzelf zal u de mijne omtrent het loodsen van de oorlogsschepen voorleggen". Als de prefect zijn ontwerp van reglement toestuurt, vraagt hij hem "*les observations qui j'attends de vos lumières et de votre amitié*" mede te delen. D'Herbouville zal hem een lijstje opmerkingen sturen waarvoor hij trouwens de leden van de bestuurscommissie heeft geraadpleegd. Voor een volgende samenkomst zal commissielid Osy hem moeten vergezellen (27).

De tekst die op 3 september uitgevaardigd werd houdt rekening met de standpunten van beide bewindslieden.

(26) Stukken daaromtrent; Ibid.

(27) Minister aan Malouet, 13 juni 1805; Malouet aan d'Herbouville, 18 juni 1805; en d'Herbouville aan Malouet, 20 juni 1805. Ibid.

Inhoud van het Reglement (28) en gevolgen

De aanhef van het nieuw reglement herinnert eraan dat het loodswezen een dienst is waarvan de activiteit en het belang gemeenschappelijk zijn voor beide soorten van de scheepvaart, "*la navigation impériale et la commerciale*". Er wordt ook verzekerd dat de voorziene maatregelen niets anders zijn dan een uitbreiding van en een toevoegsel aan het Reglement van 1802.

De bestaande administratie van het loodswezen behoudt haar bevoegdheden op het gebied van boekhouding, voor het innen en besteden van de loodsgelden en op het gebied van het toezicht op de loodsen van de handelsscheepvaart (art. 1). Het toezicht op de loodsen voor de marine behoort dus niet meer tot haar domein.

De Scheldeloodsen zullen een compagnie vormen van 40 man ingedeeld in drie *escouades* onder het bevel van de hoofdbestuurder van het loodswezen en van zijn adjunct; deze compagnie bestaat uit 4 bootmeesters, 24 loodsen, 6 hulploodsen en 6 leerjongens (art. 2).

De eerste *escouade*, de buitendienst, is te Vlissingen gevestigd. Haar twee schepen zullen zich permanent op zee bevinden, resp. in de Nederlandse en in de Franse geulen. Zij zal loodsen bezorgen aan al de schepen die zich aanmelden om de Schelde in of uit te varen. De tweede *escouade*, de binnendienst, met standplaats te Antwerpen, zal loodsen bezorgen aan alle schepen die de Schelde op- of afvaren. De derde *escouade* zal voortdurend binnen of buiten de stroom varen, hetzij om peilingen te verrichten, de bebakening na te gaan en de boeien te verplaatsen, hetzij om de beide anderen *escouades* bij te staan (art. 3-4). De twee andere voorziene schepen zullen gebruikt worden voor de verrichtingen van deze 2de of 3de *escouades*.

Voor de dienst van elk schip, zowel van de buiten- als van de binnendienst, worden 6 man aangesteld: 1 bootmeester, 3 loodsen, 1 hulploos en 1 leerjongen (art. 5).

Buiten de 3 *escouades* zullen de overige leden van de compagnie, nl. 12 loodsen, 2 hulploodsen en 2 leerjongens, zonder onderscheid ingezet worden voor het op- en afvaren van de schepen, het plaatsen van de boeien, het peilen van de stroom en andere daarbij horende taken (art. 6).

De hoofdbestuurder zal elke maand aan de militaire overheid en aan het bestuur van het loodswezen een verslag over de werkzaamheden indienen (art. 7).

Andere schikkingen van het Reglement betreffen de aanwerving en de wedde van de loodsen, het onderhoud van de schepen enz..

Ten opzichte van de tekst van 1802 betekent deze nieuwe regeling vooral een forse uitbreiding van het loodsenpersoneel. Daar waar er in 1802 sprake was van 8 loodsen te Antwerpen en 6 te Vlissingen, is het aantal leden van de dienst nu opgetrokken tot 40 man.

Bovendien draagt de nieuwe tekst een niet te miskennen militair karakter terwijl het vorig reglement eerder voor de handelsvaart was opgevat. De woordkeuze zelf is veel betekenisrijk: de loodsen vormen een *compagnie* en zijn ingedeeld in *escouades*. De marine zelf wordt rechtstreeks ingeschakeld. De hoofdbestuurder is een zeeofficier, het loodsen van de oorlogsschepen komt onder het toezicht van de marine, het maandelijks verslag moet nu ook aan de marine worden meegedeeld. Trouwens de organisatie van de hernieuwde dienst zal ook aan de *chef militaire* kapitein-ter-zee Kersaint worden opgedragen.

In het nieuw reglement worden de posten van hulploods en van leerjongen ingesteld, zodat een opleiding door de praktijk wordt voorzien.

De Minister toont zich bijzonder bezorgd voor dit opleidingsprobleem, vooral voor het

(28) KERAVAL, o.c., blz. 189-190.

loodsen in d z.g. *passe française* (29). Guigon moet die taak beschouwen als "*un des devoirs les plus essentiels de sa charge*" (30).

Daarvoor zal door Guigon een bijkomend schip uit Boulogne worden gehaald; de kosten van onderhoud van het vaartuig zijn ten laste van de marine. Voor de wedden van de manschappen zou het bestuur van het loodswezen moeten instaan, want, zo meent de Minister, ook de Antwerpse handel zal erdoor geholpen worden. Over de verrichtingen in de *passe française* wenst hij zelf wekelijks verslag te ontvangen.

Eindelijk zal in november 1805 Beautemps-Beaupré, op aanvraag van de Minister en om Guigon en Thomas te helpen, een handleiding opstellen. De titel ervan luidde: *Exposé des moyens que le chef supérieur du pilotage de l'Escaut et son adjoint peuvent employer... pour donner aux pilotes et aux hommes placés sous leurs ordres une bonne connaissance de la passe française*. Exemplaren ervan zullen alleen aan Guigon en Thomas worden verschaft en mogen in geen geval in handen vallen van de vijand (31).

5. DE WET VAN 12 DECEMBER 1806

Terwijl er aldus voor Antwerpen en de Schelde een Reglement en bijkomende schikkingen werden getroffen die op de lokale toestanden waren afgestemd en aan de lokale behoeften beantwoordden, is, na de aanvraag van inlichtingen in 1792, een algemen Franse wetgeving over het loodswezen lang achterwege gebleven.

Het zou tot in 1806 duren eer een nieuwe Franse wet zou uitgevaardigd worden, nl. het *Décret impérial contenant le Règlement sur le service du pilotage*, door Napoleon op 12 december 1806 in het hoofdkwartier van Posen ondertekend (32).

De nieuwe wet bevat schikkingen betreffende de aanstelling van de loodsen, hun verplichtingen, de betrokken inspectie- en politiediensten, de loodsenverrichtingen, de wedden, de straffen en de bevoegde rechtbanken. In de wet wordt het overzicht van de marine over het loodswezen bevestigd, zoals in het Antwerpse reglement van 1805. Sommige artikels laten aan duidelijkheid hieromtrent niets te wensen over. Bij het beloodsen moet de loods de voorkeur geven aan een staatsschip, lees "oorlogsschip" (art. 30). Voor misdrijven zal de straf verdubbeld worden indien het een staatsschip betreft (art. 52). In enkele gevallen wordt er toch aan de lokale handelaars een zekere bevoegdheid toegekend. Voor het bepalen van een aantal loodsen zal het advies van de Rechtbank van Koophandel worden ingewonnen (art. 1).

Het loodsentarief zal door de marine samen met de Kamer van Koophandel worden bepaald. Bij het instellen van een loodsdienst zullen drie handelaars samen met twee aangestelden van de marine een commissie vormen die voor de goede orde en de regelmatigheid moet zorgen en de jaarlijkse rekeningen opmaken (art. 42).

Verschillende regelingen waren reeds vroeger bij het Antwerps loodswezen in voege. Feitelijk schijnt de nieuwe wet niets aan de Antwerpse praktijk te hebben veranderd, de geschiedschrijvers van de toenmalige Antwerpse marine, Kéreval en Mounier, vermelden de wet niet eens.

Sommige voorschriften zullen echter later in het Belgisch Reglement van 1842 overgenomen worden.

(29) De benaming *passe française* werd door Beautemps-Beaupré en anderen na hem gegeven aan de Binnen Wielingen. Zie: L. BAUDEZ, "De Scheldekaarten van Beautemps-Beaupré", in: *Antwerpen, tijdschrift van de Stad Antwerpen*, 35e jg. (1989), nr. 1, blz. 10-12.

(30) KERAVAL, o.c., blz. 192.

(31) IDEM, blz. 193-194. - De handleiding werd zo zorgvuldig geheim gehouden, dat er geen enkel exemplaar kon teruggevonden worden.

(32) *Bulletin des lois de l'Empire français* No 129, 4e série, tome 5, blz. 629-641, of: *Pasimonie*, 2e série, tome 14, blz. 57-63.

6. MENSEN EN TAKEN: OVERZICHT 1802-1814

De wet van 1806 heeft op de toestand van het loodswezen op de Schelde hoegenaamd geen invloed gehad. De organisatie bleef zoals ze door vorige reglementen werd bepaald en deze in de praktijk werden toegepast. Na 1805 tot het einde van het Franse bewind in 1814 heeft het loodswezen geen belangrijke wijzigingen meer ondergaan. Het loont dan ook de moeite om deze "definitieve" toestand te beschrijven. Daarbij gaat onze aandacht eerst naar de personen die erbij betrokken waren en nadien naar de verrichtingen waarvoor ze moesten instaan.

De mensen

De dienst van het loodswezen werd vanaf 1802 geleid door een hoger bestuur (*administration supérieure*) dat bestond uit een driedledige commissie, soms *chambre de pilotage* genoemd. De drie leden waren handelaars door de prefect gekozen uit een lijst van negen kandidaten, voorgesteld door de *Conseil de Commerce*, later Kamer van Koophandel, en de rechtbank van Koophandel.

Zij ontvingen geen ereloon voor hun functie en beschouwden hun werk als een eervolle dienst voor de gemeenschap. Door hun beroepsactiviteiten waren ze ook rechtstreeks betrokken bij het goede verloop van de loodsenverrichtingen. Ze moesten instaan voor de globale administratie: benoemingen, financiën, vaartuigen, betrekkingen met de overheid, enz..

Ze benoemden rechtstreeks de hoofdloods aan wal en de griffier-ontvanger voor de standplaatsen van Antwerpen en van Vlissingen. Volgens het Reglement van 1802 zouden ze ook de loodsen aanstellen en is men in het begin tot de eerste benoemingen overgegaan. Maar de Minister liet in mei 1804 weten dat als gevolg van de vroegere wet van 25 oktober 1795 de bevoegdheid daarvoor tot de marine behoorde. Voor de eerste benoemingen aanvaardt hij echter dat de lijst, zoals voorgesteld door het bestuur van het loodswezen en door de pas aangekomen Guigon, ter goedkeuring en registratie naar Parijs zou gezonden worden. Nadien echter zou men zich aan de voorschriften van de voornoemde wet moeten houden (33).

Op financieel gebied moesten ze ervoor zorgen dat de inkomsten, nl. de opbrengst van de loodsgelden, ook al de uitgaven, nl. de wedden en andere lasten, zouden dekken. Eventueel moesten leningen aangegaan worden. De financiële toestand werd regelmatig door hen goedgekeurd en ondertekend. Dank zij dit onafhankelijk bestuur door handelaars was men verzekerd dat de inkomsten van het loodsen uitsluitend in het belang van de dienst zouden aangewend worden en niet in handen zouden vallen van de marine die ze voor andere doeleinden zou kunnen afleiden (34).

Toch moesten ze altijd rekening houden met het gezag van de militaire en civiele overheden. Men zag reeds dat in 1803 generaal Monnet niet aarzelde een beslissing van de commissie ongedaan te maken en zelf een tariefwijziging door voerde. Het geval werd met de prefect van het departement boven het hoofd van de commissie-leden geregeld. In feite behield de prefect, die de instelling van de dienst had opgezet, een grote verantwoordelijkheid in de werking ervan. De leningen gebeurden "*sur proposition du préfet*". Het leveren van een nieuwe sloep moest door hem worden beslist en bij het opstellen van het reglement van 1805 werd hij rechtstreeks betrokken.

De beleidsmacht van de commissieleden was dus zeer relatief, vooral sedert de benoeming van een hoofdbestuur door de Minister in 1804.

(33) Minister aan Malouet, 28 mei 1804. RAA PA J 277

(34) d'HERBOUVILLE, *Observations*, blz. 7.

De eerste commissie bestond uit drie voorname handelaars-reders (35) : Bernard Coppens, Joseph Morel (36) en Chrétien Kreglinger. Het reglement van 1802 had een driejarige vernieuwing van de commissie voorgeschreven a rato van de vervanging van een lid elk jaar (art. 6). Aan die schikking heeft men blijkbaar geen aandacht besteed.

Op 2 december 1803 vroeg Coppens ontslagen te worden wegens zijn te drukke beroepsbezigheden. De prefect benoemde in zijn plaats Joseph Osy, een groothandelaar (37). Osy schijnt in de commissie een overwegende rol te hebben gespeeld. In 1805 zocht d'Herbouville zijn bijstand in de onderhandelingen betreffende een nieuw reglement.

Morel stierf op 18 maart 1804 en werd vervangen door David Parish. Deze handelaar, afkomstig uit Hamburg, was gekend als een bekwaam en vermogend zakenman. Hij vertrok naar de Verenigde Staten in 1806 (?) en werd er de stichter van de lokaliteit *Antwerp* in de Staat van New York (38).

Na het verdwijnen van Paris het is er geen spoor meer van nieuwe benoemingen tot het einde van het Franse bewind. In naam van de commissie zouden regelmatig de twee overblijvende leden optreden, nl. Kreglinger tot aan zijn overlijden in 1813 en Osy, die daarna alleen het bestuur zou waarnemen tot 1814. Het belang van de koopvaardij was trouwens tijdens de laatste jaren erg verminderd. Het zwaartepunt van de scheepvaart lag nu bij de marine.

In 1804 werd zeeofficier Guigon *hoofdbestuurder van het loodswezen* benoemd, wat ook het ongenoegen van velen opwekte, zoals verhaald is geweest. Als vroeger medewerker en gezelschap van de hydrograaf Beautemps-Beaupré tijdens diens observatietochten op de Schelde, was hij de aangewezen man voor de nieuwe functie. Hij werd eerst gelast met het toezicht op de stroom, met name het peilen van de stroombedding, het plaatsen van de boeien, enz. In het najaar na zijn benoeming was hij reeds met deze verrichtingen bezig aan boord van de oorlogsbrik *Phaëton*. In september 1805 werd hem een tweede belangrijke taak toevertrouwd, nl. de opleiding van de loodsen, vooral voor de *passe française*. Hem werd de wedde van het afgeschafte ambt van griffier-ontvanger te Vlissingen door de commissie toegekend. In 1805 werd hem ook Thomas als adjunct toegevoegd. Om zijn materiaal te bergen kreeg hij op zijn verzoek de beschikking over een aan de Stad toehorend lokaal aan de Werf (39).

Guigon zou in december 1808 ontslag bekomen omwille van zijn leeftijd en zijn zwakke gezondheid (40) en waarschijnlijk niet vervangen worden. Wellicht heeft Thomas zijn werkzaamheden overgenomen.

Voor de dagelijkse regeling van de dienst was de *hoofdloods aan de wal* verantwoordelijk. Daarvoor werden de havenkapitein Hoest te Antwerpen en Berthelot te Vlissingen benoemd. In de hoger vermelde betwisting omtrent de benoeming van dezelfde persoon als havenkapitein en als hoofdloods aan de wal, werd als belangrijk tegenargument aangevoerd dat dan een te grote concentratie van macht in hand zou ontstaan inzake scheepvaart in de haven. Inderdaad, de hoofdloods aan de wal was in de praktijk de echte leider van de dienst. Hij moest instaan voor het

(35) De leden van de *conseil de commerce* en van de rechtbank van koophandel hadden op 9 november 1802 op verzoek van de prefect de namen van negen kandidaten opgestuurd. De prefect heeft eenvoudig de eerste drie van de lijst aanvaard. RAA PA J 263.

(36) Joseph Morel (1767-1804) is de vader van Auguste Morel, stichter in 1828 van het Bureau Veritas te Antwerpen.

(37) Joseph Osy (1778-1823) wordt in een weinig gunstig licht voorgesteld als bestemming aan een brief geciteerd door F. PRIMS, Bellamare tegen Joseph Osy", in: *Bijdragen tot de geschiedenis*, 31 (1940), blz. 221-231.

(38) Over het bewogen leven van David Parish en zijn tragisch einde in 1826, zie: *Gazet van Antwerpen*, 3 april 1991.

(39) Bestuur loodswezen aan d'Herbouville, 26 april 1804; en d'Herbouville aan bestuur loodswezen, 1 juni 1804. RAA PA 263.

(40) KERAVAL, o.c., blz. 232.

aanduiden van de loodsen, het toezicht op hun gedrag, het in ontvangst nemen van hun verklaringen, enz.

Hoest, oud-officier van de Franse marine, was sedert 1800 havenkapitein en werd in 1802 ook hoofdloods aan de wal. Hij werd in 1812 op het einde van zijn tweede zesjarig mandaat als havenkapitein vervangen door B. Solvyns, die hem ook als hoofdloods aan de wal opvolgde.

Berthelot was eveneens een oud-gediende van de Franse marine. Hij behield beide functies van havenkapitein en van hoofdloods aan de wal te Vlissingen tot het einde van het Franse regime.

Tot het bestuur van het loodswezen behoorden ook de *griffier-ontvangers* te Antwerpen en te Vlissingen. In Antwerpen werd C. Petit tot dit ambt benoemd. Hij nam ontslag op 23 november 1803 en werd vervangen door Valée ook soms Vallée gespeld die de functie behield tot in 1815 (41).

Aanvankelijk beschikte deze ambtenaar te antwerpen over geen eigen lokaal in de haven om zijn boeken en archief te bewaren, maar moest het kantoor delen met havenkapitein Hoest. Op 3 maart 1803 schreven de commissieleden aan de *maire* om te klagen dat dit lokaal te klein is en gedurig volloopt met schippers die zaken kwamen regelen met de havenkapitein. Door bemiddeling van de *maire* kon een door de douane afgestaan lokaal op de Werf bekomen worden (42).

Te Vlissingen werd Lombard in dezelfde hoedanigheid aangesteld, maar bij de benoeming van Guigon in 1804 werd hij ontslagen, omdat het ambt als onnodig afgeschaft werd en de wedde aan Guigon werd toegekend.

De *loodsen* zelf, de ware acteurs van de dienst, waren vanaf het begin in twee groepen ingedeeld, de binnendienst te Antwerpen, die moest zorgen voor de schepen die de Schelde op- of afvaren, en de buitendienst te Vlissingen, die de schepen die de Schelde in- of uitvaren moeten bijstaan. Beide diensten hadden hun eigen manschappen en vaartuigen; aanvankelijk waren er te Antwerpen acht loodsen met twee schepen en te Vlissingen zes loodsen met eveneens twee schepen.

In het nieuwe Reglement van 1805 was er sprake van een binnen-en een buitendienst met voor elk een eigen *escouade* van bootmeesters, loodsen, hulploodsen en leerjongens. Een derde *escouade* zorgde vooral voor de bewaking en de bebakening van de stroom.

Buiten het begeleiden van de schepen, waren de loodsen inderdaad ook medeverantwoordelijk voor het toezicht op de stroom. Ze werden verzocht alle opgemerkte veranderingen in de vaarwaters of in de bebakening aan de hoofdloods aan de wal mede te delen. Deze moest een speciaal register van hun verklaringen bijhouden (Regl. 1802, art. 15).

Voor de functie van loods koos men eerst schippers met ervaring in het loodsen op de stroom en vissers van de kunst die daar ook reeds als loods hadden gediend (Regl. 1802, art. 13).

Sedert 1805 werd een speciale opleiding ingevoerd met een trapsgewijze promotie. Men werd eerst leerjongen, dan hulploods, om nadien als loods gekozen te kunnen worden. Voor de buitendienst wenste de Minister toen ook dat de loodsen buiten hun beroepshoedanigheden waarborgen van gehechtheid en trouw aan het regime zouden bieden (43).

(41) Het aanzien dat ook dit ambt genoot wordt bevestigd door de opname van Valée, samen met de leden van de loodsencommissie bij de personaliteiten op het beroemd doek van Van Brée: *Intrede van Bonaparte te Antwerpen in 1803*. Zie: P. CHARLIAT, *Entrée de Napoléon Bonaparte, Premier Consul, à Anvers 18 juillet 1803*, Antwerpen, 1930.

(42) Bestuur loodswezen aan maire Werbrouck, 7 maart 1803; Werbrouck aan Glutel, hoofd van de douane, 24 maart 1803, SAA MA 1035.

(43) KERAVAL, o.c., blz. 191.

De loodsen moesten het kenteken van hun functie dragen. Omdat men wist dat de vijand de loodsen niet gevangen zou nemen waarvan hij kon vermoeden dat ze in dienst waren van handelsschepen, kregen ze daarenboven van de commissie voor hun persoonlijke veiligheid elk een speciaal brevet (44).

Uit alle gegevens van het onderzoek blijkt dat de loodsen van de Schelde een keurkorps vormden van dappere en ervaren mensen die zich onderscheidden door competentie en verantwoordelijkheidszin in het uitoefenen van hun functies. Hoe Napoleon zelf hun kunde en inzet apprecieerde zal verder nog verhaald worden.

De taken

Het loodswezen op de Schelde heeft gedurende de periode van het Franse bewind twee meesters moeten dienen, de *koopvaardij* en de *marine*, en met deze dubbele afhankelijkheid moeten rekening houden. Terwijl de verrichtingen met de handelsschepen schijnbaar probleemloos verliepen, gingen ze voor de oorlogsschepen met enkele moeilijkheden gepaard. Beide activiteiten hebben ook een verschillende evolutie gekend.

Aanvankelijk heeft de koopvaardij te Antwerpen door de opening van de Schelde een echte heropleving gekend, zoals de statistiek het ons aantoonst. De moeilijkheden met Engeland schenen de scheepvaart van en naar Antwerpen toen nog niet te hinderen. De havenbeweging beleefde een topjaar in 1805 met 371 in de haven binnenkomende schepen.

Het *Continental Stelsel*, op 21 november 1806 afgekondigd, zou echter het einde betekenen van deze bedrijvigheid. Het aantal schepen slonk drastisch en zou gedurende de periode van 1808 tot 1813 nooit de zestien eenheden per jaar overschrijden.

Al deze schepen, in drukke en minder drukke tijden, werden bij vertrek en aankomst op de Schelde en in de zeegaten zonder ongevallen door de loodsdienst bijgestaan.

Havenbewerking te Antwerpen, 1800-1813

jaar	Inkomende schepen	jaar	Inkomende schepen
1800	111	1807	92
1801	153	1808	2
1802	179	1809	1
1803	166	1810	10
1804	274	1811	5
1805	371	1812	16
1806	96	1813	6

Bron: K. VERAGHTERT. "De heropstanding tot een haven met internationale allure (1790 tot 1830)" in: *Hinterland*, Nr. 135 (3/1987), bl. 69.

De taken van de marine begonnen pas voor goed enkele jaren later met de afwerking van de eerste oorlogsschepen op de Antwerpse werven.

Vanaf 1805 werd het beloodsen ervan ernstig voorbereid door een intense opleiding van het personeel, zowel van de binnen- als van de buitendienst, zoals hoger reeds vermeld werd.

(44) Bestuur loodswezen aan d'Herbouville, 27 april 1804. RAA PA J 263.

De eerste marineschepen die van stapel liepen waren de twee brikken *Phaéton* en *Le Voltigeur*, gebouwd op de werf van scheepsbouwer Danet en resp. in juni en september 1804 te water gelaten. De *Phaéton* werd in 1804 nog enige tijd voor het toezicht op de stroom aangewend. Beide schepen werden nadien naar Hellevuetsluis gebracht (45).

Voor de grotere eenheden, lineschepen en fregatten, die op de werven van de marine waren gebouwd, was het loodsen een zeer delicate aangelegenheid. Deze schepen moesten na hun tewaterlating te Antwerpen naar Vlissingen worden geleid voor de verdere afwerking: bewapening, koperbeslag, enz., omdat, zo meende men toen, de diepte van de stroom onvoldoende was om de volledig uitgeruste en dus zwaardere schepen veilig te laten afvaren.

Kersaint, aan wie de organisatie van het loodswezen in 1805 was toevertrouwd, toonde zichzelf een bekwaam loodsman en trad op als een soort van superloods. Het goede verloop van de afvaart van het fregatschip *Caroline* wordt aan zijn kunde toegeschreven. Als eerste groot schip dat afvoer, kon het als een testgeval gelden. De *Caroline* kwam op 29 oktober 1806 veilig te Vlissingen aan na een reis van elf dagen waarin het schip slechts eenmaal vastliep en in het zachte slijk terecht kwam zodat er geen schade geleden werd (46).

In 1807 werd dezelfde tocht herhaald met acht grote schepen. Ze werden door Kersaint persoonlijk geleid en met haast altijd dezelfde bemanning, die dan nadien naar Antwerpen moest terugkeren. De volgende jaren zou men nog dikwijls, telkens er nieuwe schepen voor de *Escadre de l'Escaut* afgebouwd werden, dezelfde dienst verrichten (47).

De taak van Kersaint werd moeilijker naar gelang er grotere schepen op de Antwerpse werven werden gebouwd. Aanvankelijk was men uit voorzichtigheid begonnen met schepen van 74 (d.i. 74 stukken geschut) van een kleiner model dat door de Franse scheepsbouwingenieur Sané speciaal voor de afvaart van de Schelde was ontworpen (48). Door de goede afloop van de eerste afvaarten aangemoedigd, durfde men geleidelijk aan ook grotere schepen op stapel zetten. Vanaf 1807 werden lineschepen van 74 met de gewone afmetingen gebouwd zonder de beperkingen van het Sané-model. Nadien ging men verder. Op verzoek van de Minister en na raadpleging van de specialisten Malouet, Kersaint en Beaumtemps-Beaupré, werden ook schepen van 80 op stapel gezet. Het eerste schip van dit type, de *Friedland*, werd op 2 mei 1810 in tegenwoordigheid van Napoleon en van Marie-Louise te water gelaten. In juli 1811 werden zelfs driedekkers van 110 opgezet (49).

Ondertussen echter, bij de aanval van de Engelsen op Walcheren in 1809, waren de Franse schepen naar Antwerpen opgevaren. Zulke tocht van volledig uitgeruste en gewapende lineschepen, die vroeger als onmogelijk was geacht, werd nu uit noodzaak ondernomen en dank zij de kunde van de Scheldeloodsen met succes volbracht. Men kon weliswaar niet beletten dat onderweg drie van de negen eenheden tijdelijk op een slijkbank vastliepen. Het bewijs was toch geleverd dat men de in Antwerpen te water gelaten schepen niet meer voor verdere afwerking naar Vlissingen hoefde te brengen.

Kersaint, die reeds een kenner bij uitstek van de stroom was geworden, werd vervolgens ook nog een specialist van de vaart op de binnenwateren. Toen Holland aan het Franse Keizerrijk werd aangehecht (9 juli 1810), werd Kersaint verzocht in

(45) MOUNIER, o.c., blz. 7.

(46) IDEM, 10.

(47) IDEM, 12.

(48) KERAVAL, o.c., 211; MOUNIER, o.c., 6.

(49) MOUNIER, o.c., 13, 27-28 en 34.

alle discretie de scheepvaartroute te verkennen van Hellevoetsluis naar Willemstad en vandaar naar het Sloe. Het resultaat van het onderzoek van deze weg, die over het Volkerak, de Keten, de Kramer en de Zandkreek liep en dus buiten het bereik van de Engelsen lag, was zeer positief en die route kon ook bevaren worden, behalve door de grote linieschepen (50).

Ook de loodsen van de buitendienst waren gedurig bezig met de bewegingen van de schepen in de Scheldemondingen. Vooral in de *passe française* werden regelmatig verkenningen en oefenen gehouden.

Toen Napoleon, in september 1811 tijdens de inspectiereis aan boord van de *Charlemagne* drie dagen op zee had doorgebracht, was hij zo ingenomen met het werk van de loodsen dat hij de hoofdloodsen van de binnen- en van de buitendienst, resp. Pierre Thomas en Matthieu Amadis, met opname in de *Légion d'Honneur* beloonde (51).

Kersaint moest ophouden actief deel te nemen aan het beloodsen van de schepen toen hij op 9 maart 1812 zelf tot *Préfet maritime* van Antwerpen werd benoemd.

Het loodswezen had ook een specifieke verantwoordelijkheid inzake de *bewaking en bebakening* van de stroom.

Voor de veiligheid van de scheepvaart is het niet voldoende over een korps ervaren loodsen te beschikken. De stroom moet ook van een geschikte bebakening worden voorzien, die daarenboven regelmatig aangepast moet worden. Zulke bebakening veronderstelt een grondige kennis van de stroom en van zijn bewegingen. Vooral voor een bochtige en grillige waterweg als de Schelde, die aan gedurige verschuivingen van zandbanken en vaargeulen onderhevig is, wordt constante waakzaamheid vereist.

Het reglement van het loodswezen van 1802 had de bebakening van de stroom van Antwerpen tot Vlissingen voorgeschreven (art. 18) en tevens aan de loodsen het toezicht en de bewaking ervan speciaal opgedragen (art. 15 en 19).

De voorgeschreven bebakening hield in dat de vaargeulen langs beide zijden aangeduid zouden worden. Maar daarenboven moesten de boeien ook elk jaar wegens de ijsgang vóór de winter weggenomen en in de lente teruggeplaatst worden. Gedurende de wintermaanden waren ze op enkele plaatsen door kleinere bakens vervangen die beter tegen het drijfijis bestand waren.

De officiële bevoegdheden omtrent de bebakening waren toen echter verdeeld. Het materieel aspect, nl. het vervaardigen van de boeien, het plaatsen en wegnemen ervan en het bergen tijdens de winter inclusief het onderhoud en de herstellingswerken, behoorde tot de taken van de dienst van Bruggen en wegen en gebeurde op kosten van de prefect van het departement, zoals een brief van de Minister aan Malouet het in 1805 bevestigde (52).

Maar de zorg voor de bevaarbaarheid van de stroom, het bepalen waar wanneer de boeien moesten aangebracht worden, het nagaan van de verschuivingen in het vaarwater en het aanpassen van de bebakening aan die veranderingen, waren bevoegdheden van het loodswezen onder de leiding en volgens aanduidingen van de hydrografen van de marine. Dat er soms spanningen ontstonden tussen beide diensten, die resp. tot de civiele en de militaire administratie behoorden, werd reeds vermeld.

De kennis van de hydrografie van de stroom was reeds aanzienlijk toegenomen sedert het eerste onderzoek van Beautemps-Beaupré naar aanleiding van zijn bekende Scheldekaart. De hydrograaf had zelf nadien verificatiebeurten verricht tot het jaar

(50) IDEM, 31, 36 en 41.

(51) Journal du Département des Deux-Nèthes, 3 okt. 1811. Ook andere Scheldeloodsen werden in de Légion d'Honneur opgenomen. In een bijdrage over *Les nominations de marins sans l'Ordre de la Légion d'Honneur sous le Consulat et l'Empire*, schrijft de auteur dat meerdere loodsen toen aldus onderscheiden werden en dat *les pilotes de l'Escaut ont accaparé les récompenses*; in: *La Cohorte*, Parijs, Nr. 59, juni 1973, 14.

(52) Minister aan Malouet, 13 juni 1809. RAA PA J 277.

1803. In 1804 werd zijn medewerker Guigon, op zijn aanbeveling, tot hoofdbestuurder van het loodswezen benoemd met de speciale opdracht het jaarlijks toezicht van de stroom waar te nemen.

In het Reglement van 1805 werd één *escouade* van de opgerichte *compagnie des pilotes de l'Escaut* met het peilen van de stroom, het nagaan van de bebakening, het verleggen van de boeien, enz.;

De bebakening zelf kwam er niet vóór 1804. Vroeger had men reeds een stel boeien laten vervaardigen, maar omdat ze niet de gewenste afmetingen hadden, bleven ze ongebruikt (53). Daarop had men in september 1802 een aanbesteding gehouden voor het leveren van 20 tonnen en 80 boeien. Om allerlei redenen werden in 1803 nog twee bijkomende aanbestedingen uitgeschreven (54).

In oktober 1804 waren er nog maar tien boeien klaar die, tot ergernis van de prefect, eerder voor het nut van de marine dan van de koopvaardij werden aangewend. Vijftig waren nog in uitvoering, die echter niet meer vóór de winter zouden geleverd worden (55). In het begin van volgend jaar was de toestand meer bevredigend. Eenenvertig boeien werden in januari 1805 geleverd, zodat men kon verwachten dat men binnen afzienbare tijd over de 60 bestelde boeien zou kunnen beschikken (56).

Enkele jaren later zou er echter een einde komen aan de verdeelde verantwoordelijkheden inzake bebakening. De dokken werden in maart 1811 naar het domein van het Ministerie van marine overgeheveld. Kort daarop werd ook de gehele zorg voor de bebakening, die toch bijna uitsluitend tot voordeel strekte van de oorlogsschepen, door een beslissing van de Minister van 22 april 1811 aan hetzelfde Ministerie toevertrouwd (57). Antwerpen was meer en meer een krijgshaven geworden. De marine kreeg er ook een meer en meer overheersende invloed.

Men kan veronderstellen dat nadien het bebakenen vlot bleef verlopen en dat de loodsen de daarbij horende en hun toegewezen taken tot ieders voloening volbrachten. Ze hebben aldus ook aan dit aspect van de veiligheid van de scheepvaart een daadwerkelijke medewerking verleend.

(53) D'HERBOUVILLE, *Rapport administratif*, o.c., 37.

(54) SAA MA 1032 en P. LOMBAERDE (red.), o.c., 38.

(55) D'HERBOUVILLE, *Observations*, 2.

(56) D'Herbouville aan Cretet, 12 januari 1805. RAA PA J 277.

(57) Cretet aan prefect d'Argenson, 1 mei 1811. Ibid.

EPILOOG

Op 5 mei 1814 deden de geallicerde legers hun intrede te Antwerpen. Napoleon had op 6 april reeds troonsafstaand gedaan te Fontainebleau. Het Verdrag van Parijs van 31 mei regelde de vredesschikkingen tussen Frankrijk en haar overwinnaars. Daarmede kwam er een einde aan de Franse overheersing in ons land. Artikel 15 van het Verdrag was van bijzondere betekenis voor de toekomst van Antwerpen. De haven zou voortaan alleen als handelshaven mogen dienen.

Het Antwerpse loodswezen zou toch nog een laatste opdracht van de marine uitvoeren. Er lagen toen in de haven 47 grote oorlogsschepen, waaronder 32 linischepen. Van die 47 eenheden waren er 20 gewapend, 11 onttakeld en 16 in aanbouw, waarvan er nog één kort nadien te water gelaten werd. Na de verdeling van die vloot tussen Frankrijk en de Geallicerden werden de schepen die nog op stapel stonden als oud materiaal verkocht, maar al de andere, samen met een groot aantal kleinere flotieljeschepen, moesten buitengeloodst worden. het werd voor onze loodsen een enorme kluit die enkele maanden duren zou. Vóór het einde van augustus hadden toch alle oorlogsschepen de haven verlaten (58).

Nadien begon voor de haven en voor het loodswezen een nieuwe tijd, waarvan echter het verhaal tot een andere periode behoort en buiten het bestek valt van deze bijdrage.

SLOTBESCHOUWING

Het loodswezen op de Schelde ingericht in 1802, was de eerste vorm van een regelde dienst voor het beloodsen van schepen op de stroom en betekent dus het begin van onze huidige instelling.

De organisatie van de dienst die toen werd ingericht getuigt van de vruchtbare samenwerking en overeenstemming van ambtenaren van de Franse marine en van vertegenwoordigers van de Antwerpse handel en scheepvaart onder de hoede van de prefect van het departement. De nieuwe instantie bleek trouwens goed aangepast om aan de noden van beide "gebruikers" op soepele en efficiënte wijze te beantwoorden. Het waren echter moeilijke tijden en moeilijke toestanden. Enerzijds verminderde na enkele jaren het aantal te bedienen handelsschepen door de belemmeringen van de oorlogsomstandigheden en vooral door het invoeren in 1806 van het *Continentaal Stelsel*; anderzijds kwamen er nieuwe aanspraken van de marine naar gelang er meer schepen op de scheepswerven afgebouwd werden en de *Escadre de l'Escaut* meer bewegingen moest uitvoeren. Onvermijdelijk zou het overwicht van de marine toenemen en voor enkele wrijvingen zorgen tussen de civiele en militaire overheden. Ondanks deze moeilijkheden en spanningen heeft het loodswezen, dank zij de inzet van de bestuursleden en vooral van de loodsen zelf, altijd de diensten kunnen bewijzen die men ervan verwachtte. Een traditie werd aldus ingezet van de bevoegde en toegewijde dienstverlening in het begeleiden van de scheepvaart op de Schelde en door de zeegaten. Tevens heeft de toenmalige loodsendienst onder de leiding van belangrijke hydrografen gezorgd voor de regelmatige bewaking en bebakening van de stroom en zo bijgedragen tot een grondigere kennis van de waterweg en tot een ongehinderd gebruik ervan door de schepen. Er zijn aldus twee kostbare tradities ontstaan voor de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde die nu nog voortgezet worden ten bate van haven en handel: het kundig beloodsen van de schepen en het waken over de bevaarbaarheid van de stroom; beide namen hun aanvang met het *Reglement Pilotage dans l'Escaut* van 1802.

(58) F. PRIMS, *Geschiedenis van Antwerpen*, 8e deel, Brussel 1985 (herdruk), 4-5.1

RÉSUMÉ

Le pilotage sur l'Escaut pendant la domination française.

Par suite de la proclamation de la libre navigation sur l'Escaut en 1792, Anvers redevenait un port de mer, et la nécessité d'un service de pilotage se fit sentir.

A l'initiative du préfet du département un règlement fut rédigé et mis en pratique en 1802.

Ce service, qui s'occupait aussi de la surveillance et du balisage du fleuve, fonctionna à la satisfaction de ses usagers: les navires marchands et les vaisseaux de la base navale. L'analyse des tâches accomplies et du personnel responsable depuis le début permet d'apprécier l'importance de ce service pour l'activité portuaire d'alors.

SUMMARY

The pilotage on the Scheldt during the French government.

When in 1792 the freedom of navigation on the Scheldt was restored and Antwerp had become a seaport again, the need arose for a pilotage service on the river. At the initiative of the French prefect of the department such a service was organized in 1802 and included also the surveying and buyoing of the river. A review of the men in charge and of the tasks accomplished from the beginning shows how the pilotage operated efficiently for the benefit of both kind of users, the ships of the merchant marine and the vessels of the French naval base.

