

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Dr. Gustaaf ASAERT
Lid van de Academie

I. HET ANCIEN REGIME: EEN ZELFSTANDIGE ONDERNEMING

Verzekert zynde datter niet zoo gewichtig ende noodsaelyck en is, in eene Zeehaven als de goede bestieringe der Lootserye tot welstandt van de Navigatie ende behoudenisse zoo des Coopmans goederen als van de Zeevaerende Lieden, ...

(Keizerin Maria-Theresia, 1773)

In algemene betekenis is een loods iemand die in staat is een ander de weg te wijzen en op de juiste bestemming te brengen hierbij geholpen door kennis opgedaan door ervaring of opleiding. In het spraakgebruik heet dat iemand ergens doorheen loodsen.

De betekenis die ons hier bezig houdt heeft een meer beperkte en tevens dubbele betekenis.

De oudste is die van stuurman (*stierman*), aan boord een bemanningslid dat tweede in bevel is na de gezagvoerder.

Al in de oudheid was de stuurman verantwoordelijk voor de navigatie, kende de sterrenhemel, zette de koers uit en bracht het schip ter bestemming.

Daarnaast was er de varensman, zeer vertrouwd met bepaalde vaarwaters, en in staat geacht de gezagvoerder terzijde te staan bij de navigatie. Hij was geen bemanningslid en bleef slechts tijdelijk aan boord.

Etymologisch komt het woord loods van het dieplood, ook peillood, een instrument gebruikt om ondiepten te peilen. Het kan de zogenaamde loodsmen inlichten over de hoeveelheid water die hij nog onder zijn schip heeft. Het lood was bevestigd aan een gemerkte lijn die in het water werd gevierd zodat aan de hand van de merktekens de diepte van het vaarwater werd gepeild. De tekens verschilden van streek tot streek maar het principe was algemeen.

Al in de oudheid, zelfs al in homerische tijden, werkte de scheepvaart met een loods. Zijn eerste optreden in onze gewesten is vast te stellen in het middeleeuwse Zwin. Een tekst spreekt in 1367 van *leedsmannen*¹. De eerste loodsen van de Vlaamse kust waren ongetwijfeld vissers, zeer vertrouwd met kustwateren zoals de Vlaamse Banken en die diensten verleenden aan zeeschepen als bijverdienste.

Het vakmanschap van de oude loodsen mag blijken uit een Antwerpse certificatie van 1582 betreffend het Hamburger schip De Arke Noë op weg naar Antwerpen. Wegens zuidelijke wind kon het Vlissingen niet aanlopen en moest voor Blankenberge bijdraaien waar het drie dagen en drie nachten bleef liggen. Na een scheepsraad werd besloten een visser als loods te nemen om te varen naar Oostende².

In het hertogdom Brabant zou het nog geruime tijd duren vooraleer een wetgevende initiatie tot stand zou komen. Zoals dat meer in de geschiedenis is vastgesteld volgde het historische gebeuren daar de ontwikkelingen in het graafschap Vlaanderen met enige vertraging.

Een belangrijk geografisch verschil was dat het hertogdom geen maritieme grens had maar van zee was gescheiden door tussenliggende landsheerlijkheden, de graafschappen Vlaanderen en vooral Zeeland,

¹. Uitvoerig behandeld door R. Degryse, Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 15^{de} eeuw. In: Handelingen van het genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming Société d'émulation te Brugge, CII, 1975, pp. 61-130. Zie ook: Idem, Brugge en de pilotage van de Spaanse vloot in het Zwin in de XVI^{de} eeuw. Ibid. CXVII, 1980, pp. 227-288. - Zie o.a. ook M. Ryckaert en A. Vandewalle, De strijd voor het behoud van het Zwin. In: Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge o.l.v. V. Vermeersch. Antwerpen, 1982, pp. 53-55.

². Stadsarchief Antwerpen, (verder SAA), Cert 43, 67 r^o.

wat in de loop van de eeuwen tot menig conflict heeft geleid. De belangrijkste Brabantse havens Antwerpen en Bergen op Zoom waren immers via Zeeland met de Noordzee verbonden door de Schelde, de huidige Oosterschelde. Antwerpen kon op een kortere verbinding rekenen sinds het begin van de vijftiende eeuw door de toenemende bevaarbaarheid van de Honte, de huidige Westerschelde. Dit heeft in sterke mate bijgedragen tot de opgang van de Antwerpse scheepvaart maar niet geleid naar de oprichting van een georganiseerde loodsdienst zoals in het graafschap Vlaanderen.

Loodsen aan boord van Antwerpse schepen waren aanvankelijk bemanningsleden stuurman of piloot geheten. Zoals ene Adriaen Yemanss., een inwoner van het Zeeuwse Zierikzee. Hij was actief aan boord van het Antwerpse schip Den Moriaen. Zijn schipper was de Antwerpenaar Jan Pauwels. Vóór schepenen van Antwerpen verklaarde Adriaen op 28 november 1563 onder eed dat op retourvaart van de Kanarische eilanden de bemanning door storm gedwongen was bij Cabo de Finisterre, in Spaanse wateren, een deel van de lading over boord te zetten. Schipper en bemanning waren voor deze averij niet verantwoordelijk aldus de stuurman-piloot, die klaarblijkelijk zelf een lid was van de bemanning¹.

Maar hetzelfde jaar 1563 zag blijkbaar een loods, in de huidige betekenis, aan het werk. Het ging om Jacob Borselder, loods (*piloot*) aan boord van het Antwerpse schip Den Valck dat in de Honte of Westerschelde bij Biervliet op een zandbank was gelopen. Vier bootsgezellen, respectievelijk van Haarlem, Hamburg, Rostock en Castelyn in Pommeren, let op de internationale samenstelling van de bemanning, verklaarden onder eed vóór de Antwerpse schepenbank op 15 juni 1563 dat zij niet gehoord of gezien hebben dat de loods geroepen heeft dat men het anker zou laten vallen of dat de loods over het anker zou hebben *vermaand* maar dat hij ter contrarie heeft geroepen dat men meer en meer zeil moest maken². Een andere gelijkaardige verklaring van 4 augustus daarna is afgelegd op verzoek van gezagvoerder-schipper Kerstiaen Anthonis. Ook zij legde de verantwoordelijkheid bij genoemde

¹. SAA, Cert 19, 179 r°.

². SAA, Cert 19, 302 r°-v°

loods die teveel zeil had laten maken. De schipper had zich hierover zorgen gemaakt maar de loods diende hem van repliek zeggend dat hij wel wist wat hij deed.

Hoewel nog lang geen spraak van een zwarte doos zijn door een gelukkig toeval flarden van de discussie in directe rede aan boord bewaard gebleven en in een officiële akte genoteerd:

Schipper: *Wat dunct u goet, waert nyet beter dat wyt gedesignerende tship hier setten want het water is noch hooch.*

Loods: *Laet my daervoore sorgen want ick hebbe soe menich schoon schip opgebracht, ick sal u schip oock wel opbrengen, eenen goeden wint maect een goet getyde.*

Schipper: *Ten is nyet al sonder pericule het waer beter tot het leech water toe.*

Koopmansknecht Servaes: *Lieff Kerstiaen, laet ons doch deur zeylen want ghy weet wat ons myn meester gescreven heeft.*

Loods: *Laet meer seyls maken.*

Bootsgezellen: *Wy hebben seyls genoech moeyt u met Ghod ende met uws moeders in alle reverentien gesproken.*

Maar de loods liet de morrende bemanning meer zeil bijzetten met rampzalig gevolg, stranding op de plaat van Biervliet¹.

Dit incident maakt duidelijk dat het hier om een gecharterde en volgens eigen zeggen ervaren loods ging die geen deel uitmaakte van de bemanning. Immers, de man had het niet over ons schip maar wel over uw schip. Het is verder opmerkelijk dat de loods het laatste woord had in zake navigatie. Significant is dat de vertegenwoordiger van de koopman instemde met het risico van de snelle vaart. Zijn baas had daar immers schriftelijk op aangedrongen. Veiligheid en winstogmerken komen hier duidelijk met elkaar in botsing. De gezagvoerder heeft de zaak vóór de Antwerpse schepenbank gebracht klaarblijkelijk om de verantwoording van de stranding bij de loods te leggen. Een verder gevolg is niet gekend.

¹. SAA, Cert 18, 448 v°.

Wel vernemen we via een tweede tekst informatie over de berging van het schip. Dat gebeurde door schippers van Antwerpen en Vlissingen die samen de lading konden redden. Zij werkten deels voor de vermaarde koopman Gillis Hooftman en het is best mogelijk dat hij het was die op spoed had aangedrongen¹.

Naar aanleiding van deze stranding en mogelijk nog andere incidenten vestigden verontruste kooplieden in een rekwest aan het stadsbestuur de aandacht op de grote schade die schepen leden op de Schelde en haar ondiepten, drempels en zandbanken. Zij stelden dat dit gewoonlijk een gevolg was van de nonchalance en geringe kennis en ervaring van diegenen die zich uitgaven voor stuurman en piloot. De handelaren, bezorgd om hun kostbare ladingen, vroegen de aanstelling van bekwame mensen die recht zouden hebben op een redelijk loon in overeenstemming met gevaren en verantwoordelijkheden. Dat gebeurde in volgende niet mis te verstane bewoordingen: *anderssins zal de passaige ende navigatie van vuyter zee, west, oost, zuyt oft noordt naer dese stadt (zoo geducht ende vermaert over alle de weerelt) comen in misacht ende vreesse van ghebruycke ende by consequente de inestimable ende irrecuperable schade ter selver.....*

Bij de supplianten tref ik aan naast Gillis Hooftman Alvaro Dabreu, Salvador Nunez, Andreu de la Tore, Francisco d'Hauvitores, Givan Battista Scotto, Guillaume Rabbin, Cristoffel Brandelin, Jan de la Faille en consoorten. Vermoedelijk waren zij gedupeerden als bevrachters van Den Valck. Ingaand op dit rekwest stelde het stadsbestuur op 9 december 1563 zoals gebruikelijk twee leden van zijn college aan, schepen ridder Jacob van der Heyden en secretaris mr. Jan van Asseliers, om de zaak verder te behandelen². Resultaten hiervan zijn niet bekend geraakt maar het ligt voor de hand dat de magistraat naar een oplossing heeft gezocht en dan een aantal regulaties heeft aangebracht.

¹. SAA, Cert 19, 302, r^o-v^o.

². SAA, Pk 630, 250 v^o.

Het jaar 1563 was immers voor de Antwerpse scheepvaart een topjaar. De handelsvloot had met 186 schepen haar grootste numerieke omvang bereikt, een record dat tot de negentiende eeuw zou stand houden¹.

Het duurde nog enige decennien vooraleer de archiefbronnen nog iets over de loodsen meedeelden. In 1583 richtten zes vrije schippers zich in een verzoekschrift tot de stedelijke overheden. Zij noemden zichzelf *vrye schippers ende lootsmannen ende piloten deser stad*. Hun namen: Olivier Robert, Gillis Wiggers de Oude, Willem Huybrechts, Jan Willemsone, Peter Marinus en Jan Peeterssone alias Engelsman.

Deze namen treft men meermaals aan in de stedelijke certificatie- en schepenregisters. Hieruit blijkt dat het gaat om ervaren zeelui met een lange staat van dienst.

Ter illustratie: Gillis Wiggers had naar eigen verklaring nog gediend onder admiraal Adolf van Bourgondië² die nota bene al in 1540 was overleden. Gillis was al 40 jaar oud in 1559, in die tijd was dat niet jong meer, en dus c. 1519 geboren.

Olivier Roberts zeilde al in 1563 naar het Normandische Rouen³ en zette in 1566 voet aan wal te Narva in het huidige Estland aan de Finse Golf⁴. Hij ging ook wijn laden op de Kanarische eilanden en op Madeira in 1566⁵.

Jan Willemsone verklaarde in 1561, meer dan twintig jaar vroeger dus, dat hij drie reizen had ondernomen naar Denemarken⁶. In 1564 zeilde hij met Den Jezus naar het Normandische Dieppe¹.

-
1. G. Asaert, Antwerpse scheepvaart van de vrede van Cateau-Cambrésis tot de val van de stad (1559-1585)¹. Koninklijke Belgische Marine-Academie. Mededelingen. Boek XXXIII, pp. 43-75, Boek XXXIV, pp. 89-134.
 2. Adolf van Bourgondië 1489-1540, heer van Beveren, Veere, Vlissingen etc., in 1517 admiraal-generaal. Over hem: H. Cools, C. Goossens en R. Willems, 450 jaar heren van Beveren (1120-1575). In: Het land van Beveren, LVII, nr. 2, 2014, pp. 148/212-162/226.
 3. SAA, SR 292, 557 r°, SR 293, 480 v°; Cert 19, 113 v°, 154 r°, 289 r°, 385 v°.
 4. SAA, Cert 25, 174 r°, 175 r°, 259 r°, 363 v°, 444 r°.
 5. F. Donnet, Les Anversois aux Canaries. In: Bulletin de la société de géographie d'Anvers, XIX, 1895, pp. 276-310.
 6. SAA, Cert 17, 181 r°.

Dat waren dus ervaren zeelui die hun carrière wisten af te sluiten met een optreden als loods. Zij genoten *überhaupt* respect en vertrouwen van de scheepsbevrachters.

Zoals blijkt uit een volmacht van 4 januari 1561 waarbij Pauwels Timmerman, een in de Scheldestad verblijvend koopman, de Antwerpse piloot Henric Janss. vroeg voor hem op te treden in een geschil. De koopman was eigenaar van het schip Den Peter van Lübeck dat 120 wijnvaten kon dragen en in handen was gekomen van ene Greyer Vischer van Danzig (Gdansk) en van Asmus Brouwer. Het zinde Timmermans niet dat het schip naar Ierland was gezeild. Daarom deed de eigenaar beroep op de Antwerpse loods om het vaartuig op te sporen en het uit handen van de tegenpartij los te maken. Het is duidelijk dat hij van de maritieme expertise van de loods wilde gebruik maken².

Uit de argumentatie ontwikkeld in bedoeld verzoekschrift van het zestal blijkt dat intussen voorschriften in voege waren gekomen in zake het loodsen op de Schelde: zo was al iedere vreemde schipper die te Antwerpen had geladen om zeewaarts te zeilen verplicht van een loods gebruik te maken tot Vlissingen. Vice-versa waren het loodsen van Vlissingen die schepen naar Antwerpen brachten. Vrijgesteld van deze verplichting waren de schippers van de Theems. Laat mij *en passant* opmerken dat volgens oud gebruik de koopman een pilotageloon verschuldigd was.

De zes rekwestranten stelden met spijt vast dat vreemde schippers soms zonder piloot zeilden. Zij verzochten de stad hen een ordonnantie te verlenen, *nota bene* zoals de piloten van Vlissingen al hadden verkregen en waaraan alle vreemde schippers waren onderworpen. De stad besliste op 17 juni 1583 dat twee schepenen contact zouden opnemen met de dekens van het schippersambacht voor verder gevolg³.

1. SAA, Cert 19, 195 v°.

2. SAA, Cert 16, 291 r°.

3. SAA, Pk 662. 123 r°.

Twee jaar voor de Antwerpse scheepvaart gedurende meer dan twee eeuwen van de Noordzee zou worden afgesloten was er dus in de Scheldestad al spraak van een korps van minstens zes loodsen, ervaren en bejaarde zeelui die hun sporen op de wateren van de Noordzee, de Baltische Zee en de Atlantische Oceaan hadden verdiend.

Naast de al genoemde piloten van Vlissingen liepen ook buitenlandse loodsen Antwerpen aan.

Op 31 oktober 1570 verklaarde onder eed piloot Mathys Janss., wonend te Dover, dat hij jongstleden zaterdag te Antwerpen was gearriveerd met een schip, waarop meester was de Genuees Bernardo Busano, een schip dat hij Mathys als loods van Dover naar Antwerpen heeft gebracht. Hij keert nu naar Dover terug. Dit werd door Busano bevestigd. Aangezien het vernederlandsen van vreemde namen gebruikelijk was mogen we aannemen dat deze Engelse loods vermoedelijk als Mathew Johnson in zijn vaderstad bekend stond¹. Duidelijk is wel dat hij een echte loods was en geen stuurman, lid van de bemanning. Hij was ingehuurd om een schip van Engeland naar de Nederlanden te varen waarvan de gezagvoerder niet vertrouwd was met de vaarroutes van Noordzee en Schelde. Zijn verblijf aan boord van de Genuees was slechts tijdelijk, hij keerde immers naar Engeland terug.

In 1572 verklaarden drie Antwerpse schippers dat zij komend van Lissabon de zeilen hadden gestreken en het anker geworpen voor Vlissingen *om aldaer naer ouder gewoonten in te nemen henliedder piloten die henliedder schepen na deser stadt van Antwerpen souden mogen dirigeren*². Een wel duidelijke verklaring dat loodsen op de Schelde van Vlissingen naar de metropool een traditioneel gebruik was.

Van hun kant deden Antwerpse schepen in vreemde wateren ook beroep op plaatselijke loodsen. Zo was de Marie van Antwerpen in 1571 op weg naar Nantes in Bretagne. Na negen à tien dagen had zij bij Saint-Nazaire de Loiremonding bereikt en was voornemens de rivier tot de helft op te zeilen en dan een piloot naar Nantes te nemen. De reis werd echter onderbroken door een Frans wachtschip dat haar beroofde. Omwille van

1. SAA, Cert 31, 148 v°-149 r°.

2. SAA, Cert 33, 398 v°.

dat optreden legden de reders van de Marie op 22 oktober 1571 onder eed een verklaring af vóór de Antwerpse schepensbank¹.

Het is gewoonlijk door incidenten, schipbreuken en averijen dat het archief bruikbare informatie oplevert. Gelukkige schepen hebben zoals gelukkige volkeren geen geschiedenis. In het omvangrijke bronnenmateriaal dat ik heb geraadpleegd trof ik slechts schaarse gegevens aan. Het is alleszins duidelijk dat de Antwerpse loods van het ancien régime niet behoorde tot een specifiek ambachtsgilde van loodsen. Hij was bij het schippersambacht aangesloten maar dan wel als gewezen schipper. Een korps van loodsen ontbrak nog. De loods bezat geen schoolse vakopleiding maar beschikte net zoals dat met de schippers van zijn tijd het geval was over een meer dan elementaire vakkennis hem overgeleverd door zijn voorgangers. Hij was van rijpere leeftijd en had al een lang zeemansleven achter zich. We kunnen hem kwalificeren als een zelfstandige ondernemer die tegen betaling zijn kennis en ervaring ter beschikking stelde van de scheepvaart. Of hij gebruik maakte van een eigen vaartuig blijft een open vraag.

Wanneer in 1585 Antwerpen capituleerde voor de Spaanse belegeraars is voor meer dan twee eeuwen een eind gekomen aan de eigen zeevaart van de metropool en verdween de Antwerpse zee- en rivierloods onder de radar.

II. FRANSE BEZETTING EN EERSTE REPUBLIEK 1792-1815²

Eind achttiende eeuw bracht de Franse revolutie ook de bevrijding van de Schelde zodat de werking van een gestructureerd loodswezen noodzakelijk werd. Eigenlijk zal het eerst de staatsgreep van Bonaparte

¹. SAA, Cert 33, 205 r^o-v^o.

². Op 24 april 1991 sprak em. prof. Baudez in de sectie Scheepvaartgeschiedenis en scheepsarcheologie van de Koninklijke Marine Academie over *Instelling en activiteit van de loodsdienst op de Schelde tijdens het Franse bewind*. Hierover publiceerde hij *In dienst van koopvaardij en marine. Instelling en activiteit van de loodsdienst op de Schelde tijdens het Franse bewind*. In: Mededelingen van de Koninklijke Belgische Marine Academie. Boek XXIX [1995], pp. 61-83. Ik ben zeer schatplichtig aan zijn voortreffelijke bijdragen.

zijn in het najaar van 1799 met zijn dictatuur als gevolg die het loodswezen op "moderne" leest gaat schoeien.

De Schelde was in de loop van de eeuwen slechts een klein stukje Frans en voor het overgrote deel een rivier van de Nederlanden, weliswaar onder diverse regimes. Het verdrag van Münster (1648) gesloten tussen Spanje en de Republiek bepaalde dat de Schelde en de kanalen van het Sas, het Zwin en andere zeegaten gesloten zouden worden gehouden¹. Dit in tegenspraak met de nieuwe tijdsgeest van de achttiende eeuw die de vrije riviervaart voorstond zoals al toegepast op Rijn en Mississippi.

De Franse revolutie van 1789 stelde de vrijheid van scheepvaart op dezelfde hoogte als de rechten van de mens en wanneer de sansculotten in 1792 de Oostenrijkse Nederlanden en dus ook Antwerpen onder de voet liepen kreeg generaal Dumouriez bij decreet van 18 november 1792 opdracht om de vrijheid van vervoer op Schelde en Maas te realiseren. Voor Antwerpen ging een eeuwenlang gekoesterde wens in vervulling. Al op 25 november 1792 ontving de aloude koopmanstad voor het eerst na meer dan twee eeuwen, zonder hinder en ook tolvrij, een eskader marineschepen later gevolgd door koopvaarders. Wat in de vroegere metropool uitbarstingen van dolle feestvreugde veroorzaakte. Voortaan was voor een veilige vaart op de Schelde een geschoold korps van loodsen op de grillige rivier een noodzaak.

De Franse wet van 13 augustus 1791 betreffende de politie van de scheepvaart en van de handelshavens, dat is dus nog van vóór de invasie van 1792, bevatte impliciet al voorschriften in zake loodsdiensten. Zo moest de havenkapitein² (*capitaine du port*) zorg dragen voor de naleving van de politievoorschriften onder meer aangaande de loodsdiensten.

-
1. De riviere de Schelde, als mede de Canalen van 't zas, zwijn, en andere zeegaten daerop responderende, sullen van de zijde van de Heeren Staten gesloten worden gehouden.
 2. De havenkapitein was bevoegd voor het politionele toezicht in het havengebied. Dit omvatte de ordehandhaving, veiligheid van de scheepvaart, toezicht op laden en lossen, opvissen van stoffelijke overschotten, controle van de toepassing van wetten op visvangst. Ook de loodsdienst stond onder politionele controle van de havenkapitein. De havenkapitein werd benoemd door de gemeenteraad, van 1807 af door de keizer. (R. Boumans, Het stadsbestuur tijdens de Franse

De vroegere Oostenrijkse Nederlanden en het prins-bisdom Luik gingen op 1 oktober 1795 over van een militaire bezetting naar een annexatie bij de eerste Franse republiek. Antwerpen was nu een Franse haven soms het Marseille van het noorden geheten. Enige weken na de aansluiting werd de wet van 25 oktober 1795 afgekondigd betreffende het personeel van de marine die ook kwalificatienormen voorzag voor havenloodsen (*pilotes lamaneurs*) en kustloodsen (*pilotes côtiers*). Voor beiden was een leeftijd van minstens 25 jaar vereist. Eerstgenoemden moesten slagen in een examen over beroepskennis, de tweeden in het bezit zijn van een driejarige praktijk in de kustvaart.

Maar een gestructureerde loodsdienst bleef te Antwerpen een vrome wens wat duidelijk aan het licht trad toen in april 1796 een eerste konvooi koopvaarders arriveerde. De eerste havenkapitein Max Solvyns, benoemd in 1795, richtte zich tot de minister van marine om het gebrek aan loodsen aan te kaarten. Deze reageerde bij brief van 13 mei en drong aan op een werkcomité van ter zake bevoegde personen blijkbaar zonder resultaat.

Wel werd in 1797 een zogenaamde *Commission de l'an V* opgericht die een veilige toegankelijkheid van Schelde en haven voor Franse oorlogsbodems onderzocht. Naar verluidt had zij contact opgenomen met loodsen maar met de verkregen informatie nam de commissie geen vrede en zij besloot tot de opmaak van nieuwe Scheldekaarten¹.

1. Het eerste reglement van 1802

De Franse revolutie die in 1789 begon nam in feite een eind met de staatsgreep van 18 brumaire VIII (9 november 1799). De jeugdige generaal Bonaparte was zijn oudere collega's te snel af en doekte het

overheersing. In: Bouwstoffen voor de geschiedenis van Antwerpen in de XIXde eeuw. Antwerpen, 1964, p. 57.)

¹. P. Lombaerde, 18 juli 1803. Napoleon bezoekt Antwerpen. De 25 dagen van Antwerpen, afl. 14, p. 8.

weinig geslaagde en onpopulaire Directoire op¹. Een Napoleontische dictatuur kwam nu in zicht. Het nieuwe regime was Antwerpens haven en scheepvaart gunstig gezind en voelde ook voor de creatie van een georganiseerde loodsdienst. Die zou dus geen kind zijn van de revolutie maar wel van de dictatuur van Bonaparte.

Loodsen waren al ter sprake gekomen in het allereerste reglement van de nieuwe tijd op de havenpolitie van 7 april 1801 (17 germinal IX)² waarin de havenkapitein verantwoordelijk werd gesteld voor de loodsdienst. Voor de duidelijkheid loods was nog steeds een vrij beroep.

Het was de vrede van Amiens van 25 maart 1802 met het Verenigd Koninkrijk die nieuwe perspectieven opende ook voor Antwerpen, de meest noordelijk gelegen Franse havenstad.

De nieuwe sterke man generaal Napoleon Bonaparte, had de beheersstructuur van de departementen gewijzigd. Er was een algemene raad en een prefecturale raad tot stand gekomen onder het voorzitterschap van een prefect met zeer uitgebreide bevoegdheden.

Nu de *coup d'état* de revolutie in de herfst van 1799 had beëindigd kregen figuren van het ancien régime nieuwe kansen zoals de Normandische edelman Charles Joseph Fortuné, markies d'Herbouville. Op 3 maart 1800 benoemde Bonaparte hem tot prefect van het departement van de twee Nethen. Hij was niet de enige ancien régimefiguur die *le Corse aux cheveux plats* heeft teruggeroepen.

Het was deze d'Herbouville die in 1802 de *founding father* werd van een zogenaamde Administratie van het Loodswezen (*Administration supérieure du pilotage de l'Escaut*), die ik verder loodsbestuur zal heten naar de benaming gebruikt in het in de volkstaal gestelde uitvoerige reglement van 18 februari 1826 waarover verder meer.

Prefect d'Herbouville heeft zich wezenlijk ingezet voor de belangen van de Antwerpse handel en scheepvaart. In de zomer van 1802 kreeg hij van zijn overheid toelating om een commissie op te richten die in

¹. Zoals gekend een uitvoerend bewind ingesteld volgens de grondwet van 23 september 1795 van de Eerste Republiek.

². SAA, MA 1035.

samenspraak met de marine een reglement voor het loodswezen zou uitwerken. De maritieme prefect van Duinkerke waaronder Antwerpen nog hoorde zond op 5 augustus 1802 zijn instructies aan de *sous-commissaire de marine* te Antwerpen die lid zou worden van de voornoemde commissie samen te stellen door de prefect. Deze opteerde voor een zeshoofdig corpus nauwgezet rekening houdend met plaatselijke gevoeligheden. Hij liet drie facties, ieder met twee vertegenwoordigers, aan hun trekken komen: de marine, de plaatselijke havenautoriteit en de Antwerpse elitairen. Voor de oorlogsvloot waren dat hoofdcommissaris van marine (*commissaire principal*) Thivend en ondercommissaris van marine (*sous-commissaire*) Le Chanteur, de twee hoogste marinemensen ter plaatse. De plaatselijke havenautoriteit was vertegenwoordigd door een veteraan van de Zweedse en Franse oorlogsvloten Joseph Muskeyn¹ en door havenkapitein Jean Baptiste Hoest. Ten slotte traden met P.J. De Heyder en J. de Broëta twee gezaghebbende leden van de plaatselijke handel aan. Beide heren waren lid van de raad van handel (*conseil de commerce*)², de eerste was bovendien voorzitter van de rechtbank van koophandel, de tweede een prominent groothandelaar en financier.

Het optreden van die zes koppige commissie heeft de aanzet gegeven tot het eerste zeer belangrijke reglement van 23 fructidor an XI [10 september 1802] geheten *Réglement pour l'établissement, le service, la police en le tarif du pilotage dans l'Escaut*³. Het voorzag in de oprichting van een dienst, politie en tarief van een loodswezen op de Schelde in 28 artikelen.

¹. L. Baudez, Een Antwerps zeeman: marine-officier en zeereeder Joseph Muskeyn 1763-1842). In: Mededelingen van Koninklijke Marine Academie Bpek XXVII, p. 20-41

². Het streven van de raad vond voortgang in de recent opgerichte (24 december 1802) kamer van koophandel die voortaan met haar 15 leden als *pressure group* zou fungeren. Zie G. Devos & I. Van Damme, In de ban van Mercurius Twee eeuwen Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerepn-Waasland. Tielt, 2002.

³. SAA, MA 1.036//1, nr. 1. Goedgekeurd door de Conseil d'administration de marine 1er arrondissement maritime à Dunkerque op 6 vendémiaire XI (28 september 1802) en door de minister van marine Décrès op 22 vendémiaire XI (14 oktober 1802). MA 1.036/1.

Deze tekst kreeg vier dagen later op 14 september 1802 een positieve opinie van de rechtbank van koophandel. Hij werd ook gunstig gedelibereerd door de raad van marine (*conseil d'administration de la marine*) te Duinkerke op 28 september daarna. Finaal keurde minister van marine Decrès het reglement zonder wijziging goed op 14 oktober 1802.

Het is interessant de verantwoording van d'Herbouville voor de oprichting van een loodsdienst op de Schelde te lezen zoals genoteerd in zijn bekendmaking van 6 frimaire XI [27 november 1802]:

Le gouvernement qui s'occupe sans cesse de ce qui peut accroître la prospérité d'Anvers, a porté ses regards sur le besoin que le commerce de cette place et les étrangers que l'abondance des affaires y attire, ont d'avoir des pilotes assez habitués à la navigation de l'Escaut, pour y conduire, tout en remontant qu'en descendant les navires qui viennent de la mer à Anvers et ceux qui retournent d'Anvers à la mer¹.

Verder beval de prefect in art. 1 van het reglement dat alleen loodsen benoemd door het loodsbestuur schepen op de Schelde mochten loodsen en in art. 2 dat kooplieden en reders zich tot een hoofd aan de wal (*chef à terre*) moesten wenden om loodsen aan te vragen. Een loodsgeld was verschuldigd volgens het tarief van artikel 4. Rechtbanken zouden alleen loodsen erkennen benoemd door het loodsbestuur (art. 5). Ten slotte besloot de prefect het reglement te laten drukken, te bezorgen aan het loodsbestuur, de rechtbank en de kamer van koophandel², de voorzitter en de commissaris van de rechtbank van eerste aanleg van het arrondissement Antwerpen.

Ieder handelaar zou zich van de tekst kunnen voorzien in de kantoren van het loodsbestuur en er zich op beroepen (art. 6).

Het wijze gezag van de prefect van het departement van de twee Nethen lag helemaal in de politiek van zijn chef, de nieuwe sterke man Napoleon Bonaparte, die al vlug had ingezien dat de bevordering van handel en scheepvaart nodig was om de toenemende anarchie in het

¹. SAA, MA 1.035 A.

². Er dient opgemerkt dat de kamer van koophandel slecht een maand later op 24 december formeel werd opgericht maar blijkbaar in feite bestond.

land, weldra keizerrijk, het hoofd te bieden. Zo was het mogelijk de aanzet te geven tot de creatie van een instelling die een geesteskind was niet van de Franse revolutie maar wel van de stedelijke mercantiele elite met *fiat* zonder meer van Franse marinemensen.

Met het nieuwe loodswezen kwam voor het eerst een geregelde dienstverlening tot stand uitgevoerd door professionele, toegewijde en gesalarieerde deskundigen. Hier kan nog aan toegevoegd dat voortaan hydrografen zorg zouden dragen voor een permanente inspectie en bebakening van de rivier, *impliciet* een positieve bijdrage tot een betere kennis van de vaarroute en tot een veiliger verbinding van Antwerpen met de zee.

Ten slotte wees een apart artikel 28 er op dat het loodsbestuur een nieuwe instelling was waarvan de werking tijd en ondervinding vergde. Daarom kende het reglement slechts uitvoering in het jaar XI en wel om wijzigingen en modificaties te kunnen aanbrengen die als nuttig en noodzakelijk zouden worden erkend¹. Voor alle duidelijkheid het reglement van 1802 ging twee maanden de oprichting van de kamer van koophandel vooraf.

Zo was de basis gelegd van een instelling die in 1817 aan de stad zou worden overgedragen tot het verdrag van de XXIV artikelen haar in 1839 naar een nieuwe structuur zou leiden: het Belgische staatsloodswezen dat heeft gewerkt tot het einde van vorige eeuw toen het tot de bevoegdheid van de Vlaamse deelstaat ging horen. Terecht mag het 1802 als zijn geboortjaar voorop zetten.

¹. *L'établissement dus service du pilotage dans l'Escaut, étant une institution nouvelle, qui demande l'épreuve du tems et de l'expérience, le présent Règlement ne sera exécutoire que pendant l' an onze, afin de pouvoir y préparer les changemens et les modifications qui auront été reconnus nécessaires ou utiles)*
Aangenomen door de commissie, benoemd ter voorbereiding van het reglement van de dienst van het loodswezen op de Schelde.
Pour expédition conforme signé Nielly
Angois secrétaire.

2. Toenemende druk van de marine

Het jaar 1804 werd gekenmerkt door het optreden van Notaire Grandville¹. Geen notaris maar *chef du génie maritime, commandant la rade et le port d'Anvers* die op 10 prairial XII (30 mei 1804) een bijkomende regulering afkondigde in verband met douanecontrole op aanlopende schepen². Hij voorzag een permanente wacht op de rivier van twee sloepen, telkens met aan boord een loods die de schepen moest opvangen om hen te informeren over de ter plaatse gebruikelijke douaneformaliteiten. De loods ontving hiervoor een maandelijks supplement van 30 frank. Elke sloep werd geroeid door vier matrozen die recht hadden op een supplement van 12 frank per maand. De loods liet een schip nog niet in bezit van een tolvergunning voor anker gaan op de stroom op een plaats hiervoor voorzien en beval de kapitein onmiddellijk zijn declaratie bij de douane in te dienen. De loodsen waren verantwoordelijk voor fouten begaan door kapiteins van aanlopende schepen. Schepen met ladingen voor de marine werden onmiddellijk naar de losplaats gebracht. Dergelijke maatregelen waren gewoonlijk voorgeschreven om overtredingen in te dijken.

Van meer belang was de benoeming in 1804 door de minister van marine van de marineofficier Guigon tot directeur van het loodswezen op de Schelde omvattend de stations van Antwerpen en Vlissingen. Dat was beslist een ingreep op het in essentie Antwerpse burgerlijke loodswezen dat zo zonder meer onder het rechtstreekse gezag van de krijgsvloot kwam, met negatie van de bestuurscommissie van drie administrateurs die bovendien het voorzitterschap van een marineman moesten dulden. Wel kan Guigon enig vakmanschap niet worden ontzegd als medewerker van hydrograaf Beautemps-Beaupré, maker van een bekende Scheldekaart.

Het lijkt geen twijfel dat deze inbreuk op het reglement meer dan enig ongenoegen heeft veroorzaakt bij de plaatselijke mercantiele elite. Wat heeft geleid tot een interventie van de prefect waarbij de minister echter

¹. L. Baudez, In dienst van koopvaardij en marine, 69.

². Réglement pour le service des pilotes sur l'Escaut, 12 artikelen. SAA, MA 1.035/1, nr. 2.

het been stijf hield¹. Een hardnekkigheid die kan gezocht bij de Napoleontische buitenlandse politiek die van Antwerpen een oorlogshaven wilde maken, het gekende pistool op de borst van Engeland. Met dit doel steeg het militaire aanzien van de Scheldestad. Zij bleef niet langer ondergeschikt aan Duinkerke maar werd zelf de zetel van een maritiem ambtsgebied met sterke toename van de invloed van de krijgsvloot op de Schelde. Plaatselijk militair bevelhebber, aanvankelijk een commissaris-generaal (*commissaire-général de marine*), later zeeprefect (*préfet maritime*), werd Pierre Victor Malouet. Hiermede viste de de Eerste Consul opnieuw een prerevolutionair personage op en kwam een prominente officier in beeld van de vroegere koninklijke marine. Significant is dat nu de plaatselijke chefs van de militaire en burgerlijke machten Malouet en d'Herbouville ooit dienaren van de Bourbons waren geweest².

In 1804 was te Antwerpen de eerste steen gelegd van een arsenaal voor de bouw van oorlogsschepen die eenmaal gelanceerd op adequate wijze zeewaarts dienden geloodst. Dit maakte een zowel kwalitatief als kwantitatief sterk loodsencorps onontbeerlijk. Wat tot uiting kwam in een nieuw reglement voor het loodswezen van 3 september 1805 (16 fructidor XI) met een meer op de oorlogsvloot gerichte inhoud.

Uit de ogenschijnlijk goede samenwerking van Malouet en d'Herbouville kwam het nieuwe reglement (*Réglement concernant le service de pilotage de l'Escaut (addition au 1er réglement)*) tot stand.

In zijn aanhef staat te lezen dat het loodswezen ten dienste stond van zowel van de keizerlijke marine (*la navigation impériale*), de Corsicaan had zich in 1804 tot keizer gekroond, als van de handelsvloot (*la commerciale*). Het was een noodzaak het reglement van 1802 te herstructureren met het accent op het militaire. De beloodsing, niet alleen van de oorlogsbodems, kwam onder toezicht van de marine. Wel

1. Zie L. Baudez, In dienst van koopvaardij en marine. Instelling en activiteit van de loodsdienst op de Schelde tijdens het Frans bewind. In: Mededelingen van de Koninklijke Belgische Marine Academie. Boek XXIX, p. 70-71.

2. Zie L. Baudez, Een nobele figuur: Pierre-Victor Malouet marine commissaris-generaal een zeeprefect te Antwerpen 1803-1810. In: Een kompas met vele streken. Antwerpen, 1994, 24-30.

behiel het bestaande loodsbestuur zijn competenties in zake boekhouding, innen en besteden van loodsgelden en de controle op de beloodsing van de koopvaardij-schepen. (art. 1). Hier dient ook de forse uitbreiding van het personeel onderstreept. Voortaan waren de Scheldeloodsen gegroepeerd in een corps van veertig koppen ingedeeld in drie zogenaamde *escouades*, let op de militaire terminologie. Eén gevestigd te Antwerpen (binnendienst), belast met de vaart op de Schelde, één te Vlissingen (buitendienst), verantwoordelijk voor schepen die van en naar zee voeren, de derde belast met peilingen en bebakeningen en dienend als reserve voor de twee al genoemde *escouades*.

Voor elk schip van buiten- of binnendienst waren zes man voorzien: een bootmeester, drie loodsen, een hulploods en een leerjongen (art. 5).

Het geheel stond onder het bevel van een hoofdbestuurder, de al genoemde marineman Guigon, en van zijn adjunct. Eerstgenoemde moest maandelijks verslag uitbrengen én bij de marine én bij het loodsbestuur (art. 7).

Elke compagnie bestond uit vier bootmeesters, 24 loodsen, zes hulploodsen en zes leerling-loodsen. (art. 2) De graden van hulploods en leerling waren nieuw zodat een praktische opleiding was voorzien.

Voornoemde reglementen waren beperkt tot de vaart op en naar de Schelde. Op 12 december 1806¹ kwam echter een nationale wet tot stand uiteraard geldig voor het gehele grondgebied van de Franse republiek onder de naam *Décret impériale relatif à l'administration, l'examen, au service etc. des pilotes lamaneurs* ondertekend door Napoleon in zijn hoofdkwartier van Posen² tijdens de Vierde Coalitieoorlog.

Deze wet bevestigde opnieuw het militaire gezag over het civiele. Zo had een oorlogsschip voor het loodsen voorrang op een koopvaarder (art 30). Ook al werden diverse in Antwerpen geldende reguleringen hernomen toch heeft de wet van 1806 de situatie van het Antwerpse loodswezen slechts oppervlakkig beroerd.

1. Journal du commerce d'Anvers 16/01/1807, nr. 453, p. 238-239.

2. Pruisen, thans Poznan in Polen

De eerstkomende jaren van de negentiende eeuw kon het loodswezen aan de eisen van de tijd voldoen. Zowel koopvaardij als oorlogsvloot kwamen aanvankelijk aan hun trekken. Wel veroorzaakten het Continentaal Stelsel van 1806¹ en de daling van het handelsverkeer spanningen tussen burgers en militairen.

Na een interregnum in 1814-1815 werden de oude Nederlanden van de zestiende eeuw hersteld, nu als eenheidsstaat, volgens het verdrag van Parijs van 30 mei 1814², de conferentie van Londen van 3 juli 1814 en het Congres van Wenen van 9 juni 1815. In de fundamentele wet van 24 augustus 1815, houdend instelling van een constitutionele monarchie, werd zelfs geen onderscheid meer gemaakt tussen noord en zuid maar werd bij de opsomming van de provincies, opvolgers van de departementen, een rangorde zoals in de vroegere Zeventien Provinciën toegepast volgens de historische titels, eerst de hertogdommen, dan de graafschappen en heerlijkheden. In dit verhaal is belangrijk dat niets veranderde aan de vrije Scheldevaart. De Zeeschelde lag nu immers binnen de grenzen van één en hetzelfde rijk.

3. Een reglement van 1814

Het betreft een eerder beknopt reglement van acht artikelen gedateerd 1 december 1814 en gesigineerd zowel door administrateur Joseph Osy en havenkapitein B. Solvijs³. Beknopt samengevat vereist het van de loodsen aanwezigheid op het loodskantoor alle dagen van zonsopgang tot zonsondergang (art. 1), naleven van de orders van de kapitein en van de twee opperloodsen (art. 2), bestraffing bij dronkenschap (art. 3), bij uitvoering van bewegingen voor de stad Antwerpen moet reçu gevraagd aan de kapitein die onmiddellijk dient ter hand stellen van de

-
- ¹. Met het continentale stelsel beoogde Napoleon Bonaparte via een handelsembargo de uitschakeling van Groot-Brittannië. Bondgenoten van Frankrijk en neutrale landen mochten met het Verenigd Koninkrijk geen handel meer drijven. De Britten repliceerden met een blokkade van het continent efficiënt door hun sterke vloot met vooral neutrale landen als slachtoffer.
 - ². In zijn artikel 15 stelde dit verdrag dat Antwerpen voortaan uitsluitend een handelshaven zal zijn.
 - ³. Facsimile in J. Leblanc en F. Philips, *Zeilen tussen land en zee. Zeilloodsboten op de Vlaamse Banken en de Westerschelde*. Tielt, 2004.

opperloodsen (art. 4), aanwezigheid aan boord vereist twee uur voor hoog of laagwater (art. 5), bij aankomst te Vlissingen order doen aftekenen door plaatselijke commissaris, onmiddellijk terugkeren en zich bij aankomst melden bij één van de opperloodsen (art. 6), verbod een adres van de kapitein op te geven onder voorwendsel dat deze geen consignatie heeft van Antwerpen maar hem zijn vrijheid laten (art. 7). Ten slotte verbood artikel 8 de loods enig object van het scheepsvolk af te kopen en er handel mee te drijven zonder toelating van de kapitein.

III. HET STEDELIJKE LOODSWEZEN

1817-1839

Een druksel van de Kamer van Volksvertegenwoordigers in haar zitting van 11 mei 1839 (No 159) levert een eerste geschiedenis op van het loodswezen onder de titel *Organisation du pilotage avant 1830. Aperçu général*¹.

Er waren drie directies: Vlissingen, Amsterdam en Rotterdam.

Onder de titel *Pilotage d'Anvers* staat de reorganisatie van het loodswezen bij koninklijk besluit van 25 juli 1816. Het plaatselijke bestuur van het Antwerpse loodswezen werd beperkt tot de Scheldevaart Antwerpen- Vlissingen. In afwijking van het decreet van 12 december 1806 werd het toezicht over de dienst nu toevertrouwd aan de gemeentelijke autoriteit en niet langer aan de maritieme autoriteit van Antwerpen.

Het koninklijk besluit van 25 juli 1816 nr. 65 en speciaal artikel 9

stelde dat Antwerpen had opgehouden een oorlogshaven te zijn en in het bezit van de dokken is gesteld. Ook dat het loodsen van schepen diende verplaatst naar de directie van het ministerie van marine terwijl de zorg en het beheer over het binnenloodswezen aan de respectieve plaatselijke regeringen behoren op gelijke voet als dit onderscheid in de steden van de Noordelijke Provinciën in acht is genomen.

¹. SAA, MA 1.035 A.

Het was slechts op 17 februari 1817 dat het Antwerpse loodsbestuur een kopie ontving van de brief die de kamer van koophandel had ontvangen van de raadsheer-directeur van handel en koloniën om in kennis te worden gesteld van het koninklijke besluit van 25 juli 1816. De kamer van koophandel nodigde het loodsbestuur uit zich verder te gelasten met het beheer tot de minister van marine deze directie zou hebben overgenomen.

Als repliek gaf het loodsbestuur per 4 mei 1817 de kamer van koophandel de verzekering het beleid verder te zetten *zoals gij het ons hebt toevertrouwd op een moeilijk ogenblik toen alles moest worden georganiseerd*, hierbij refererend naar de oprichting in 1802.

Na die tussenstap verscheen het koninklijke besluit van 12 november 1817 dat de loodsbesturen van het gehele koninkrijk plaatste onder het gezag van de stedelijke overheden.

Waren deze voorstander van een loodswezen in eigen beheer? Alles bij elkaar genomen is het zeer aannemelijk hoewel ik er vooralsnog geen bewijs van heb gevonden.

Ook de Maritieme Geschiedenis der Nederlanden geeft hierover geen uitsluitsel.

Het was slechts in 1818 dat het college van burgemeester en schepenen het loodsbestuur aanschreef met verzoek informatie te verschaffen over zijn organisatie, jaarlijkse inkomsten en uitgaven, salarissen van loodsen en zo meer¹.

Ik verlaat nu dit chronologische en verhalende betoog om de evolutie onder het stedelijke regime specifiek te behandelen.

1. HET LOODSBESTUUR: DRIE ADMINISTRATEURS

Het is bekend dat de dagelijkse leiding van het loodsbestuur bij de oprichting met het reglement van 1802 artikel 4 in handen was gelegd van een triumviraat gekozen uit de mercantiele elite van de stad en *administrateurs* geheten. Hun benoeming lag in handen van de (Franse)

¹ SAA, MA 1.035B nr. 5, 10 september 1818.

prefect van het departement van de Twee Nethen die echter gehouden was een keuze te maken uit een lijst van negen personen voorgesteld door de gemeenteraad en door de rechtbank van koophandel (art. 6). Dit negental bestond uit Bernard Coppens, Joseph Morel, C. Kreglinger, Werbrouck Peeters, Joseph Morand, Jean François Vermoelen, J.J. Van den Broeck, Mertens associé de Ridgway en Corneille Van der Hoeven.

Uit dit elitaire gezelschap stelde prefect d'Herbouville zonder meer de eerste drie namen op de lijst aan als administrateur en wel Bernard Coppens, Joseph Morel en Christian Kreglinger¹.

Het loodsbestuur was zich van bij de aanvang bewust van zijn prestige en heeft in de loop van de jaren nauwlettend verwezen naar zijn bevoegdheden vastgelegd in het reglement van 1802.

Toen administrator J.B. Sinave had ontslag ingediend bij zijn twee collega's vroegen deze de kamer van koophandel op 5 augustus 1818 om vervanging². Wel stond het loodsbestuur sinds het koninklijk besluit van 12 november 1817 onder stedelijke voogdij maar dat voorzag niet in benoemingen. Bij ontslag van administrateur Pierre Jean Serruys bij brief van 12 januari 1819³ richtte de stad zich tot de gouverneur op 27 januari 1819 met de vraag wie gerechtigd was een nieuwe administrateur te benoemen⁴.

Het loodsbestuur blijkbaar van deze démarche op de hoogte wees er bij brief van 8 februari de burgemeester op dat het loodswezen altijd onder leiding had gestaan van drie bestuursleden die handelaars of reders waren en vroeg een nieuwe benoeming in die zin⁵. De gouverneur hakte de knoop door en meldde de stad op 27 mei 1819 dat een nieuwe administrateur moest worden benoemd volgens art. 4 van het bekende reglement 1802. Wat betekende dat de stad aan de kamer van koophandel een lijst van kandidaten moest opvragen en hieruit een kandidaat mocht kiezen.

¹. Bekendmaking van prefect d'Herbouville van 6 frimaire XI (26 november 1802). SAA, MA 1.035A.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan kamer van koophandel 5 augustus 1818.

³. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan Serruys te Oostende 26 januari 1819.

⁴. SAA, MA 1.035B nr. 10. Stad aan gouverneur, 27 januari 1819.

⁵. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan burgemeester 8 februari 1819.

De vervanging in 1823 van bestuurslid Diedrich Lüning¹ gebeurde volgens de beproefde procedure. Het stadsbestuur na vraag aan de kamer van koophandel om kandidaten stelde Jacques Kreglinger aan gekozen uit een kandidatenlijst van de kamer.

Het reglement van 1823, artikel 3 heeft de kamer van koophandel buiten spel gezet. Het stelde dat het bestuur gratis werd waargenomen door drie administrateurs, twee kooplieden en één lid van de gemeenteraad, vertegenwoordiger van het stadsbestuur. Artikel 4 bepaalde dat bij vacatuur van een plaats van administrateur deze door het stadsbestuur wordt ingevuld

Artikel 4 van het reglement van 1828 bevestigde dat elke benoeming van een adminstrateur door de gemeenteraad zou gebeuren.

Uiteraard heeft ddit geleid tot een grotere impact van de stedelijke overheid. Zo was *in fine* het benoemingsrecht uitsluitend bij de stad terecht gekomen.

Naast dit recht van benoeming was zij ook gemachtigd een administrateur te ontslaan. Wat is gebeurd op 11 april 1826 toen voornoemde beheerder Diederik Lüning zijn ontslag aan zijn twee collega's aanbod. Zij hebben hem er per 19 april op gewezen dat niet zij, de collega's, maar wel alleen het stadsbestuur hiertoe gerechtigd was².

De bevoegdheden van de triumviri waren van in het begin vrij aanzienlijk. Zij waren verantwoordelijk voor het dagelijkse reilen en zeilen van het loodswezen omvattend een personeelsbeleid, een financieel beheer zoals de ontvangst van de loodsgelden (reglement 1802 art. 5), de salariëring van het personeel en het onderhoud van administratie en diensten. Bevestigt door artikel 5 van het reglement van 1823. Iedere administrateur had toegang tot de schatkist die niet fictief was en ontving hiervoor sleutels om de dubbele sloten te openen. In 1825 moest ontslagnemend administrateur Norbertus De Wael op vraag van de stad zijn sleutels inleveren bij één van zijn twee collegae. Omdat die al

¹. SAA, MA 1035C, nr. 4. Diedrich Lüning aan het college van burgemeester en schepenen, 25 juli 1823.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan Diedrich Luning, 19 april 1826.

in het bezit was van sleutels overhandigde hij ze aan medelid-administrateur Bisschops-Bastyns¹.

Verder spreekt dit reglement in artikel 7 over de verplichting voor de administrateurs om in januari een algemene jaarrekening aan het stadsbestuur te bezorgen. In geval van bonus zullen zij een begroting maken over de bestemming van de winst. Bij deficit zullen middelen moeten voorgesteld om het tekort te dekken.

Bij artikel 10 van het reglement van 1828 moest het loodsbestuur verslag uitbrengen over gedrag en verdienste van elke loods.

In 1802 was een grote verantwoordelijkheid de plaatsing en onderhoud van bakens en boeien op de rivier en wel van Antwerpen tot de monding en bevestigd in 1823 weliswaar nu onder toezicht van door de marine benoemde autoriteiten. Nieuwe bevestiging volgde in 1828 met artikel 87: geen boeien of bakens mogen in de Schelde geplaatst dan door autoriteiten door de minister van marine benoemd.

De administrateurs mochten hun dienst naar goeddunken organiseren maar moesten wel hun inzichten ter goedkeuring aan de hogere overheid voorleggen. In de tijd van het stedelijke loodswezen was dat natuurlijk de gemeenteraad. Dat bleek uit een proces-verbaal van een raadszitting van 16 juni 1820: het loodsbestuur had een nieuwe organisatie aangenomen die de gemeenteraad heeft goedgekeurd².

Zoals gezegd waren de eerste triumviri de Antwerpenaar Coppens, Morel afkomstig van Duinkerke en Christian Kreglinger de jongste van de twee gekende gebroeders van die naam, afkomstig van Karlsruhe. Alle drie waren residenten van de stad Antwerpen en behoorden tot de hogere burgerij. Zij beschouwden de niet vergoede taak als een ereplicht ten aanzien van hun gemeenschap.

Het trio wisselde aanvankelijk snel want reglementair diende jaarlijks één lid op te stappen. De eerste twee jaren bepaalde het lot wie moest vertrekken. Er was dus een jaarlijkse wisseling van 1/3 van de leden zodat een vrij groot aantal mensen als administrateur is opgetreden. Men

¹. SAA, MA 1.029/1 Loodsbestuur aan stad, 25 januari 1825.

². SAA, MA-GR-K 11, p. 269-272.

vindt hun namen in de kringen van gemeenteraadsleden en schepenen, ook bij leden van de pas opgerichte kamer van koophandel.

Onder stedelijk bewind werd de strenge roulatie blijkbaar niet gehandhaafd. De gemeenteraad benoemde de administrateurs na stemming met stembriekjes uit een drietal kandidaten aangewezen door de kamer van koophandel. Zij bleven vaak een relatief lange tijd in functie tenzij zij gemotiveerd ontslag namen.

Het driemanschap Vanden Bergh Aerts, Key en Elsen was onafgebroken gemandateerd van 1834 tot 1839.

Het gezag van de administrateur stond buiten kijf en werd beklemtoond bij de overdracht van het loodswezen aan het stadsbestuur. Een driekoppige commissie werd aangesteld die de overdracht in goede banen moest leiden. Zij bestond uit een ministeriële afgevaardigde, een stadsschepen en reder Jan Key als administrateur van het loodsbestuur.

Hier kan onderstreept dat hoewel tot stand gekomen tijdens de Franse annexatie het loodsbestuur een onderneming was van burgers, geboren of residerend te Antwerpen, weliswaar met een aanzet gegeven door de Franse prefect.

2. BEVOEGDHEDEN VAN HET LOODSBESTUUR

De drie administrateurs bezaten ruime bevoegdheden in zake aanwerving, benoeming, promotie, ontslag en plaatsing in invaliditeit (pensionering) van hun personeel. Zij evalueerden geregeld gedrag, ijver en verdienste van hun medewerkers al bepaald in het reglement van 1802. Hun activiteiten dienden wel goedgekeurd door de overheden, nationale, provinciële en plaatselijke.

2.1. Aanwerving

Volgens art. 13 van het reglement van 1802 kon het loodsbestuur kandidaten zoeken onder de zeelieden die al het loods op de Schelde hadden beoefend en zodoende voldoende praktische ervaring bezaten. Doelgroep waren vissers van het eerste maritiem arrondissement,

waarmede vooral de Vlaamse kust (Blankenberge) was bedoeld¹. Het loodsbestuur werd geadviseerd informatie in te winnen bij officieren van de haven en andere personen die nuttige inlichtingen konden verschaffen over eventuele kandidaten. Blijkbaar waren er te Antwerpen onvoldoende ervaren loodsen zodat naar *outsiders* diende uitgezien. Maar men mag niet vergeten dat het reglement ook met het oog op Vlissingen was opgesteld.

De administrateurs stelden de loodsen aan die echter door de burgemeester werden beëdigd, dit volgens het reglement van 14 april 1823 artikel 9.

2.2. Sanctionering

Het loodsbestuur mocht voor eigen rekening boeten heffen voorzien in de reglementen op overtredingen van door de hogere overheid goedgekeurde voorschriften.

De opeenvolgende reglementen voorzagen in een reeks sancties begaan door het eigen personeel of door buitenstaanders.

De opbrengsten waren gering en werden niet apart verrekend maar gevoegd bij het algemene jaarinkomen.

Het was het loodsbestuur ook toegestaan een personeelslid te bestraffen door schorsing of ontslag uit de dienst. Ter bescherming van zijn personeel heeft het loodsbestuur in geval van ernstige overtredingen meer dan eens de gerechtelijk instanties verzocht zelf repressief te mogen optreden.

2.3. Beslissen over de bevaarbaarheid van de Schelde

Het loodsbestuur was ook gerechtigd de loodsdienst stil te leggen omwille van climatologische omstandigheden zoals ijsgang op de rivier. Ook behoorde de hervatting van de vaart tot zijn bevoegdheden.. Zo berichtte het bestuur op 2 maart 1830 aan het stadsbestuur dat de Boven-

¹. De overgrootvader van de auteur afkomstig van een vissersfamilie sinds eeuwen gevestigd te Blankenberge is na 1839 wonend te Oostende zeeloods geworden van het station Vlissingen.

Schelde open was zodat het zijn loodsen heeft vergund de rivier op en af te varen¹.

3. LOODSBESTUUR EN PERSONEEL

Van bij de aanvang in 1802 was het personeel al samengesteld uit een griffier als administratief leider. Het corps van de loodsen was het grootste onderdeel, bestaande hiërarchisch uit de hoofdloods aan de wal (*chef à terre*), de loodsen, de hulploodsen en de leerling-loodsen. Verder een bootsman en zijn sloeproeiers en een matroos.

3.1. Griffier en griffie

Al in het reglement van 1802 is spraak van een griffier (art. 22) en van een griffie (art. 27) zonder verdere omschrijving. Er wordt nog geen gewag gemaakt van een klerk of andere bediende.

De griffier, ook geheten griffier-ontvanger of griffier-comissaris, was het hoofd van de administratie, verantwoordelijk voor het dagelijkse financiële beleid, voor de ontvangst van de loodsgelden en houder van de boeken van inkomsten en uitgaven. Hij stelde jaarlijks een budget en een rekening op die door de drie administrateurs werden goedgekeurd en ondertekend.

In 1817 vroeg het loodsbestuur aan gouverneur de Keerbergh op vraag van de griffier-ontvanger om een salaris². Had hij dusver pro Deo gewerkt?

Aanvankelijk werd de griffier benoemd door de kamer van koophandel. Dat was nog het geval in 1815. Op 12 januari van dat jaar

solliciteerde François Xavier Cornelissen naar het ambt van griffier bij

de intendant van het departement van de Twee Nethen. Cornelissen was een geboren Antwerpenaar er woonde in de eerste wijk, nr. 1.632. Hij stelde zich voor als gewezen *facteur de commerce* gehecht sinds tien jaar aan een van de meest notabele handelsfirma's van de stad. Het advies

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 1. Loodsbestuur aan stad, 2 maart 1830.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan gouverneur de Keerbergh, 13 december 1817.

van de intendant luidde dat volgens artikel 26 de griffier wordt benoemd door de kamer van koophandel¹. Het is niet duidelijk welk reglement werd bedoeld.

In 1817 bleek de griffier niet te worden betaald en verlangde een salaris. Dit werd blijkbaar ingewilligd want in 1820 was voor hem een jaarsalaris van 2.400 gulden voorzien dat bleef gehandhaafd tot minstens 1837. Omdat deze periode slechts een geringe inflatie kende diende het salaris niet aangepast. .

Wel is de wedde verlaagd volgens de reglementen van 1823 artikel 10 en 1828 artikel 26 en wel naar een maandwedde van slechts 110 gulden (1823) en nogmaals verlaagd naar 100 gulden (1828).

Onder stedelijk regime was het de gemeenteraad die de griffier benoemde en wel op voordracht van twee personen door het loodsbestuur voorgesteld². De eed werd afgelegd in handen van de burgemeester.

Het reglement van 1828, artikel 35 omschreef de opdrachten van de griffier als volgt: belast met de inwendige dienst, houder van alle schrifturen en van een dagregister. Artikel 34 stelde dat hij rekening van zijn beheer moest voorleggen telkens het loodsbestuur er hem om verzocht.

Van 1833 af is sprake van een klerk (*commis*) die de griffier assisteerde³.

Er zijn slechts twee griffiersnamen bekend vader en zoon Van den Bemden⁴. Jacobus Antonius Van den Bemden geboren te Antwerpen op 2 maart 1788, zoon van Philippus Jacobus en van Isabella Catharina Corthals, was in functie in 1815.

1. SAA, MA 1.035C, nr. 2, 12 januari 1815. Sollicatiebrief voor het ambt van griffier.

2. Reglement 1828 art. 35.

3. *Jean Marie Nicolas Pop was bediende bij het loodswezen, in 1813 42 jaar oud.. SAA, MF 672.791. Burgerlijke stand, huwelijken 1813, nr. 17.*

4. SAA, MA 1035C, nr. 10. Personeelslijst 1839.

Op 8 april 1831 legde hij bij de burgemeester de eed af voorgeschreven bij decreet van het Nationaal Congres: Je jure fidélité au régent, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge¹.

Zijn zoon Philippus Jacobus was geboren te Antwerpen op 10 september 1813, vermoedelijk in het loodshuis als zoon van voornoemde Jacobus Antonius en van Maria Josepha Waerens. Hij volgde zijn vader op en werd benoemd tot griffier voor zes maanden op 4 juli 1832, bevestigd op 13 augustus 1833².

Archivalisch blijkt ook het bestaan van een bediende bij het loodswezen in 1813. Het betreft ene Jean Marie Nicolas Pop, 42 jaar oud en wonend Kraaiwijk 2³.

3.2. Het loodskantoor

De zetel van de instelling was de griffie of bureau van de griffier. Tevens was zij een ontmoetingsplaats van de loodsen. Daar werd de beurt toegekend volgens art. 6 van het reglement van 1820. Er was

in 1823 en 1828 een houten bord aangebracht waarop de namen van de loodsen waren geschilderd. Het bord was voorzien van een pen die bij de naam van de aan beurt zijnde loods kon worden bevestigd⁴.

Van een loodskantoor is sprake op 7 maart 1803. Dan vroegen administrateurs Morel, Kreglinger en Petit, aan de burgemeester een geschikt lokaal ter beschikking te willen stellen omdat het bestaande onderkomen te klein was. De griffier moest het delen met de havenkapitein en het was steeds volzet met zeelieden die deze ambtenaar wilden spreken.

De vraag werd gunstig onthaald en door bemiddeling van het stadsbestuur kon de hand worden gelegd op een vertrek in een huis op de Werf afgestaan door de douane⁵.

1. SAA, MA 1.035C, nr. 4/2. Proces-verbaal van eedaflegging, 8 april 1831.

2. SAA, MA 1.035C, nr. 1/2.

3. SAA, MF 672.791. Burgerlijke stand, huwelijken 1813, nr. 89.

4. Volgens het reglement van 14 april 1823 SAA, MA-GR-K 12, art. 11 en het reglement van 19 april 1828 SAA, MA-GR-K 14, art. 16.

5. SAA, MA 1.035B nr. 2 13 ventose XI.

Blijkbaar is er om de volgende jaren een nieuw kantoor gevonden en wel op de Jordaenskaai, nr. 1.417 van de 1^{ste} wijk.

Wij zijn begin negentiende eeuw nog ver verwijderd van het huidige gekende prestigieuze gebouw van architect Truymans ingehuldigd in 1895.

Begin negentiende eeuw was het bescheiden loodskantoor nog voor een deel als privé-woning betrokken door de griffier en zijn gezin. Volgens het bevolkingsregister van 1829-1846 waren dat griffier Jacobus Vanden Bemden met zijn kinderen en dienstmeid¹.

Het andere deel van het gebouw diende voor de griffier, zijn administratie en archief. Dat is gebleken uit een brief van het loodsbestuur van 2 juni 1823 aan de controleur van directe belastingen omdat het gehele huis was aangeslagen².

Volgens het reglement van 1 december 1814 waren de loodsen gehouden dagelijks in het bureau aanwezig te zijn van zonsopgang tot zonsondergang en zo nodig van vóór zonsopgang tot na zonsondergang. Een eerste overtreding werd met een geldboete bestraft, een tweede met verdubbelde boete.

De jaarlijkse uitgaven van het loodskantoor staan genoteerd in de jaarrekeningen. Het betreft uitgaven voor schoonmaak en diverse klussen zoals de plaatsing van nieuwe vensterramen. Het loodshuis diende ook verwarmd wat gebeurde met steenkool en hout. In 1823 liepen de kosten voor steenkool hoog op wegens de lange winter.

Lampolie werd aangekocht voor de verlichting.

De jaarrekening bevat ook kleine uitgaven voor bureaurekwisieten zoals papier, pennen, inkt maar ook een abonnement op een maritem blad.

3.3. Het corps van de loodsen

Het loodsen van schepen is uiteraard *core business*. Vaartuigen moeten binnen het werkingsgebied worden op- en afgebracht, zeeschepen in de rivier en aan de wal verhaald en in en uit de haven en het dok gebracht.

1. SAA, MF 296.440. Bevolkingsregister 1829-1846, 1ste wijk. - Ratinckx Adresboek 1839

2. SAA, MA 1.029/1/ Loodsbestuur aan controleur directe belastingen, 2 juni 1823.

Loodsen werden van in 1802 benoemd door het loodsbestuur.

Tijdens het stedelijke bewind werden zij aangesteld door het college van burgemeester en schepenen op voordracht van het loodsbestuur van drie kandidaten geslaagd in een examen, dit volgens artikel 7 van het reglement van 1828.

Promotie was mogelijk. Volgens art. 8 van voornoemd reglement kon bij het vacant komen van een plaats de meest bekwaam geachte loods van de lagere klasse opvolgen. Een loodsleerling kon indien geschikt opklimmen naar de 3^{de} klasse.

De loods moest volgende ambtseed afleggen in handen van de burgemeester (artikel 278 van reglement 1828):

“Ik beloof en zweer dat ik mij in alle opzigten zal gedragen naar het bestaande Reglement voor het Loodswezen te Antwerpen en alle verdere reglementen door het Gouvernement of het Stedelijk Bestuur op het loods van zeeschepen en verdere vaartuigen op de rivieren en binnenwateren vastgesteld of vast te stellen en in het bijzonder dat ik 's Rijks Marine, de kooplieden en schippers vlijtig en getrouw zal bedienen en mij in alles gedragen zoo als het een kundig, wakker en ervaren loodsman betaamt. Zoo waarlijk helpe mij God Almagtig!”

Van nu af was de loods verplicht zichtbaar te dragen een zilveren loodsmansteken afgeleverd door het loodsbestuur (art. 17). Met aanwijzing van zijn kwaliteit (klasse). Het reglement van 1828 bevestigde dit verplicht dragen van het loodsteken op straf van boete (art. 39). Bovendien verbood art. 40 het loodsteken te vervreemden. Art. 37 gaf een beschrijving: het loodsteken bestond uit een zilveren plaat waarop een anker was gegraveerd met loodlijn daarover geslingerd met de woorden Loodswezen van Antwerpen en aanduidend de klasse¹.

Loodsen door ouderdom of ziekte niet langer in staat hun taak uit te voeren zullen door het loodsbestuur worden vervangen. (artikel 9)

1. Afbeeldingen van zilveren loodspenningen in J. Leblanc & F. Philips, Zeilen tussen land en zee, o.c., p. 70-71.

Meer verneemt men in het reglement van 1828 artikelen 38 tot 65 dat zeer expliciet is in zake de rechten maar vooral de plichten van de loodsen.

Van in 1802 bezaten de Antwerpse loodsen volgens artikel 8 van het reglement van dat jaar het monopolie voor loodsen op de Schelde zowel van Antwerpen naar Vlissingen als in omgekeerde richting. Vlissingse loodsen waren uitsluitend bevoegd voor het loodsen op zee.

Volgens artikel 11 moesten daarom permanent drie à vier Antwerpse loodsen te Vlissingen aanwezig zijn en was hun een wachtschip ter beschikking gesteld.

Die regeling werd blijkbaar beperkt in 1814 tot het loodsen van vaartuigen van Antwerpen naar Vlissingen terwijl de Vlissingers de bergvaart mochten beloodsen.

In 1818 waren er zestien loodsen..Met het oog op hun salariëring waren zij opgedeeld in drie klassen afhankelijk van dienstjaren en ervaring. Het reglement van 1823 art. 9 bevestigt dit. Het corps was nu tot 24 loodsen, acht per klasse, uitgebreid. Van het station Vlissingen is geen spraak meer.

Een vacature in 1^{ste} klasse werd opgevuld door een 2^{de} klasser hiervoor door het loodsbestuur bekwaam geacht, een 2^{de} klasser door een 3^{de} klasser. Bij het vacant worden van een betrekking in 3^{de} klasse kwam de werfreserve van de zes loodsléerlingen in beeld.

Dit alles vindt bevestiging in het reglement van 1828, art 6. Ten overvloede regelt het art. 7 de promotie naar een hogere klasse: de benoeming gebeurde door het college van burgemeester en schepenen op voordracht door het loodsbestuur van drie kandidaten geslaagd in een examen.

De Antwerpse loodsen aanvankelijk maandelijks verloond werden vanaf 1820. betaald uit de 5/8 van de geheven loodsgelden.

Dat was niet het geval voor de loodsen van het station Vlissingen belast met de loodsing van Vlissingen naar Antwerpen. Zij ontvingen slecht $\frac{1}{4}$ van het loodsgeld weliswaar verhoogd met een niet genoemde maandeljkse toeslag.

Dut heeft in 1823 tot een geschil geleid. De Antwerpse onderloods Adriaensens kreeg opdracht uitzonderlijk een schip van Vlissingen naar Antwerpen te loodsen voor het salaris van $\frac{1}{4}$ loodsgeld zonder enige toeslag wat hij weigerde. Hierop werd hij door de administrateurs bestraft met een schorsing van zes weken. Blijkbaar onzeker over hun optreden hebben zij zich vervolgens gewend tot J.A. Westerholt, onderinspecteur van het loodswezen te Vlissingen, met de opmerking dat $\frac{1}{4}$ voor loodsen van Vlissingen naar Antwerpen te weinig was vergeleken met de $\frac{5}{8}$ van hun bestuur. Zijn oordeel werd gevraagd om tot enige gelijkheid te kunnen komen¹.

De elkaar opvolgende reglementen bepalen de houding van de loods ten aanzien van derden zoals de scheepskapitein en de portuaire overheden.

Ook de inwendige dienst van het loodswezen is gereguleerd.

Zo stelt het reglement van 1802 dat een loods die zijn werk aanvangt zich eerst moet aanmelden bij het inschrijvingskantoor (*bureau de l'inscription maritime*) om er zijn inschepingsbevel (*ordre d'embarquement*) te ontvangen.

Artikel. 6 schrijft de loods voor schip bij aankomst in Vlissingen zo vlug mogelijke zijn order te doen aftekenen door de commissaris van het loodswezen ter plaatse en onmiddellijk terug te keren en zich bij aankomst dadelijk te melden bij een van de opperloodsen op straf van boete.

In 1828 werd de loodsen varend naar Vlissingen opgelegd aan de kapitein een certificaat te vragen dat zij aan de loodsdienst te Vlissingen moesten voorleggen en laten aftekenen. Bij terugkeer moesten zij het document afgeven aan hun commissaris-opperloods die het zonder uitstel op het kantoor van het loodswezen zou overhandigen.

De loods stond de kapitein bij met deskundig advies..

Hij was ook verplicht akten van dienst zorgvuldig bewaren.

Evident is dat hij zich niet mocht onttrekken aan de hem opgelegde taak. Hij kon niet aan boord gaan zonder schriftelijk order van de commissaris-opperloods en evenmin een vaartuig betreden dat al door

¹ SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan J.A. Westerholt, [7-12] juni 1823.

een andere loods was opgehaald. Hij was verplicht aan boord te blijven tot het schip zijn bestemming had bereikt tenzij de kapitein verder wilde zeilen dan het werkingsgebied. Het reglement van 1828 artikel 45 schreef voor dat de aangeworven loods niet van zijn werk mocht weg blijven. Evenmin was het toegelaten zijn loodsreis aan een collega door te spelen (art. 46), dit telkens gestraft met geldboetes

Verder waren loodsen verplicht binnen 24 uur aan het loodsbestuur melding te maken van verplaatsing van boeien en bakens of veranderingen in de loop van de rivier. (Reglement 1828, art. 60).

Dat reglement besteedt in zijn artikel 62 aandacht aan eventuele sluikhandel. Onverminderd de wetten op in- en uitgaande rechten zullen loodsen die zich aan sluikhandel schuldig maken strafbaar zijn.

In art. 63 van hetzelfde reglement staat dat loodsen in dienst maar niet aan boord van schip of loodsboot bij dronkenschap gestraft worden net zoals zij die aan boord zijn. Feiten van kleine criminaliteit gepleegd door loodsen aan de wal waren vaak veroorzaakt door drank.

Loodsen droegen een grote verantwoordelijkheid en stonden onder zware druk zodat het gebeurde dat hun potje wel eens overkookte. Daarom voorzag art. 64 uitdrukkelijk dat loodsen gepaste eerbied moesten betonen aan wettige overheden, aan de kapitein of enig publiek ambtenaar. Overtredingen werden met een geldboete bestraft.

Loodsen waren ook verplicht om beurt te varen. In 1828 als volgt geregeld: de kapitein mocht wel een loods kiezen en zo de volgorde in zake presties doorbreken maar moest dan van het loodsgeld $\frac{5}{8}$ betalen aan de loods die de beurt misliep. De verkozen loods moest na zijn opdracht als laatste worden gerangschikt.

Verder was het de loodsen verboden de kapitein te dwingen zonder noodzaak enige assistentie aan te nemen. Loodsen varende naar Vlissingen mochten onderweg geen ontlading toestaan van gewand en touwwerk. Indien dit toch gebeurde moest dit te Vlissingen aan het loodsbestuur worden gemeld en ook bij terugkeer aan het eigen loodsbestuur via de commissaris-opperloods. De loods mocht ook niet toestaan dat ballast op het dek werd geplaatst of in de rivier geworpen. Bij aankomst moest hij dat melden.

Steeds in 1828 werd vastgelegd dat kapiteins en loodsen door storm en andere ongevallen genoodzaakt hun kabels te kappen zo mogelijk een boei moesten opsteken. De ankers zouden bij een eerste gelegenheid worden gelicht en aan boord gebracht van schepen die ze toebehoren indien dit door het scheepsrecht of andere al niet is gebeurd. Indien de loods een schip aan de grond zet door onachtzaamheid, moedwil of andere oogmerken zal hij beboet worden ongeacht de eis tot schadevergoeding van bevelhebber of schipper.

Elke scheepsramp moest de loods in een omstandig verslag melden aan de commissaris te Vlissingen en bij terugkeer een afschrift bezorgen aan zijn opperloods die het aan zijn bestuur zou overhandigen. Indien te Vlissingen ter zake voorschriften bestonden dan rekende het Antwerpse loodsbestuur er op de rapporten van Vlissingen te ontvangen.

Het was de loodsen ook verboden schepen met buskruit binnen te brengen. Bij noodzakelijke invoer moest de loods hiervan kennis geven aan het loodsbestuur.

Opmerkelijk is ook dat de loods bij loodsbewegingen voorrang moest verlenen aan marineschepen volgens art. 17 van het reglement van 1828.

Wat was voorzien in zake opleiding?

Leblanc & Philips

In 1802 bij de oprichting van het loodswezen was van een schoolse opleiding van loodsen nog geen spraak. Het reglement van dat jaar stelde als selectieprocedure in artikel 13 dat zeelieden zouden worden aangeworven met voldoende praktische ervaring van de Scheldevaart. Gedacht werd aan vissers van het eerste maritiem arrondissement waarmee onder meer de Vlaamse kust werd bedoeld. De commissie moest hiervoor informatie inwinnen bij officieren van de haven en andere personen in staat nuttige inlichtingen te verschaffen.

Het is wel opmerkelijk dat Antwerpen al in 1798 een zeevaartschool rijk was die evenwel in 1815 werd afgeschaft.

Het budget voor 1818 voorzag niet in uitgaven ten behoeve van een zeevaartschool. Het college van burgemeester en schepen stelde in zijn opmerking van 26 februari 1816 dat een bedrag van 3.000 gulden moest

worden voorzien. Onze reders zijn verplicht vreemden aan te werven en het stadsbestuur besloot in 1819 tot een heroprichting.

Hierop replikeerden administrateurs Dewael en Bisschops Basteyns per 20 maart daarna dat het loodsbestuur niet wenste betrokken te worden bij de oprichting van een zeevaartschool. Loodsen zijn immers mensen van de praktijk en zij hoeven geenszins een theoretische opleiding. Een onthutsende vaststelling als men vergelijkt met de hoogopgeleide loodsens van onze tijd. Het college antwoordde op 30 maart deze opvatting niet te kunnen delen. In zijn brief van 2 april 1819 repliceerde het loodsbestuur vrij scherp dat dit verlangen vreemd was aan zijn ambt: loodsens moesten vooral praktisch worden opgeleid¹. Het loodsbestuur wees er bovendien op dat het in 1806 een fonds van meer dan 7.000 frank had zien opgaan in uitgaven te laste van de marine.

Het hoeft niet te verbazen dat er een aanhoudend gebrek aan ervaren en goed opgeleide loodsens was. In 1826 schreef het loodsbestuur aan kapitein-ter-zee Twent² in Vlissingen dat er bij de kamer van koophandel voortdurend klachten binnen liepen van kapiteins. Zij moesten zich van vissers bedienen omdat geen loodsboten voorhanden waren maar waren toch gehouden het voorziene loodsgeld op te brengen. Het loodsbestuur vroeg Twent of de bouw van sloepen of van een loodsboot al was begonnen en zo ja wanneer ze konden worden ingezet³. Deze opmerking betreft uiteraard de zeeloodsens.

Het heeft nog geduurd tot 1835 tot het zeer belangrijke koninklijk besluit van 17 oktober 1835 werd afgekondigd betreffende de onderwijs- en examenprogramma's voor de zeevaartkunde en hulpwetenschappen. Het voorzag ook in een examenprogramma voor loods (*pilote-lamaneur*). Om deel te nemen was een minimum vaartijd vereist maar het koninklijk besluit was verder zeer vaag gebleven over de nautische expertise: de jury moest de examenvragen opstellen in functie van havens, kusten en

¹. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 2 april 1819.

². Jonkheer A.C. Twent, 1784-1852, kapitein-ter-zee (kolonel), later schout-bij-nacht (vice-admiraal) was verantwoordelijk voor het loodsens op zee en inspecteur-generaal van de loodsdiensten van de zuidelijke provincies. A.J. Van der Aa, Biografisch woordenboek der Nederlanden, dl. 19, pp. 249-250.

³. SAA, MA 1.029/1. Aan Twent, kapitein-ter-zee, 22 april 1826.

stromen aangeduid door de kandidaat. De vraagstelling zou lopen over scheepsmanoeuvres, over de kennis van banken, klippen, stromingen, getijden en beletselen in het algemeen van aard de scheepvaart te hinderen¹.

Meer hier over in 1839 wanneer het loodsbestuur niet langer onder de stad Antwerpen ressorteerde.

Leblanc & Philips

Voorwaarden om beroep van loods uit te oefenen BX nr. 174 23/6/1839

Artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839 liet de Belgische staat en ook de Nederlandse, de mogelijkheid een loodsdienst op te richten op de Schelde en de mondingen. Er moest bijgevolg aan het tekort van Belgische loodsen worden voldaan. Met dit doel richtte het ministerie van openbare werken een examen in te Antwerpen en te Oostende. Een lijst van kandidaten werd gevraagd vòr 20 juli 1839 en de kandidaten moesten voor de examens die zouden plaats vinden te Antwerpen en Oostende aan volgende voorwaarden voldoen: minstens twee jaar actief zijn als zeeman, moedig, van onberispelijk gedrag, minstens 25 jaar en maximaal 45 jaar oud, kunnen lezen en schrijven, notie hebben van elementaire rekenkunde, hebben gevaren aan boord van een dwarsgetuigd schip, kennis hebben van diepten, zandbanken, stromingen, plaats van boeien en bakens, toestand van vuurtorens en lichten, minstens twee jaar gevaren op de wateren.

Er is nog steeds geen spraak van diploma's. Opmerkelijk is dat ik bovenstaande informatie uitgaand van het ministerie van openbare werken heb aangetroef in de correspondentie van het hedendaags gemeentearchief van Nieuwkerke waar het via provinciebestuur en

¹. R. Smet, Het onderwijs van de zeevaartkunde aan de Belgische zeevaartscholen tijdens de beginperiode van het koninkrijk België (1830-1849). In : Collectanea maritima IV, pp. 99- 117 zie pp. 101-110.

arrondissementscommissaris was terecht gekomen. De recrutering heft zich blijkbaar op een grote doelgroep gericht¹.

3.4. De hoofdloods

Als hoofd van het varende personeel fungeerde een hoofdloods, ook opperloods en loods-commissaris geheten. Hij dook voor het eerst op in het reglement van 1802 artikel 3 als een hoofd aan de wal (*chef à terre*) wat er op wijst dat hij geen varende loods was en bijgevolg in 1820 geen aanspraak kon maken op voornoemde 5/8. Vandaar dat hem een vast inkomen werd uitbetaald.

De hoofdloods was belast met de leiding van de diensten van het loodswezen. Hij moest waken over het gedrag van de loodsen en hun verklaringen en rapporten ontvangen en controleren. Zoals gezegd was er in 1802 zowel te Antwerpen als te Vlissingen een hoofd aan de wal. Hun bevoegdheden worden duidelijker omschreven door artikel 10 van gezegd reglement dat spreekt van twee loodsbotten te Vlissingen die groot genoeg moesten zijn om zee te kiezen bij zwaar weer, één om loodsen te bezorgen aan schepen naar Vlissingen, de andere altijd vertrekkensklaar om de eerste af te lossen na beperkte tijd. Deze coördinatie diende in haar geheel georganiseerd door de hoofdloods, hetzij te Antwerpen, hetzij te Vlissingen.

Bij artikel 15 was de hoofdloods verplicht een register te houden bevattend door de loodsen afgelegde verklaringen over veranderingen in de rivier.

Verder was het de hoofdloods die besliste over de bevaarbaarheid van de rivier. Zo was het op advies van de hoofdloodsen dd. 4 maart 1827 dat het loodsbestuur de stad op 7 maart melding maakte van het herstel van de bevaarbaarheid van de Schelde².

Ook het aangepaste reglement van 20 frimaire XI (11 december 1802) verwijst in zijn artikel 3 naar de hoofdloods te land wanneer kooplieden

¹. Hedendaags gemeentearchief Nieuwkerke, correspondentie, s.d. [1839]. ministerie van openbare werken via provinciebestuur en arrondissementscommissaris aan gemeente. Idem, cor. Nr. 5. 1839, juli 5.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stadsbestuur, 7 maart 1827.

en reders loodsen wilden aanvragen, zowel te Antwerpen als te Vlissingen.

Het was mogelijk de havenkapiteins met de opdrachten van hoofdloods te belasten wat ook is gebeurd. Zo was havenkapitein Jean Baptiste Hoest, een voormalige marineofficier, al sinds 1800 in functie als havenkapitein en trad in 1802 inderdaad aan als hoofdloods. Hij bekleedde tot in 1812 beide functies en werd er in opgevolgd door Balthazar Solvyns.

Over deze dubbele functie was een incident gerezen tussen de minister van marine en de stad. Eerstgenoemde stelde dat de twee functie zouden worden gescheiden maar de maire nam de verdediging op van Hoest. De minister bleef echter bij zijn standpunt: de dienst van de haven en de dienst Schelde moest twee functies omvatten¹.

Het reglement van 1814 spreekt voor het eerst van een eerste en een tweede opperloods.

Nochtans voorziet het reglement van 1823 art. 9 in de benoeming van slechts één hoofdloods door de drie administrateurs

In het reglement van 1828 art. 36 wordt de hoofdloods voortaan commissaris-opperloods geheten. Hij was zoals in het verleden belast met de uitwendige dienst, voerde gezag over het gedrag van het personeel, was houder van alle schrifturen van de uitwendige dienst en van alle werkzaamheden door het loodsbestuur opgelegd.

Van bijzonder belang was het prerogatief van de hoofdloods aan de wal om gerezen discussies tussen loodsen en kapiteins te beslechten tenzij zij dienden gevoerd voor het loodsbestuur of voor de rechtbank van koophandel (artikel 16).

De hoofdloods was de echte leider van de dienst evenwel ondergeschikt aan de drie administratoren.

Het loodsbestuur dat van in het begin de loodsen had benoemd koos ook uit dezen de hoofdloods. Tijdens het stedelijke bewind was het echter de gemeenteraad die de commissaris-opperloods benoemde. Het

¹. F. Prims, Van den havenkapitein (1795-1870). In: Antwerpiensia 1928 nr, 33, p. 356-366.,

loodsbestuur was nog enkel gerechtigd twee kandidaten voor te dragen, zoals geregeld is in het reglement van 1828, art. 5.

Nochtans vroegen op 13 januari 1829 enige reders (Bisschops- Basteyns, N. De Cock, Jacques Serruys, A. Saporta, M. Joostens, J. Roelants, Donnet, Egide Van Regenmortel e.a.) aan de kamer van koophandel de benoeming van een hoofdloods. Meteen oefenden zij in een omstandig verslag kritiek uit op de artikelen van het nieuwe reglement, ongetwijfeld is dat van 1828 bedoeld, helaas zonder nadere omschrijving¹.

Samenwerking met het loodsstation Vlissingen blijkt uit de opdracht van de hoofdloods, zoals in 1822. Dan werd hoofdloods J. Boeykens ter beschikking gesteld van J.A. Van Westerholt, onderinspecteur van het loodswezen te Vlissingen, om samen veranderingen in het vaarwater tijdens de voorbije winter vast te stellen. Een zowel voor Vlissingen als voor Antwerpen zaak van primordiaal belang².

Voorzeker had het loodsbestuur aan zijn hoofdloodsen een goede werking van de dienst te danken. Baremieck stond de hoofdloods dan ook op het zelfde hoge niveau als de griffier met een maandwedde van 100 gulden. (Artikel 26 van het reglement van 1828)

Er is één conflict bekend dat de hoofdloods stelde tegenover zijn bestuur. Het betreft hoofdloods Egide Figé, die als controversieel personage nog verder van zich zou laten spreken. Figé heeft zich verzet tegen de maatregelen die het loodsbestuur in 1820 gedwongen was te nemen om het hoofd te kunnen bieden aan het jaar na jaar aangroeiend deficit. Zo werd een financiële aanpassing doorgevoerd met stedelijke goedkeuring bij resolutie van 26 september 1820. Hoewel Figé uiteraard bekend was met de precaire toestand van zijn werkgever heeft hij onder protest zijn ontslag ingediend en een petitie gestuurd naar de hogere overheid. Het loodsbestuur heeft hem per 2 februari 1820 als hoofdloods vervangen en

¹. SAA, MA 1.035 A (B) nr. 4.

². SAA, MA 1.029/1 Nr. 17. Het loodsbestuur aan kapitein-ter-zee Twent, 18 maart 1822

teruggeplaatst naar de 1^{ste} klasse¹. Op 15 juli 1831 stelde Figé opnieuw zijn kandidatuur voor hoofdloods. Wegens nieuwe conflicten met het loodsbestuur werd hij met wegzending bedreigd.

3.5. Onderloodsen

Er is in de reglementen weinig spraak van onderloodsen (*sous-chefs*). Wel vermeldt het reglement van 1814 een eerste en een tweede opperloods. Blijkbaar werd de tweede opperloods al vlug onderloods geheten.

Uiteraard stonden onderloodsen in de hiërarchie onder de hoofdloods en konden hem opvolgen. Dat is gebeurd in 1820. In een brief aan de havenkapitein deelde het loodsbestuur mee dat het in zitting van 2 februari onderloods Jean Boeykens heeft benoemd tot hoofdloods ter vervanging van Egide Figé en Jean Adriaensens tot onderloods ter vervanging van Boeykens.

Hoofdloodsen Figé en Boeyckens waren respectievelijk in 1811 en 1815 onderloods².

Het dient onderstreept dat tijdens deze jaren het loodswezen nog niet onder het gezag van de gemeenteraad was gesteld.

3.6. Hulploodsen

Een korps van hulploodsen (*aides-pilotes*) was van in de aanvang voorzien. Het reglement van 1802 kende de benoeming van zijn leden toe aan het loodsbestuur.

Hun salaris was vastgelegd in de opeenvolgende reglementen.

In de crisisjaren 1817 en volgende vond het loodsbestuur het noodzakelijk de te lage wedde van de hulploodsen te verhogen met een supplement van 75 gulden. Hiervoor werd toelating gevraagd aan gouverneur de Keверberg op 13 december 1817 en na diens negatief antwoord op 24 december daarna aan zijn opvolger gouverneur Pycke. Het loodsbestuur stelde met nadruk dat zijn instelling welvarend was en zich die uitgave kon permitteren met verwijzing naar zijn jaarrekeningen. Ter staving verwees het naar art. 14 van het reglement

¹. SAA, MA 1.029/1. Het loodsbestuur aan burgemeester en schepen 14 februari 1821.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan B. Solvyns, havenkapitein, 5 oktober 1820.

van 23 fructidor X (10 september 1802) door de commissie ad hoc, goedgekeurd door de minister van marine op 22 vendémiaire daarna¹.

De wedde van hulploods was volgens het loodsbestuur ontoerijkend geworden om in de noden van zijn gezin te voldoen. Een jaar later, in 1819, was er blijkbaar een toelating verkregen want het loodsbestuur kon de gevraagde 75 frank per maand uitkeren. Meteen werd de gouverneur ook toelating gevraagd als voorziening een hulpkas op te richten met een kapitaal van 1.000 à 1.500 frank. Zoals gezegd werden de barema's steeds in oude franken berekend. Het loodsbestuur had zich blijkbaar rechtstreeks gericht tot de gouverneur en het stadsbestuur over het hoofd gezien. Dat vroeg op 9 augustus 1818 dan ook uitleg waarop het loodsbestuur op 10 september replikeerde: om te voldoen aan uw brief van 9 augustus moeten wij twee opmerkingen maken ten aanzien van het besluit van 19 augustus ontvangen op 29 augustus. De tweede opmerking betrof de hulploodsen.

Hulploodsen, aldus het hoofdbestuur, zijn meestal gehuwd, hebben een talrijk gezin en een te lage wedde. In januari-februari hebben wij hen 75 frank per maand toegekend in zo ver de verhaleningen dit niet hebben opgeleverd. Wij vragen hiervoor een kas van 1.000 à 1.500 frank². En op 19 september 1818: uw brief van 17 september deelt niets mede over uw visie in zake bijstand voor hulploodsen. Het loodsbestuur gaf verder een overzicht van zijn uitgaven voor 1817³ waarover ook een uiteenzetting over de hulploodsen. Zij genoten 5,80 frank per voet diepgang voor een schip van 5 voet en er onder. Bovendien ontvingen zij 2 frank per verhaling. Zij hebben voor de laatste twee jaar van de bijzonder kas van verhaleningen (*caisse particulaire aux mouvenments*) een weddesupplement ontvangen tot 75 fr. per maand. En met nadruk werd gesteld dat zij een strenge winter niet zouden kunnen overleven⁴.

-
1. SAA, MA 1.029/1 Loodsbestuur aan gouverneur de Keerbergh, 13 december 1817.
 2. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 10 september 1818
 3. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 19 september 1818
 4. SAA, MA 1.035B nr. 6.

Van de 5/8 regeling van 1820 bleven de hulploodsen en de leerlingloodsen uitgesloten. Voor hen bleef een maandsalaris, voorzien, losstaand van de omvang van de geleverde prestaties en betaald uit de ontvangsten van het loodsbestuur.

Het budget van 1821 voorzag nog in een uitgave van 456 gulden om de voorziene 75 frank per maand aan de hulploodsen verder uit te keren.

Hulpkoodsen konden blijkens de jaarrekeningen ook worden ingezet op beloodsingen naar inheemse havens waarover verder meer.

3.7. Leerling-loodsden

In de hiërarchie van het loodswezen vormden zij een aparte categorie.

In een schoolse en theoretische opleiding was niet voorzien en door het loodsbestuur ook niet gewenst.

In 1818 waren de loodsleerlingen nog met zijn vieren naast zestien loodsden. Dit bleek onvoldoende te zijn want het loodsbestuur vroeg hierom op 8 februari 1819 vrijstelling van militaire dienst voor loodsleerling P.J. Goedts¹. Het loodsbestuur verwees naar artikel 7 van het decreet van Napoleon van 12 december 1806.²

In 1822 besloot het loodsbestuur gedeeltelijk terug te komen op zijn afwijzing van een theoretische opleiding. Vier loodsleerlingen werden niet naar de zeevaartschool maar naar de kweekschool gestuurd zoals blijkt uit een brief van het loodsbestuur van 1 maart 1822 aan Johann Nepomucenus Cluwer, professor van de kweekschool, er vermanend aan toevoegend elke veronachtzaming of enig misnoegen te melden³.

Zoals bekend heeft een kweekschool of normaalschool leerkrachten gevormd maar is niet direct een adequate opleiding voor varenslui.

¹. Petrus Joannes Goedts, geboren te Antwerpen op 24 juli 1800, loodsleerling bij deliberatie van 27 januari 1818, loods 3^e klasse in 1825, 2^{de} klasse in 1829, 1^{ste} klasse in 1833.

². SAA, MA 1.029/1. Aan burgemeester en schepenen 8 februari 1819.

³. SAA, MA 1.029/1 Nr. 16. Het loodsbestuur aan Johann Nepomucenus Cluwer, professor kweekschool, 1 maart 1822. Het betreft loodsleerlingen F.H. Janssens, P. Goedts, P. Vermeulen en J. Baert.

In 1823 bedroeg het maandsalaris van de loodsleerling volgens art. 10 van het reglement van dat jaar 17 gulden uiteraard het laagste inkomen van het personeel. Hiervan vind ik bevestiging in artikel 26 van het reglement van 1828.

Dat reglement in zijn artikel 6 heeft het contingent loodsleerlingen verhoogd tot zes en stipuleerde enige voorwaarden: zij moesten minstens twintig jaar oud zijn en genomen uit kwekelingen van de school van navigatie. De loodsleerling had lezen en schrijven onder de knie, hij kende de eerste beginselen van de rekenkunde en had een zeereis gemaakt van minstens zes maanden aan boord van een raschip. Met een leeftijd van minstens 25 jaar en minder dan 50 jaar was hij voldoende gekwalificeerd om, zoals hoger gezegd, in aanmerking te komen om de vacante plaats in te nemen van een loods van 3de klasse.

3.8. Binnenloodsen

In 1823 hadden enige schippers zich gewend tot de stad met het verzoek erkend te worden als binnenloodsen om kleine zeeschepen langs de Oosterschelde naar Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam te loodsen. De stad wenste hierop het advies van het loodsbestuur te kennen. Dat stelde dat naar zijn mening een loods nodig was tot Bath aan de scheiding tussen Ooster- en Westerschelde. Daar stond het de kapitein vrij zonder loods aan boord te varen. Maar het loodsbestuur onderstreepte dat geen kwalificaties konden gegeven aan loodsen buiten zijn organisatie wat strijdig zou zijn met artikel 29 van de wet van 12 december 1806¹.

Jaren later, in 1831, kwam er *mutatis mutandis* een gelijkaardig verzoek dit keer gericht aan de gouverneur van de provincie. Het rekwest ging uit van enige inwoners van de stad die *guides á bord* waren van binnenschepen varende van Antwerpen naar Dendermonde. Mogelijk hoopten zij bij het nieuwe staatsbestuur een gewijzigde benadering te vinden. In zijn brief van 9 december 1831 beantwoordde het loodsbestuur de gouverneur als volgt:

“wij kennen deze personen niet. Volgens onze instelling moet elke kapitein een loods nemen om de rivier op te varen hetzij met

¹. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stad, 16 mei 1823.

bestemming Boom, Zennegat, Rupelmonde of Temse en een loodsgeld betalen. Maar een kapitein uitsluitend varend op binnenwateren is vrij een zogenaamde *guide* te nemen. Het zou gevaarlijk zijn voor handel en scheepvaart iemand de kwaliteit van loods toe te kennen buiten deze van ons bestuur wat in tegenspraak zou zijn met art. 29 van het keizerlijke decreet van 12 december 1806 dat zelfs bestraffing voorziet voor wie onder het voorwendsel van loods het commando over een schip neemt¹.”

3.9. Bootsman en sloeoproeijs

Al in 1802 maakten sloeoproeijs deel uit van het personeel van het loodswezen. Hun sloepen dienden om loodsen af te leveren aan de te beloodsen vaartuigen. Zij stonden ook in voor alle mogelijke karweien te verrichten op de rivier.

Sloeoproeijs aanvankelijk, met zijn vieren, stonden onder de directe leiding van een bootsman, soms ook chef-sloeoproeijs geheten.

De bronnen verschaffen geen informatie over het type sloep dat werd gebruikt. Vermoedelijk was het een open roeiboot mogelijk voorzien van een mast en tuig. Of dit de bekende loodskotter is wordt nergens vermeld.

Het budget voor het jaar 1820 voorzag een maandloon voor de chef sloeoproeijs van 85 gulden per maand, voor de vier sloeoproeijs van ieder 70 gulden per maand.

Wanneer het loodsbestuur met stedelijke goedkeuring de salarissen in 1820 wenste te verminderen zouden de sloeoproeijs nog ieder op 60 gulden per maand kunnen rekenen.

Op 13 december 1817 vroeg het loodsbestuur aan de gemeenteraad onder meer een grote sloep te verwerven. Daar werd blijkbaar op ingegaan want de rekening 1818 vermeld een uitgave van 567 te betalen aan scheepsbouwer Lecarpentier voor de bouw van een sloep.

In 1819 werden reparaties uitgevoerd aan de sloepen.

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 57 Loodsbestuur aan provinciegouverneur, 9 december 1831.

Wanneer op 11 mei 1823 Willem I een bezoek aan Antwerpen zou brengen vroeg het stadsbestuur de loodssloep ter beschikking te stellen om de koning van het Vlaams Hoofd over te zetten. Het loodsbestuur in zijn brief van 23 april verklaarde hiervan akte te hebben genomen maar verzocht kussens en zeildoek te mogen aankopen om de sloep op te smukken en hoopte op betaling door de stad.

In het reglement van 14 april 1823 is in art. 9 spraak van een bootman en vijf matrozen of sloeproeiers.

Uit een brief van het loodsbestuur aan kapitein-ter-zee Twent in 1826 blijkt dat de kamer van koophandel sinds twee jaar door het ministerie van marine is geïnformeerd dat men zinnens is twee sloepen of een stoomboot voor de zeeloodsdienst te laten gebruiken. Dit om loodsen aan boord van de schepen te zetten en door deze vermeerdering de kapiteins niet langer bloot te stellen zich te moeten bedienen van vissers en om zo een dubbel loodsgeld te ontlopen.

Er zijn immers aanhoudend klachten neergelegd van kapiteins aan de kamer van koophandel dat zij ter hoogte van Blankenberge zich van vissers moesten bedienen omdat er geen loodsboten gereed lagen en aij bovendien het gewone loodsgeld dubbel moesten betalen. Het loodsbestuur vroeg Twent graag te vernemen of de bouw van sloepen of loodsboot al begonnen was en zo ja wanneer ze in bedrijf konden komen¹. Hoewel dit duidelijk het station Vlissingen betreft is deze brief toch het vermelden waard.

De reorganisatie van 1820 art. 10 voorzag in een maandwedde van 60 frank per maand per sloeproeier. Sloeproeiers zullen vanaf 1 oktober een gagie van 60 frank per maand ontvangen.

Het reglement van 1823 art. 10 kent de bootman een maandwedde toe van 40 gulden en iedere matroos 29 gulden.

Dit werd bevestigd in het reglement van 1828 art. 26.

¹. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan Twent, kapitein-ter-zee, 22 april 1826..

4. FINANCIËEL BEHEER

Het is beken dat de drie administrateurs persoonlijk verantwoordelijk waren voor het financiële beleid van het loodswezen. Ongetwijfeld was dat hun zwaarste opdracht. Zij hebben hun griffier gelast met het dagelijkse administratieve beleid wat heeft geleid tot een jaarlijkse opmaak van een begroting en een rekening, de belangrijkste documenten om de financiële toestand van de instelling te onderzoeken.

Over het algemeen waren jaarrekeningen en begrotingen drieledig opgevat met inkomsten, uitgaven en een balans met een bonus of malus als resultaat.

Significant is dat een deficit meestal werd vermeden en de werking zelfs flinke winst genereerde wat van het loodswezen een echte melkkoe voor de stadskas heeft gemaakt.

4.1. Begrotingen

Het heeft tot 1819 geduurd vooraleer een begroting ter sprake kwam. Het is aanneembaar dat voorheen het loodsbestuur zijn voorstel van begroting heeft ingediend bij de kamer van koophandel. Is dat van 1817 af niet gebeurd bij de gemeenteraad? Alleszins duurde het tot 1819 vooraleer de raad zich over een begroting heeft gebogen die hij heeft verworpen in zitting van 13 maart 1819 niet om de begroting *an sich* maar om principiële redenen. Van oordeel zijnde dat hij zich niet moest inlaten met de voorgelegde begroting.

Het was immers niet mogelijk de ontvangsten van het loodsbestuur te preciseren. Die waren afhankelijk van de aankomsten in de haven en variëerden te veel om de opbrengst te berekenen zelfs niet bij benadering.

Ook bestond de vrees dat de handelaars belast met de leiding van het loodswezen wel eens het bestuur zouden kunnen verlaten en weigeren voorschotten te voorzien in geval van deficit. De gemeenteraadsleden stelden dat de dagelijkse dienst diende verzekerd en betalingen niet mochten vertragen zodat de voorziening van voorschotten noodzakelijk was wat overigens al was gebeurd.

De burgemeester¹ merkte op dat de benaderde vaststelling van ontvangsten en uitgaven geenszins de werking van het loodsbestuur zou hinderen omdat indien de toegestane kosten onvoldoende zouden zijn de gemeenteraad nooit zou weigeren speciale toelagen te voorzien.

Een raadslid sloot zich aan bij de voorgaande meningen omdat de administrateurs van het loodsbestuur altijd de grootste zorg hadden besteed aan de hen toevertrouwde diensten. Men zou kunnen vrezen dat ze hun spanningen zouden vertragen door een innovatie die hun schijnbaar geen voordelen zou opleveren. Bovendien kan de gemeenteraad blijvend controle uitoefenen op het loodsbestuur en ingaan op de intenties van de regering. Na stemming besloot de raad zich niet in te laten met het voorgelegde budget².

In de volgende jaren heb ik geen begrotingen van het loodsbestuur meer aangetroffen.

4.2. Jaarrekeningen

Artikel 6 van het reglement van 1802 schreef voor dat ieder jaareinde het loodsbestuur een jaarrekening diende voor te leggen aan de prefect van het departement, opgemaakt in overleg met de griffier en ondertekend door de drie administrateurs. Zij werd ter goedkeuring voorgelegd aan de kamer van koophandel.

Er zijn geen rekeningen in het stadsarchief aangetroffen betreffende de Franse periode. Oudste stuk is een staat van ontvangsten en uitgaven over het jaar 1816 opgesteld door de griffier onder de verantwoordelijkheid van de administrateurs en neergelegd bij de kamer van koophandel op 16 januari 1817³.

De procedure veranderde toen bij koninklijk besluit van 12 november 1817 het loodswezen onder het bestuur van de steden ging ressorteren.

¹ Ridder Florent van Ertborn 1784-1840.

² SAA, MA-GR-K 10, p.192-194. Proces-verbaal zitting gemeenteraad van 13 maart 1819,

³ Hier kan genoteerd dat het archief van het loodswezen werd vernield tijdens het beleg van Antwerpen in oktober 1914.

Het was de regentie, zoals de gemeenteraad werd genoemd, die voortaan zijn goedkeuring aan de jaarrekening moest verlenen.

De eerste bewaarde rekening betreft de werkjaren 1816 en 1817. Daarna werden steevast jaarrekeningen voorgelegd aan de gemeenteraad. Zij zijn opgemaakt per kalenderjaar en volgens het zelfde stramien waarvan slechts zelden werd afgeweken zoals in 1836 toen occasioneel een hoofdstuk was ingelast houdend uitgave voor een nieuwe op stapel staande loodsboot.

De algemene economische crisis die het koninkrijk trof in 1817 en volgende jaren was geaccentueerd door slechte oogsten en een enorme stijging van de graanprijzen. Dit had uiteraard ook repercussie op de scheepvaart en de daaruitvloeiende mindere inkomsten van het loodswezen. In die crisisjaren sloten de jaarrekeningen met een malus.

Het jaar 1816 sloot af met een tekort van 2.405,44 gulden. Administrateur Norbert Louis Dewael nam het op zich de rekening aan te zuiveren. Blijkbaar rekende hij op de kamer van koophandel als ultieme toeverlaat want op 16 januari 1817 zond het loodsbestuur haar de jaarrekening 1816 onderstrepnd het voornoemde deficit ten gunste van Dewael¹. De voorgeschoten gelden werden wel vroeg of laat terugbetaald.

De rekening 1817 besloot echter met een bonus van 13.540,20 gulden maar een malus van 11.054,95 gulden bleef bestaan.

Dit tekort is gedekt door voorgaande jaren en is teruggebracht tot circa 4.000 gulden, aldus het loodsbestuur aan burgemeester en schepenen². Het ging precies om 4.352 gulden bevestigd in een brief aan burgemeester en schepenen van 10 september 1818³ maar de oorsprong van dat bedrag is niet omschreven.

Op 1 oktober vroeg het loodsbestuur aan het college van burgemeester en schepenen om boekhoudkundige redenen de oprichting van een reservekas.

1. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan kamer van koophandel. 16 januari 1817.

2. SAA, MA 1.029/1 en MA 1.035B nr. 7. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 1 oktober 1818.

3. SAA, MA 1.035 B nr. 9.

Tijdens het jaar 1819 kenden de ontvangsten van loodsgelden ten aanzien van de uitgaven een deficit van 1.556,81 gulden dat door de drie administrateurs solidair met eigen middelen werd aangezuiverd. Het slechte resultaat schreven zij toe aan een ernstige terugloop van de scheepvaart die vergeleken met 1818 met 339 zeeschepen was afgenomen¹. Dit cijfer is aanvaardbaar. De vermindering aan binnengekomen schepen, uiteraard meer dan zeeschepen, bedroeg 499 eenheden en dook van 971 in 1817 naar 472 in 1818, een daling met 499 indien wij deze cijfers mogen aannemen². Het genoemde deficit van 1.556,81 gulden werd vrijwillig voorgeschoten door administrateur Norbert De Wael.

De drie administrateurs stelden de stad voor deze schuld aan te zuiveren door beroep te doen op het fonds van bewegingen en van de bankstelling, het zogenaamde kalfaattgeld (*carénage*). Zij argumenteerden dat zij gehouden waren hun loodsen te betalen die slechts hun maandelijks inkomen hadden. Het systeem van 5/8 werd immers slechts toegepast vanaf 1 oktober 1820.

De jaarrekening 1820 sloot zelfs met een tekort van 4.377,73 gulden.

Het stadsbestuur voelde zich door dit deficit pijnlijk getroffen. Bij brief van 25 januari 1820 stelden burgemeester en schepenen dat de vraag van het loodsbestuur om tussenkomst niet ontvankelijk was omdat de stad geen affiniteit had met zijn boekhouding die particulier was. "De stad komt niet tussen in de ontvangsten en uitgaven van uw administratie en kan geen eventuele lasten op zich nemen."

Het loodsbestuur toonde zich verrast door deze krasse stellingname en verwees in zijn brief van 3 februari 1820 naar een besluit van 19 augustus van het voorgaande jaar goedgekeurd door de provinciale staten houdend dat de ontvangst van de beweging van de schepen in de

¹. Volgens Devos & Van Damme, op. cit., p. 40 liepen slechts 472 schepen binnen, bijna 500 minder dan het jaar daarvoor.

². K. Jeunincx, De havenbeweging in de Franse en Hollandse periode. In: Bouwstoffen voor de geschiedenis van Antwerpen in de XIXde eeuw. Antwerpen, 1964, p. 121. - Er dient opgemerkt dat havenhistorici tot uiteenlopende cijfers komen ook al omdat zij uitgaan van verschillende bronnen. Deze zijn niet relevant is in dit kader.

haven na aftrek van kosten voor de loods moest gestort in de stadskas. Het loodsbestuur onderstreepte dat zij de stad 8.407,18 gulden heeft betaald voortkomend van de beweging van de schepen in de jaren 1818, 1819 en 1820¹.

Hierop stelde de stad op 7 maart 1820 aan de provincie de vraag wie moest instaan voor het deficit. Op 24 maart daarna deelde de bestendige deputatie van de provincie de stad mede dat zij hiervoor verantwoordelijk was². Zo eindigde een pijnlijk conflict met het stadsbestuur in het voordeel van het loodsbestuur.

5. ONTVANGSTEN VAN HET LOODSBESTUUR

Het loodsbestuur was gehouden zijn inkomsten als een goede huisvader te beheren. Wat in zijn voordeel was omdat een eventueel gerealiseerd bonus autonoom mocht worden besteed aan noodwendigheden van de dienst, dit volgens artikel 7 van het reglement van 1802.

De ontvangsten staan in de rekening bondig genoteerd meestal voorafgegaan door een eerste item met het bonus of malus van de voorgaande jaarrekening

De belangrijkste inkomsten waren uiteraard de loodsgelden. Rechten op verhalingen, meetgelden en boeten vastgelegd in de reglementen leverden slechts geringe inkomsten op.

5.1. Loodsgeld

Loodsgelden werden aangewend voor alle kosten van de dienst zoals betaling van loodshoofd en griffier, van loodsen en leerlingloodsen, sloeproeiers, aankoop en onderhoud van vaartuigen en zo meer zoals opgenomen in de jaarrekeningen. Al van 1802 behoorde deze ontvangst tot de prerogatieven van de drie administrateurs.

Van 1820 af was slechts 3/8 van de loodsgelden bestemd voor de noodwendigheden van de dienst maar het corps loodsen werd nu rechtstreeks betaald uit de resterende 5/8. Elk schip dat op de Schelde

¹. SAA, MA 1.029/1.

². SAA, MA 1.035 B nr. 13

van de zee naar Antwerpen en vice versa zeilde was loodsgeld verschuldigd. Te betalen door de scheepskapitein en vastgesteld volgens gereguleerde tarieven goedgekeurd door de hogere overheden. Zij bezaten het recht zelf tot wijzigingen over te gaan wat in de loop van de jaren diverse malen is gebeurd.

Artikel 25 van het reglement van 1802 voorzag dat vreemde schepen een loodsgeld moesten betalen dat de helft meer was boven wat met verwijzing naar artikel 24, was vastgesteld (*moitié en sus de ce qui est fixé ci-dessus*) voor de nationale vaartuigen

Een belangrijke toegeving kwam tot uiting in artikel 9 van een reglement van het loodswezen van Oostende bevestigd door het koninklijk besluit nr. 47 van 21 november 1818 waarin gesteld dat vreemde schepen die verhoging niet verschuldigd waren wanneer de Nederlandse schepen in hun land dezelfde tarieven werden opgelegd als de eigen vaartuigen Om van dit voordeel te genieten moesten vreemde kapiteins dat aantonen.

5.2. Loodsgeldtarieven

Tarieven staan opgetekend in de elkaar opvolgende reglementen voor het eerst vermeld in dat van 1802 artikel 20. Als een rode draad door dit verhaal loopt het streven van de loodsbesturen de tarieven, dus de eigen inkomsten, zo laag mogelijk te houden. Deze trend, op het eerste gezicht paradoxaal, is ingegeven ter stimulatie van de scheepvaart en sluit aan bij de politiek van de kamer van koophandel. Een daling van inkomsten aan loodsgelden was voor de onbezoldigde administrateurs geen onmiddellijk probleem, Bovendien bleken de inkomsten van de instelling ruimschoots voldoende voor een adequaat beheer. Wel bezorgde een lagere tarifiering sinds de hervoming van 1820 een daling van de verloning van de loodsen.

Hoe werd het loodsgeld berekend?

Van in 1802 reglement artikel 20 werd als bepalende parameter de diepgang van het schip in voet gebruikt, gemeten op het achterschip¹ en wel op de lijn van de achterstevan (*sur la ligne d'étambot*).

¹. De voet werd te Antwerpen berekend in Franse voet, te Vlissingen in de veel kleinere voet van Amsterdam.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen de berekening van de vaart van Antwerpen naar Vlissingen en die van Vlissingen naar Antwerpen. De dalvaart was goedkoper dan de bergvaart.

De hoogste aanslag voor vaartuigen met een diepgang van meer dan 14 voet bedroeg aanvankelijk stroomopwaarts 18 frank per voet, stroomafwaarts 15 frank.

De laagste aanslag was 8 frank per voet voor schepen met een diepgang van 5 voet of minder.

Het loodsgeld van het traject Antwerp-Vlissingen en vice-versa was *in globo* verschuldigd en niet deelbaar.

Korte tijd later, al op 20 frimaire XI (11 december 1802) werden de tarieven van het reglement verlaagd onder druk van een groot aantal handelaren en reders. Zij wensten, aldus hun argumentatie, een correctie omdat de instelling van het loodswezen tot doel had voordelen te bezorgen aan de handel van deze stad en niet mocht leiden tot verwijdering van schepen. Deze bescheiden stap in de richting van de vrijhandel werd zonder meer geaccepteerd.

Noteer dat het loodsbestuur niet het recht had de tarieven eigenmachtig te veranderen.

Behalve voornoemde correctie werden loodsgeldtarieven gewijzigd door de koninklijke besluiten van 18 november 1821 en 27 augustus 1838. Ook in 1826 greep een vermindering van 20 % plaats¹.

Het was het college van burgemeester en schepen dat het loodsbestuur de nieuwe tarieven mededeelde. Dit meldde dan de toepassing er van op een bepaalde datum².

¹. De ontvangen loodsgelden van 1827 bedroegen 34.440, 49 gulden, die van 1826 37.855,32 gulden welsiwaar ingegrepen meetgelden en boeten.

². SAA, MA 1.029/1 Loodsbestuur aan burgemeester en schepen, 15 maart 1821: Wij ontvingen op 13 maart uw brief dd. 12 maart met uiteenzetting van het nieuwe tarief goedgekeurd bij koninklijk besluit van 24 januari 1821. Wij hebben dit tarief in uitvoering gebracht op 14 maart.

Er werd ook naar een gelijkschakeling van de tarieven gestreefd met andere woorden ze in overeenstemming te brengen of te houden met deze toegepast in de andere havens van het rijk.

In 1819 kwam dit op de dagorde door een brief van het ministerie van binnenlandse zaken aan de bestendige deputatie van de provincie over de tarieven in ellen en gulden in overeenstemming met het loodsbestuur van Vlissingen opdat de twee tarieven gelijk zouden zijn. Afschrift van deze brief bezorgde de stad op 10 november aan het loodsbestuur dat op 18 november replikeerde dat het heden kolonel Twent aanschreef om hem te melden dat het geautoriseerd was, vermoedelijk door het stadsbestuur, wijzigingen te behandelen.

Wij weten, aldus het loodsbestuur, dat we tarieven niet mogen verhogen volgens het reglement van 23 fructidor X gehomologeerd op 22 ventose XI. Twent was verantwoordelijk voor de loodsing op zee en de inspectie van de zuidelijke provincies¹.

In 1825 had het loodsbestuur een brief ontvangen van de stad met een vergelijkende staat van loodstarieven van Antwerpen naar Vlissingen en van Rotterdam naar Hellevoetsluis, voorhaven van Rotterdam aan de Nieuwe Waterweg. Hieruit bleek dat laatstgenoemde loodsgelden veel lager lagen dan de Antwerpse. Per 11 augustus 1825 verzocht het loodsbestuur dan ook de stad de Antwerpse loodsgelden te willen verminderen en gelijk te stellen met andere havens van het rijk. Een vermindering van 25 % zou mogelijk zijn onder bepaalde voorwaarden².

Op vraag om toelichting van het stadsbestuur bezorgde het loodsbestuur op 29 oktober 1825 een concepttarief van loodsgelden voor de haven van Antwerpen met een vermindering van 20 % op het actuele tarief om onevenredigheid tussen Antwerpen en Rotterdam uit de weg te gaan. Omdat wij gedacht hadden, aldus het loodsbestuur, dat de stad het recht der scheepsverhaling ons zou hebben toegekend hadden wij aan 25 %

1. SAA; MA 1.029/1. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 18 november 1819.

2. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stad, 11 augustus 1825..

gedacht maar kunnen nu slechts 20 % voorstellen. Hier werd verwezen naar het geschil met de stad over der verhalingen¹.

Een brief van gelijkaardige inhoud werd op 28 december 1825 verzonden aan de kamer van koophandel².

De kwestie bleef hangen want in zijn brief van 10 april 1826 meldde het loodsbestuur aan het stadsbestuur dat het na nader onderzoek mogelijk was de tarieven met 20 % te verlagen³.

Dit was een feit in 1828 want op 14 maart van dat jaar zond het loodsbestuur aan de stad het gewijzigd tarief van loodsgelden verminderd met 20 %. Omdat de vaarwaters van Boom, Zennegat, Temse, Rupelmonde en Bath maar door schepen tot 33 palmen diepgang bevaarbaar waren was het niet nodig dit tarief tot een grotere diepgang uit te werken⁴.

In 1838 werd te Antwerpen bij De Lacroix, Schoenmarkt, 1839 een boekje gedrukt getiteld *Nouveau tarif des droits de pilotage*⁵. Het bevatte de tarieven die bij koninklijk besluit van 27 augustus 1838 opnieuw met 20 % waren verminderd.

Tekenend voor het nog heersende protectionisme was de begunstiging van de eigen scheepvaart. Het artikel 25 van het reglement van 1802, bepaalde dat vreemde vaartuigen voor hun loodsgelden de helft betaalden boven wat is vastgesteld (*moitié en sus de ce qui est fixé ci-dessus*) voor de nationale bodems.

Bij koninklijk besluit van 17 augustus 1825 werd de ¼ verhoging van loodsgeld voor vreemde schepen weggelaten bij de loodswezens van het zuidelijk gebied (Veere, Zierikzee, Vlissingen, Antwerpen en Oostende), ook voor Britse schepen. Een probleem ontstond bij de toepassing van de reductie. Begon die op de datum van het koninklijk besluit of op de datum van ontvangst van de in kennisstelling door de

1. Hierover verder meer.

2. SAA, MA 1.029/1/ Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 29 oktober 1825.

3. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stadsbestuur, 10 april 1826.

4. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stadsbestuur, 14 maart 1828.

5. SAA, MA 1.036/1, nr. 12.

provinciegouverneur. Het was consul Ellerman¹ die de betalingen na 17 augustus betwiste en restitutie vroeg van de ten onrechte betaalde loodsgelden. Maar de gouverneur hield het bij de datum van het koninklijk besluit².

Van die ongelijke behandeling werd geen gewag gemaakt in het nochtans zeer uitvoerige reglement van 1828 zodat wij mogen veronderstellen dat de kwestie was geregeld.

Zij dook nochtans terug op onder Belgisch bewind in de jaren 1838. Op uitdrukkelijk verzoek van de belanghebbenden, vertegenwoordigd door de plaatselijke consul, werd vrijstelling verleend aan schepen van Mecklenburg-Schwerin, Brazilië, Oostenrijk, Sardinië; Zweden en Noorwegen en wel wegens gelijkaardige behandeling van Belgische schepen in havens van deze landen³.

5.3. Meetgeld

Meetgelden behoorden tot de kleinere inkomsten van het loodsbestuur. Van een gezworen loodsmeter is spraak in het reglement van 1823. Het artikel 26 stelt dat bij aanvraag van een loods de kapitein verplicht is de diepgang van zijn schip op eigen kost te laten meten door een gezworen loodsmeter van het loodsbestuur en hiervoor betalen 60 cent 1 gulden = 100 cent). De inkomsten van de metingen waren bestemd voor de kas van weduwen en wezen.

Bevestiging hiervan in artikel 72 van het reglement van 1826. De onkosten waren gezakt naar 50 cent per meting.

Een salaris van de scheepsmeter is niet vermeld.

1. Abraham Ellerman, Altona (Duitsland) 1775 – Antwerpen 1831. Handelaar en consul van het koninkrijk Hannover te Antwerpen. Ondernam bij zijn vriend Chassé meermaals stappen in het belang van de stad wat hem een straatnaam heeft opgeleverd in Antwerpen-Noord.

2. SAA, MA 1.035B, nr. 25

3. SAA, MA 1.035B nr. 47, 26 november 1838, nr. 48. 10 januari 1838. nr. 49. 10 augustus 1838, nr. 50 11 december 1838 .

De begroting van 1818 voorzag de aankoop van twee maten om de diepgang te meten¹ ter controle van de ingediende opgave van de kapitein.

De opbrengsten werden niet altijd apart verrekend maar vaak gevoegd bij de algemene inkomsten.

5.4. Recht op verhaling

Bescheiden, vergeleken met het loodsgeld, waren ook de ontvangsten voortkomend van de verhaling² van schepen op de rede, in de dokken of van de rivier naar het dok en omgekeerd, ook rechten van beweging (*droits de mouvement*) geheten.

Loodsen die een verhaling uitvoerden werden niet vergoed volgens de gekende opdeling van het loodsgeld in 5/8 maar ontvingen van hun griffier het vaste bedrag van twee frank per verhaling.

Hoe gering ook heeft de inning na de overdracht van het loodswezen aan de stad Antwerpen aanleiding gegeven tot een aanslepend geschil met het college van burgemeester en schepenen.

De opbrengsten werden naar ouder gewoonte rechtstreeks in de kas van het loodsbestuur gestort en kwamen in de stadskas na het afsluiten van de jaarrekening. Dat was slechts nadat het dienstjaar was verstreken. Het loodsbestuur stelde voor de retributie in de toekomst te bezorgen aan zijn griffier na overmaking van 5 % op de totale ontvangst aan de stad. Zoals voorheen zou de griffier aan de loods per verhaling 2 frank betalen en het overschot maandelijks overmaken aan de stadsontvanger³.

Op 5 februari 1816 deelden de administrateurs Norbert Dewael, Jos Serruys en J.B. Sinave burgemeester Vermoelen mee dat het de havenkapitein toekwam schepen te verplaatsen en niet het loodsbestuur dat slechts uitvoerende partij was dit volgens reglement van 8 januari 1816 art. 1⁴. Waarschijnlijk is dit een antwoord op een vraag van de

¹. SAA, MA 1.035B.

². Verhaling is de verplaatsing van een schip in de haven van de ene ligplaats naar de andere.

³. SAA, MA GR-K 9, p. 52-53.

⁴. SAA, MA 1.035 nr. 3. 5 februari 1816.

burgemeester en het begin van een conflict. Twee jaar later op 2 september 1818 beantwoorden administrateurs Dewael en Bisschops Basteyns een brief van het college van 29 augustus waarin goedkeuring werd gemeld door de provinciale staten op 26 augustus 1818 van een collegiaal besluit tot inning door de stad waardoor het loodsbestuur van deze inkomstenbron moest afzien. De administrateurs replekeerden dat zij als afgevaardigden van de kamer van koophandel deze hiervan in kennis hadden gesteld. Zij bekleemtoonden dat zij de opbrengsten van het recht van verplaatsing niet zo maar zonder toelating van de kamer konden afstaan¹.

Deze verwijzing naar een vroegere toestand werd uiteraard niet door het college geapprecieerd en in zijn antwoord van 9 september 1818 merkte het op dat een besluit van de gouverneur het loodsbestuur een voorlopig bewaarder (*dépositaire*) van deze opbrengst heeft gemaakt. U is een organisatie onafhankelijk van de kamer van koophandel zodat u onze vraag niet kunt afwijzen, aldus het college van burgemeester en schepenen². Het stelde voor de provinciale staten te vragen om de rechten van verhalingen deel te laten uitmaken van de gemeentelijke ontvangsten. De stad heeft het loodsbestuur op 26 augustus 1818 een voorstel gedaan, verder onbekend, waartegen het loodsbestuur stelde dat het geen enkele reglement of gebruik kende dat het recht van beweging aan de stad heeft toegekend. Weliswaar is er evenmin een wettelijk recht dat spreekt ten gunste van het loodsbestuur om schepen te laten afvaren of ze te verplaatsen en van plaats te veranderen. Maar bij oprichting van het loodsbestuur heeft men oog gehad om het een direct inkomen te bezorgen, een steun van vertrouwen ten voordele van de handel waarvan het voordeel indirect voor de stad was. Wij geloven, aldus het loodsbestuur, in dit laatste en vertrekend van dit principe merken wij u op dat het niet art. 5 is van het reglement dat u citeert dat de stad pretenties zou kunnen verlenen op het loodswezen, het zij dat deze voordelen zouden voortkomen van de op- en afvaart of van de bewegingen van de schepen. En de administrateurs vonden het zelfs nodig de stad een lesje geschiedenis te bezorgen: wij onderhouden zelf

1. SAA, MA 1.035, nr. 4. 2 september 1818

2. SAA, MA 1.035, nr. 4. 2 september 1818

onze griffier, loodsen, hulploodsen, leerlingloodsen, sloeproeiërs, invalide loodsen en weduwen. Maar verder ook een schip, diverse sloepen en inrichtingen noodzakelijk voor de bewegingen. Onze uitgaven kunnen verlaagd door vermindering van het aantal individuen voornoemd als door de afschaffing van sommige objecten. Maar de wettelijke reglementen hebben altijd de handel tevreden gesteld. Aldus doceerde het loodsbestuur dat als *Prinzipienreiter* verwees naar het algemene reglement van 23 fructidor X (10 september 1802) goedgekeurd door de regering in het jaar XI evenals door het besluit van prefect d'Herbouville van 6 frimaire (27 november 1802) daarna.

In 1820 kwam het recht van beweging opnieuw ter sprake blijkens een brief gericht door het loodsbestuur aan het college van burgemeester en schepenen van 1 juni¹ met herhaling van de hoger ingenomen standpunten. Wij kennen geen enkel reglement of gebruik dat het recht op beweging aan de stad toekent behalve wat u op 26 augustus 1818 (zie hoger) stelde waartegen wij het wettelijke reglement stellen dat altijd de handel heeft tevreden gesteld en dat is het algemene reglement van 23 fructidor X goedgekeurd door de regering in het jaar XI evenals door het besluit van prefect d'Herbouville van 6 frimaire daarna dat in heldere termen het loodsbestuur belast met alle ontvangsten en uitgaven en in uitvoering van art. 2 en 3 van gezegd besluit de loodsen levert voor de handel zowel op de Schelde als buitengaats

Het loodsbestuur, zijnde de heren Dewael, Bisschops Basteyns en Vanden Berg Aerts, reageerde opnieuw krachtig op 28 augustus 1820 bij het indienen van het budget voor het jaar 1821 aan het college van burgemeester en schepenen. Het merkte op dat sinds de reorganisatie tot 31 december 1819 zijn bestuur is ontnomen ten voordele van de stad de opbrengsten van de bewegingen zijnde 8.407,18 gulden,

gedurende zes maanden van vorig jaar 907,03 gulden en een

gepresumeerd verlies gedurende de zes laatste maanden van opnieuw 907,03 gulden, samen 10.221,24 gulden.

¹. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen, 1 juni 1820.

De administrateurs vroegen vervanging van de gemiste inkomsten en dreigden zelfs met ontslag voor het nieuwe jaar¹.

In haar wel laattijdig verweer op 10 februari 1821 bracht de stad in herinnering dat zij altijd een groot onderscheid heeft gemaakt tussen het loodsrecht voor varen op en neer de Schelde en het recht van beweging. Dat laatste werd door het loodsbestuur geheven en hieruit werd de loods betaald die het verhaalmanoeuver uitvoerde. Dat salaris was vastgelegd en kon volstaan. Door het af te staan aan de loodsen heeft de stad voldaan aan de gebruiken en regels.

Op 2 oktober schreven de administrateurs van het loodsbestuur naar de stad dat ingaand op haar brief van 27 september zij het billijk zouden vinden de schepen uit dokken, kaaïen of vlieten komend en onmiddellijk onze haven uitvarend vrij te stellen van het recht van scheepsverhaling en dit alleen toe te passen op schepen die op de rede moeten voor anker gaan².

Intussen was een nieuwe frictie gerezen wanneer op 5 juni 1821 het stadsbestuur opmerkte dat wat de beweging van schepen in de haven betreft de loodsen waren te plaatsen onder het bevel van de havenkapitein. Het loodsbestuur (Dewael, Bisschop Basteyns, Vanden Berghe Aerts) dat dus geen ontslag had genomen, antwoordde laconiek dat dit altijd zo was geweest³.

Het reglement van 1828 art. 18 troft volgende regeling: wanneer loodsen van Vlissingen opgebrachte schepen door weer en wind niet op de volgens reglement van de politie van de haven geschikte plaats kunnen aanmeren zodat verplaatsing nodig is zal een Antwerpse loods onder toezicht van de commissaris-opperloods, gelast met de beweging der schepen voor de stad en in vlieten en dokken, tot uitvoering overgaan. De kosten zijn te laste van het schip indien dit gebeurt door toedoen van weer en wind of door omstandigheden aan boord. Te koste van de loods

1. SAA, MA 1.035B Nr 15. Loodsbestuur aan college van burgemeester en schepenen, 28 augustus 1820.

2. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stadsbestuur, 2 oktober 1827.

3. SAA, MA 1.035A (D3) Loodsbestuur aan stad, 7 juni 1821.

bij verzuim blijkend bij proces-verbaal door de commissaris-opperloods. Gratis bij gebrek aan ruimte voor aanleg.

Ondanks het convlict met het stadsbestuur zijn de inkomsten van verhaleningen in de haven plichtmatig per kwartaal aan de stad bezorgd en de ontvangsten behoorlijk uitbetaald aan de stedelijke ontvanger¹ maar dit conflict onderstreept de plichtsbewustheid van het loodsbestuur.

5.5. Dokgeld

Een equivalent van het recht op verhaling was het dokgeld. Wij kennen het door een protest van scheepsmakelaar A. Grisar aan de stad wegens een tweede heffing van het zogenaamde loodsgeld (dokgeld) waarvoor hij vrijstelling vroeg voor het Belgische schip van reder Jan Key. Dat was recent teruggekeerd van Boom waarheen de eigenaar het had gezonden omwille van de onveiligheid die eind 1831 Antwerpen had bedreigd. De gemeenteraad informeerde bij het loodsbestuur naar bevestiging van dat feit. Het antwoordde in zijn brief van 7 december 1831 dat de door Grisar gestelde gebeurtenissen correct waren. Inderdaad, aldus het loodsbestuur, waren meerdere schepen het gehele jaar de stad ontvlucht om in het binnenland beschermd te zijn tegen Hollands (*sic*) vuur. Daarom deelde het de stad mee dat een tweede heffing van dokgeld onterecht was. Meteen werd gevraagd de griffier van het loodswezen te autoriseren dit dokgeld niet te innen².

6. UITGAVEN VAN HET LOODSBESTUUR

De uitgaven dienden om in de werking van de dienst te voorzien. Alleszins een zware opdracht aangezien het loodsbestuur niet kon rekenen op enige subsidie door een of andere overheid, stad of staat, zodat het beheer zelfbedruipend moest zijn. Zoals gezegd diende een jaarrekening die deficitair eindigde door één, twee of drie leden van het loodsbestuur met eigen middelen te worden aangezuiverd.

¹. Hierover meerdere brieven opgenomen in de brievenkopij, passim.. SAA, MA 1.029/1.

². SAA, MA 1.029/1 Nr. 55. Loodsbestuur aan gemeenteraad, 7 december 1831.

6.1. Personeelslasten

De verloning werd maandelijks berekend en betaald. Tot in 1836, wanneer op initiatief van het loodsbestuur een diepgaande hervorming plaats greep. Voortaan ontvingen de loodsen geen maandelijks salaris meer maar werden betaald per geloosd schip. Van het verschuldigde loodsgeld mochten zij $\frac{5}{8}$ voor zich houden. De berekening werd geheven voor het traject Antwerpen-Vlissingen. Deze maatregel betekende dat het inkomen van de loods afhankelijk was van de door hem geleverde prestaties bepaald door de diepgang van het te beloodsen schip, zijn hier uit voortspruitende omvang vermenigvuldigd met het aantal uitgevoerde beloodsingen. Daarom heeft de wetgever het corps loodsen opgedeeld in drie klassen volgens de diepgang van het te beloodsen schip waarbij de eerste klasse aan de grootste diepgang was verbonden, de derde klasse aan de laagste. Met andere woorden, hoe dieper het schip lag en hoe meer beloodsingen uitgevoerd des te groter was het inkomen van de loods.

De resterende $\frac{3}{8}$ van het loodsgeld werden het loodsbestuur toegewezen om te besteden aan de noodwendigheden van de dienst.

Door dit systeem lagen de ontvangsten van het loodsbestuur lager dan voorheen maar was ook de personeelskost beduidend verlaagd en bedroeg slechts ca. 10 % van de ontvangsten.

Het overige personeel behield zijn maandloon betaald uit $\frac{3}{8}$ van de ontvangsten. Dat waren de hulploodsen, leerling-loodsen, de loodsen werkzaam op de trajecten naar Temse, Rupelmonde, Zennegat en zo meer. Ook de opperloods die immers niet loodste, de griffier, de bootman en zijn bootroeiers ontvingen een maandloon.

Het is opmerkelijk dat de barema's van de personeelsleden van het loodswezen vastgesteld in de oude (Franse) francs in de rekeningen werden gehandhaafd en het totaal omgerekend van franc naar gulden in de verhouding van 1 gulden = 2,11 francs.

Zonder de salariëring van het loodsenkorps ging meer dan de helft van de inkomsten, in 1836 53,86 %, naar de wedden van loodsen werkzaam op de vaart naar Temse, Zennegat en zo meer.

De 5/8 regeling werd bevestigd in de reglementen van 1823 art. 11 en 1828, art. 23. In laatstgenoemd reglement mag het loodsbestuur in deze regeling verandering aanbrengen naargelang de tijdsomstandigheden na goedkeuring door het stadsbestuur.

Art. 11 van reglement 1823 stipuleert verder dat loodsen schepen zullen opbrengen naar Vlissingen. Wat betekent dat schepen zeilend van Vlissingen naar Antwerpen door loodsen van de Zeeuwse havenstad werden geloodsd.

6.2. Pensioenen

Het grondbeginsel in zake pensioenrechten was al vastgelegd in het oudste reglement, dat van 1802, met artikel 27: loodsen die door ouderdom, ziekte of om andere redenen hun dienst niet langer kunnen uitoefenen zijn gehouden hun ontslag in te dienen bij de griffie van het loodsbestuur. Hen zal een pensioensaldo worden toegekend volgens hun verdienste en geheel of gedeeltelijk over te dragen op de weduwe als onderhoudspensioen. Bevestiging hiervan in het reglement van 1823, artikel 41: de loods door zwakheden, ziekte of ouderdom niet in staat zijn dienst uit te oefenen zal door loodsbestuur worden vervangen. Hij zal ontvangen voor zover de middelen dit toelaten een pensioen volgens gedane diensten en overdrachtbaar op weduwen en wezen.

En in 1828, artikel 9: loodsen door ouderdom of ziekte niet langer in staat hun taak uit te voeren zullen door het loodsbestuur worden vervangen.

Artikel 29 beperkte bovendien het pensioen volgens gedane diensten op maximaal 200 gulden per jaar. Het kon geheel of gedeeltelijk overgaan op weduwen en wezen. Nieuw is dat de verrichtingen tot vervanging of pensionering van loodsen door de administrateurs gemotiveerd aan de gemeenteraad dienden voorgesteld en bekrachtigd door het college van burgemeester en schepenen. Opmerkelijk was ook dat de loods nu een aanvraag tot pensioen mocht indienen na minstens 15 jaar dienst, ziekte of invaliditeit uitgezonderd. Verlies van pensioen was er voor de weduwe die een nieuw huwelijk aanging en voor wezen van de leeftijd van 18 jaar af (artikel 30).

Het loodsbestuur was zelf verantwoordelijk voor de pensioenen van zijn personeel en moest dus hier voor middelen voorzien. Met dat doel werd een pensioenkas opgericht ook spaarfonds geheten. Het werd gespijsd

met de inkomsten van meetgelden bepaald in artikel 26 van het reglement van 1823 en met gelden van verbeurdverklaringen en boeten. Zo gewaagt artikel 8 van voornoemd reglement van een spaarfonds te spijzen met de gelden van verbeurdverklaringen en boeten. Op voorwaarde dat de jaarrekening een batig saldo vertoont zal er 10 % naar het spaarfonds gaan. De interesten zijn uitsluitend bestemd voor invalide loodsen, weduwen en wezen. Zo lang de interesten ontoereikend zijn voor deze onderstand zal 1/16 van de jaarlijkse ontvangsten worden aangewend.

Diverse artikelen in de loop van de jaren spreken van overtredingen gemaakt door kapiteins en loodsen die als sanctie een verplichte storting van 25 tot 50 gulden in de kas van weduwen en wezen moesten doen. Dat was ook voorzien in de artikelen 23 en 24 van het reglement van 1823.

In 1822 waren de uitgaven voor het dienstjaar 1821 blijkbaar te hoog opgelopen want de gemeentelijke commissie belast met de controle van jaarrekening 1821 nodigde de administrateurs uit zoveel mogelijk besparingen aan te brengen in de voorzieningen voor invaliden, weduwen en wezen¹.

In de volgende jaren was de malaise in dat opzicht blijkbaar overwonnen en betaalde het loodsbestuur 3.5 a 7 % van zijn uitgaven voor pensioenen. De gunstige situatie werd in 1835 door de gemeentelijke controlecommissie beklemtoond door over de rekeningen van 1835 en 1836 te schrijven dat de instelling over voldoende kapitaal schijnt te beschikken om te dienen voor pensioenen en hulp aan invaliden, hun weduwen en wezen²,

Ook 1838 was in dat opzicht een geslaagd jaar. De gemeentelijke commissie was zeer tevreden over de voortreffelijke financiële resultaten van het loodsbestuur die hebben geleid tot de opbouw van een eigen kapitaal of reservefonds van 182.274,28 frank. Dat werd gespijsd en door de administrateurs Vanden Berg Aerts, Key en Elsen voorgesteld.

1. SAA, MA GR-K 11, 470-471

2. SAA, MA-GR-K 17, p.116 Proces-verbaal gemeenteraad, zitting van 27 mei 1837. Rekeningen van 1835 en 1836.

Het bestond uit renten a 5 % op de stad Antwerpen en wel 30 renten voor de bouw van een toneelzaal blijkbaar de Bourlaschouwburg, 30 obligaties op de stad, 44 obligaties op het koninkrijk België van 4 a 5 %, en 60 obligaties op de Staten-Generaal der Nederlanden, een relict uit de dagen van weleer¹,

Bovendien was het aantal rechthebbenden (invaliden, weduwen en wezen) in de loop van de jaren vrij gering gebleven en beperkt tot minder dan tien in elke categorie.

Summa summarum heeft het loodsbestuur van de crisis aanvang jaren twintig moeiteeloos voor de pensioenen van zijn medewerkers kunnen instaan.

Een uitvoering van pensionering noteer ik op 21 juni 1826: het loodsbestuur stelde, volgens eigen verklaring, vast dat loods 1^{ste} klasse Johan Daems gezien zijn gezondheid en lange diensttijd in invaliditeit moest geplaatst met een maandelijkse beloning (*sic*) van 23 gulden 63 centen van 1 juli af. Hij werd ook verzocht zijn loodsmansteken in te leveren².

6.3. Sociale voorzieningen

Nauw verbonden met de voorzieningen voor het personeel in zake pensioenen bestond er een spaarfonds en een armenkas, later ziekenfonds of ziekenbus.

Artikel 28 van het reglement van 1828 stelt dat een spaarfonds zal worden opgericht waarin alle boeten of verbeurdverklaring voorzien in onderhavig reglement zullen worden opgenomen.

Bij batig slot van de jaarrekening zal 10 % van de bonus naar het spaarfonds gaan. De interesten die het spaarfonds vervolgens genereert zullen uitsluitend gebruikt worden tot onderstand van oude en gebrekkige loodsen, weduwen en wezen. Omdat er tijd nodig is om voldoende interesten op te leveren om de onderstand te steunen zal tijdelijk 1/16 van de jaarlijkse ontvangsten van het loodsbestuur hiervoor worden bestemd.

¹. SAA, MA 1.035B nr. 32 31 december 1838.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan Johan Daems, loods 1^{ste} klasse, 21 juni 1826.

De uitgaven van het spaarfonds zullen tot voornoemd 1/16 beperkt blijven en de interesten van het spaarfonds dienen tot afkorting van wat het bestuur daartoe inbrengt. Zohaast het vermogen van het spaarfonds kan volstaan om met zijn interesten de uitgaven te bevestigen zal het college van burgemeester en schepenen de aangroei doen staken.

Hetzelfde reglement voorziet ook met artikel 31 in een ziekenfonds (*ziekbuis*). Hier wordt 1/20 of 5 % afgehouden van het salaris van het personeel. Het is vreemd dat griffier en commissaris-opperloods hier van zijn vrijgesteld. De afhouding zal worden opgeschort wanneer het kapitaal van het ziekenfonds de 1.000 gulden overstijgt.

De maximale onderstand wordt vastgelegd op 1 gulden per dag. (artikel 32). Maar wie de dienst verlaat of ontslag krijgt heeft geen recht op spaargeld of ziekenfonds.

Artikel 8 van het reglement van 1823 gewaagt nog van uitgaven voor een armenkas. Hiervan is geen spraak meer in het reglement van 1828.

6.3. Retour van Vlissingen

Omdat alleen van Antwerpen naar Vlissingen werd geloodst moesten de loodsen met eigen middelen naar hun thuishaven terugkeren.

Hoe dat is gebeurd, te water of te land, is niet duidelijk.

In 1818 ontving elke loods een reisvergoeding van 13 frank¹.

Van 1820 af bleef de toelage beperkt tot de leerling-loodsen en hebben de loodsen deze vergoeding verloren vermoedelijk om redenen van besparing.

In 1833 werden loodsen met de eigen loodsboot teruggebracht naar hun thuishaven.

6.4. Beloodsing naar havens in het binnenland

In 1823 art. 12 was een speciale regeling voorzien om zeeschepen naar het Zeeuwse Bath en de zuidelijke plaatsen Boom, Rupelmonde, Temse en Zennegat (Mechelen) te brengen. Hiervoor dienden loodsen 3^{de} klasse ingezet die een loodsgeld van 5/8 ontvingen dus evenveel als voor

¹. SAA, MA 1.035B nr. 6, Loodsbestuur aan college van burgemeester en schepenen, 19 september 1818

andere loodstaken. Bevestiging hiervan vind ik in art. 49 van het reglement van 1828. Het was nu het loodsbestuur wel geoorloofd loodsen van 1^{ste} en 2^{de} klasse aan te wijzen.

In 1818 bedroeg het aandeel van de hulploodsen naar Bath, Boom, Zennegat, Temse en Rupelmonde 2.321,40 gulden

Voor beloodsing naar deze havens werd in 1819 104,37 gulden voorzien tijdens de vier wintermaanden (januari, februari, maart, december) naar voornoemde plaatsen.

Dergelijke uitgave komt nog voor in de jaarrekeningen van 1820 en 1821 maar was verdwenen in 1823.

In de jaren dertig liepen de uitgaven op tot nagenoeg 50 %. opnieuw voor in 1832 en volgende jaren. Volgen een resolutie van 31 augustus 1838 verminderde het loodsgeld in de loop van dat jaar van $\frac{5}{8}$ naar $\frac{1}{4}$.

6.5. Afpeiling van de rivier.

Een belangrijke taak voor het loodsbestuur was ook het bevaarbaar houden van de rivier. Met dat doel werden tonnen en bakens geplaatst op de Schelde tussen Antwerpen en Vlissingen op plaatsen gevaarlijk voor de scheepvaart. Het reglement van 1802 gewaagde al in zijn artikel 18 van de opdracht om tonnen en bakens te plaatsen op kritieke plaatsen in de Schelde tussen Antwerpen en Vlissingen om de vaarroutes af te bakenen. Nochtans vielen de uitgaven niet te laste van de kas van het loodsbestuur.

Gevreesd werd dat de noordelijke provincies zich hinderlijk zouden opstellen wat blijkt uit de tekst van het artikel 19 van voornoemd reglement: meerdere tonnen ging men leggen in delen van de Schelde die grensden aan de kusten van de Bataafse republiek. Het was noodzakelijk haar gezagdragers er op te wijzen dat zij orders moesten geven de bestaande toestand noch te wijzigen noch te hinderen. Loodsen die merkten dat tonnen waren verplaatst of weggenomen moesten hun hoofd of havenofficieren verwittigen voor verder gevolg. Verklaringen hierover moest de hoofdloods noteren in een register *ad hoc*.

Steeds volgens het reglement van 1802 schreef artikel 9 voor dat te Antwerpen steeds twee wachtschepen (*embarcations*) gereed moesten liggen, het ene voor de dagelijkse taak van de aflevering van loodsen aan

boord van schepen maar ook een tweede wachtschip dat regelmatig vaststellingen moest doen op de rivier om eventuele wijzigingen aan de bebakening vast te stellen. Het kwam het loodsbestuur toe om het aantal matrozen te bepalen dat het nodig achtte om deze wachtschepen te bemannen. In 1831 stelde de gouverneur van het nieuwe bewind enige vragen aan de gemeenteraad onder meer over boeien en bakens op de Schelde. Die speelde de vraag door aan het loodsbestuur. Het antwoordde de raad op 12 augustus van dat jaar dat de kosten onbekend waren. Onderhoud was toegewezen aan privé-personen, van de zee naar Bath door de Nederlandse regering aan ene P. Borghman, inwoner van Vlissingen, terwijl dat van Bath naar Antwerpen in handen was van P. Rotsaert, een Antwerpenaar, thans kapitein in het vrijkorps van kolonel De Gorter¹.

Boeien en bakens kwamen ook ter sprake in een brief van Koopman, commandant van de Nederlandse kanonneerboten op de Schelde.

Zij waren verwijderd om de komst van de Britse vloot te verhinderen. Dat betekende dat Antwerpse loodsen slechts tot Pijp Tabak mochten varen waar die van Vlissingen overnamen. Dit was een nadeel voor de kapitein die al had betaald tot Vlissingen en die minstens te Vlissingen opnieuw moest betalen. Het loodswezen vroeg de gemeenteraad hiertegen te interveniëren bij generaal Tabor².

Op 31 maart 1837 vroeg de minister van binnenlandse zaken aan de gouverneur inlichtingen over het loodswezen want een koninklijk besluit van 1 oktober 1833 had het loodsbestuur evenals boeien en bakens onder bevoegdheid van de gouverneur gesteld .

Hoewel zoals hoger gesteld initieel de uitgaven van boeien en bakens niet te laste van het loodsbestuur vielen bevatten de rekeningen stevast uitgaven.

¹. MA 1.029/1 Nr. 24 12/8/1831. Aan de gemeenteraad.

². SAA, MA 1.029/1. Nr. 32. 6/9/1831 Loodsbestuur aan gemeenteraad, 6 september 1831. – Frederik Tabor 1776-1851 was militair gouverneur van stad en provincie Antwerpen in 1831. Op 28 april 1831 vervangen door generaal Buzen. Biographie Nationale, t. 24. Brussel, 1928-1929, kol.417-426. J.B. Van Mol, Les élus d' Anvers depuis mil huit cent trente, Antwerpen, 1889, p. 27.

In de jaarrekening van 1837 stond onder ontvangsten een schuld van de Belgische regering voor aankoop van boeien en bakens van Antwerpen tot Doel gedurende de jaren 1833 tot 1836. Tijdens de controle door de controlecommissie van de gemeenteraad stelde een lid voor van deze schuld af te zien, blijkbaar werd zij als oninvorderbaar beschouwd. Unaniem aangenomen door de gemeenteraad.

In 1836

6.6. Scheepsherstelling en -onderhoud.

Naast de klassieke loodsboot of loodskotter¹ was er een specifiek vaartuig, eigendom van het loodsbestuur, dat in de bronnen werd omschreven als noodhulpschip (*bateau de détresse*), ook nood(hulp)schuit en reddingsvaartuig. Het werd ingezet om, zoals zijn benamingen het stellen, hulp te bieden aan schepen in nood op de Schelde. Niet te verwarren met de loodsboot voor de dagelijkse werking van de loodsdienst.

In de rekeningen van de jaren twintig en dertig is stevast een hoofdstuk voorzien houdend uitgaven voor de noodhulpschuit en haar bemanning. Haar geschiedenis vangt aan in 1817. Het loodsbestuur besliste eigenmachtig zulk schip op stapel te zetten bij de belangrijke scheepsbouwer Lecarpentier². De aanbesteding bedroeg 14.198,63 frank met nog 400 frank voor toezicht door scheepstechnicus Jean André Gras³. Hoewel op 25 februari 1818 het loodswezen al onder de stad ressorteerde zonden de administrateurs naar ouder gewoonte nog een brief aan de kamer van koophandel waarin zij mededeling deden van de aanbesteding en op goed begrip rekenden⁴.

¹. Nochtans en dit is opmerkelijk werd de benaming loodskotter niet aangetroffen in onderzocht bronnenmateriaal. Deze opmerking geldt ook voor de schoener nochtans in de latere periode een veel gebruikt scheepstype volgens tal van voorbeelden bij Leblanc & Philips, Zeilen tussen land en zee, o.c., passim.

². Over hem: G. Asaert, Lecarpentier, Pierre Louis Lucas, scheepsbouwer. In: NBW 18, 594-598.

³. Jean André Gras 1778-1864, scheepstechnicus, professor in scheepsbouw. Over hem: G. Asaert, *Van Willem de Cogmakere tot John Cockerill. Zeven eeuwen Antwerpse scheepsbouw*. Antwerpen, 2013, p. 225-226 en passim.

⁴. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan kamer van koophandel, 25 februari 1818.

In 1818 was het schip nog niet afgebouwd en de uitgave was in 1818 opgelopen tot 26.310, 88 frank. Blijkbaar was de stapelloop dan imminent want het loodsbestuur vroeg op 5 november van dat jaar directeur van de accijnzen Van Assche een certificaat van indirecte belastingen af te leveren tot vrijstelling op de binnenvaart en wel conform met art. 32 en 33 van de wet van 15 september 1816, aanvoerend dat het noodschip alleen op de Schelde zou worden gebruikt¹. Nochtans kon het ook worden uitgeleend voor gebruik in de dokken zoals in 1821 voor het lichten van een boei in het eerste dok. Dit op vraag van hoofdsluismeester Aubert die wel verantwoordelijk werd gesteld in geval van opgelopen schade². Ook in 1822 kreeg Aubert toelating om over het noodhulpschip te beschikken voor herstellingswerken in het dok³.

Bij de reorganisatie van 1820 was een bewaker van de loodsboot, ook matroos geheten, voorzien. Hij ontving van 1 oktober af dezelfde maandwedde als de sloeproeiers zijnde 60 frank per maand.

In 1821 vroeg waterschout Kersjes bij brief van 9 november

het reddingsvaartuig van het loodsbestuur onmiddellijk ter beschikking te stellen van 's rijks dagelijkse dienst en wel zolang deze zelf zou oordelen. Het loodsbestuur replikeerde dat het graag zou vernemen wie de onkosten van slijtage van het schip en de mondkost

van drie manschappen zou vergoeden, begroot op 150 gulden per maand voor schip en vitaliën⁴.

Het reglement van 1828 bevatte het artikel 19 dat voorschreef dat het loodsbestuur zich moest voorzien van een loodshulpschuit om een loods naar een schip in nood te brengen. Ook was dat vaartuig bruikbaar voor

¹. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan Van Assche, directeur der accijnzen, 5 november 1818.

². SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan Aubert, hoofdsluismeester, 12 april 1821.

³. SAA, MA 1.029/1 Nr. 54. Loodsbestuur aan Aubert, hoofdsluismeester, 29/11/1822.

⁴. SAA, MA 1.029/1 Nr. 55. Loodsbestuur aan Kersjes, directeur van politie, 9 november 1821.

waarnemingen op de rivier. Het moest steeds paraat liggen en had aan boord een permanente bewaker of matroos.

Artikel 78 voegde hieraan toe dat door de noodschuit opgelopen schade bij het redden van een schip moest worden hersteld op kosten van dat schip. Indien noodschuit of sloep zouden schipbreuk lijden moest de kapitein aan het loodsbestuur schadevergoeding betalen en wel 16 gulden per dag voor de noodschuit, 8 gulden per dag voor de sloep en voor elke loods 3 gulden per dag. Noteer de geringe waarde van een mensenleven.

Hierbij aansluitend schreef artikel 71 voor, steeds in 1828, dat de kapitein van een schip door storm in nood gehouden was de helpende loods een reddingsvergoeding te betalen. Het bedrag werd bepaald door het loodsbestuur *a rato* van het gevaar en de verleende hulp. Beroep was mogelijk bij het college van burgemeester en schepenen.

6.7. Aanleg van een portefeuille

De opeenvolgende dienstjaren met aanzienlijke overschotten heeft het loodsbestuur er toe aangezet deze gelden oordeelkundig te beleggen. Hiervoor was toelating van de stad vereist en goedkeuring door een hogere overheid in casu de provinciale staten.

Vaak werden renten op het corpus van de stad aangekocht, soms op de staat wanneer dit een gunstiger rendement bood. Uiteraard was ook hier toelating van de stad nodig.

Enige voorbeelden : in 1825 belegde het loosbestuur 7.000 gulden in rentegevende obligaties te laste van de stad en met goedkeuring van de provinciale staten¹.

En in 1828 : "wij hebben nog enig geld te plaatsen". Op de stad was minder gunstig zodat de stad toelating werd gevraagd om op de staat te beleggen².

1. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stad 26 september 1825 Aan stad

2. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stad, 3 april 1828.

6.8. Onvoorziene uitgaven

Onder deze hoofding werden allerhande kleine uitgaven vermeld zoals herstelling van uniformen en aankoop van gebruiksvoorwerpen voor de keuken (1817), proceskosten (1818), bij de begrafenis van collega's (1827) voor een chirurgijn bij een arbeidsongeval (1837),

Een hogere uitgave greep plaats in 1817 toen scheepsmateriaal werd aangekocht en betaald uit de bonus van dat jaar. Het ging om een anker met zijn "foil" in ijzer, 1.154 gulden, een tweede anker van 680 gulden, een derde van 325 gulden en een vierde van 260 gulden. Verder zonder opgave van prijs vier kabels van diverse afmetingen, twee "grelin" van diverse afmetingen en één sloep 26 voet lang¹.

In 1823 waren de uitgaven uitzonderlijk hoog door het bezoek van Willem I. De loodsboot moest de koning ophalen op het Vlaams Hoofd. Hiervoor moest het vaartuig worden gefatsoeneerd door de aankoop van kussens en zeildoek.

Uitzonderlijk hoog waren de uitgaven in 1835 toen voor 14.009,19 gulden aan obligaties werd aangekocht wat niet minder dan 23,29 % betekende van de totale uitgave van dat dienstjaar.

In 1837 werd 326,34 frank betaald aan een scheepsmakelaar voor de openbare verkoping van de oude loodsboot.

Tot zo ver de inkomsten en uitgaven van het loodsbestuur opgetekend in de jaarrekening.

De balans of verschil tussen ontvangsten en uitgaven leverde het bonus of deficit van de rekening op.

Zij bevatte verder de kaspositie op het einde van het dienstjaar. De optelling bracht het totale kasgeld aan het licht.

Ten slotte werden de renten en obligaties in portefeuille omschreven.

Jaarrekening 1836², een voorspoedig jaar, kan model staan voor andere. De analyse is als volgt:

¹. SAA, MA 1.035B, nr. 7. Rekening 1817.

². SAA, MA 1.035B, nr. 45. Rekening 1836.

Ontvangsten 58.200,03 gulden. Hierin opgenomen de bonus van 1835 van 5.158,91 gulden.

Zonder de bonus 53.041,12 gulden als volgt besteed:

	%	
1. wedden	10.17	5.881,35
2. invaliden, weduwen, wezen	5.18	3.016,62
3. terugkeer Vlissingen	0.37	221,00
4. loodsen naar Temse enz	53.86	31.350,09
5. onderhoud loodsboot, sloep	0.53	313,40
6. lokaal	0.47	279,24
7. vuur	0.57	336,68
8. bureau	0.22	131,41
9. boeien en bakens	1.47	858,17
10. loodsboot en betwistingen	4.37	2.546,40
O.m. aan J.B. Gerst & fils voor de loodsboot op stapel 2.400 gulden		
11. renten en obligaties	11.50	6.739,60
12. buitengewone	0.10	62,86
in kas	11.10	6.463,20
		58.200,03

kapitaal op 31.12.1836 aan renten en obligaties 75.039,79 gulden.

Volgens deze stoutmoedige becijfering was meer dan de helft van de uitgaven besteed aan de verloning van de loodsen bedrijvig naar de gekende binnenhavens.

Over de andere uitgaven kan ik kort zijn, zij waren minimaal en hebben nauwelijks het budget belast..

Significant is dat 11,50 % belegbaar was in renten en obligaties wat de gemeentelijke commissarissen er ongetwijfeld toe gebracht heeft aan te

dringen op vermindering van de loodsgeldtarieven aangezien voor pensioenen, weduwen en wezen slechts 5 % diende uitgekeerd.

7. Controle door een gemeentelijke commissie

Na ontvangst van de jaarrekening stelde de gemeenteraad een commissie van drie raadsleden aan die na grondige controle van de rekening haar bevindingen in openbare vergadering aan de raad moest voorleggen. Deze maakte eventueel opmerkingen, keurde finaal de rekening goed en legde ze ter uitvoering voor aan het loodsbestuur.

Het was voor het eerst in de raadszitting van 16 juni 1821 dat dergelijke gemeentelijke commissie belast met de controle van de rekeningen van het loodsbestuur tot 1820 haar verslag ter goedkeuring voorlegde. Zij wees er op dat het loodsbestuur vóór de ontvangst van het koninklijke besluit zijn rekening van het jaar 1817 traditioneel had voorgelegd aan de kamer van koophandel die de jaarrekening heeft goedgekeurd en het overschot aan bonus vastgelegd op 13.540,20 gulden. Hiervan is de commissarissen bewijs geleverd bij authentiek wettelijk uittreksel van het proces-verbaal van de zitting van de kamer van koophandel van 15 februari 1818. Volgt een gedetailleerd verslag van de rekening 1818, 1819 en 1820.

De commissarissen gingen, volgens eigen verklaring, in het loodskantoor, de boekhouding controleren. Er was spraak van een register van souches, een ontvangstenboek en een rentenboek. Zij stelden eventueel fouten vast. De gemeenteraad heeft in zitting van 16 juni 1821 de conclusies van de commissie aanvaard¹.

In 1835 stelden de gemeentelijke commissarissen met tevredenheid vast dat het loodsbestuur welvarend was met een bonus op 31 december 1834 van 58.959 gulden 80 cent als volgt samengesteld:

1. Renten op de stad voor 38.924 gulden in kapitaal in diverse koersen 39.241,59

¹. SAA, MA 1.035 B nr. 16. SAA, MA-GR-K 11, p. 269-272

2. In obligaties genoemd "domeyne losrenten¹" in kapitaal 11.000 of 10.515,00

3. Speciën in kas 9.203,21 samen 58.959,80 gulden².

De gemeentelijke commissie bracht op 27 mei 1837 verslag uit over de jaarrekeningen 1835 en 1836 nog steeds in gulden opgesteld. Zij drong aan voortaan de rekeningen in frank in te dienen. Bovendien hoopte de commissie dat het loodsbestuur spoedig de rechten die het had, met andere woorden de tarieven, in belangrijke mate zou verminderen gezien de welvarende situatie van de instelling. Haar kapitaal schijnt voldoende te zijn om te voorzien in de pensioenen en de bijstand aan invaliden, hun weduwen en wezen,

De rekeningen bleken in orde te zijn en de commissie stelde de aanvaarding door de gemeenteraad voor.

De gemeentelijke controlecommissie in haar verslag van 27 mei 1837 stelde voldoende welvaart van het loodswezen vast zodat zijn kapitaal kon volstaan om te voorzien in de pensioenen en de bijstand aan invaliden, hun weduwen en wezen, aldus de commissie.

8. Relatie met de kamer van koophandel

De kamer heeft van bij haar oprichting geijverd voor de promotie van handel en scheepvaart. Vandaar haar belangstelling voor het loodswezen. Artikel 4 van het reglement van 1802 stipuleerde al dat de leiding van het loodswezen zou worden toevertrouwd aan drie leden van de kamer. Het is duidelijk dat hierdoor een permanente band tussen loodswezen en kamer is tot stand gekomen die gehandhaafd bleef tot de overname door de stad. Op 17 september 1818 bezorgde het loodsbestuur een brief aan de gemeenteraad waarin het meedeelde dat het koninklijk besluit van 12 november 1817 het loodswezen onder de onmiddellijke directie van de gemeenteraad heeft geplaatst. Vroeger,

¹. Aflosbare rente.

². SAA, MA 1.035 B nr. 43.

aldus de brief, heeft het loodsbestuur zijn rekeningen voorgelegd aan de kamer van koophandel die dit heeft bevestigd¹.

Verder heeft het loodsbestuur elke wijziging van het statuut van loodsen en personeel steeds aan de kamer voorgelegd die van haar kant steeds bleef aandringen op een verlaging van de tarieven van de loodsgelden.

Ook na overname door de stad is de goede verstandhouding met de kamer van koophandel van blijvende aard gebleken.

9. Tussenkost van de provinciegouverneur

Afgezien van de rol die de prefect van het departement heeft gespeeld in de eerste dagen van het loodswezen heeft tijdens de stedelijke periode de gouverneur van de provincie toezicht op de instelling uitgeoefend.

Herhaaldelijk hebben de opeenvolgende gouverneurs het loodsbestuur vragen gesteld over het reilen en zeilen van het loodswezen.

Zo vroeg gouverneur baron van Keerbergh² mededeling van de staat van bewegingen op de Schelde voor 1816. Van zijn kant legde het loodsbestuur een aantal problemen aan de gouverneur voor met verzoek om toestemming van de door het bestuur voorgestelde oplossing. In 1816 werd toelating gevraagd de griffier een salaris toe te mogen kennen en het inkomen van de hulplodsen te verhogen.

Bovendien wilde het loodsbestuur zijn kasoverschot besteden aan werken in het dok ter ontlasting van stad of indien dit niet mogelijk is het bestuur toe te laten een grote sloep te verwerven en om terug te betalen de voorschotten van 2.405,44 gulden nog uitstaand voor het verkrijgen van huis-, registratie- en administratiekosten³.

In 1823 vroeg gouverneur burggraaf de Bus de Gisignies⁴ inzage van een generaal concept over de loodsen dat hem op 7 februari werd bezorgd¹.

¹. SAA, MA-GR-K 11, p. 268-272 - MA 1.035 B nr. 16. Verslag van de commissie belast met het onderzoek van de rekeningen van het bestuur van het loodswezen. Proces-verbaal gemeenteraad 16 juni 1821.

². Baron L.C.J. van Keerbergh van Kessel, gouverneur 1815-1817.

³. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan gouverneur de Keerbergh, 13 decembe 1817.

⁴. Burggraaf du Bus de Gisignies, gouverneur 1820-1823.

Onder Belgisch bewind stelde de pas benoemde gouverneur Charles Rogier², één der vaders van de revoltie, bij brief aan de gemeenteraad drie vragen betreffende de essentie van het loodswezen.

De gemeenteraad interpelleerde het loodsbestuur dat op 12 augustus 1831 de raad een uitgebreid antwoord heeft bezorgd

1. Wat zijn de kosten van onderhoud van de boeien en bakens op de Schelde ?

Antwoord: Onbekend. Het onderhoud van de zee naar Bath is toegekend door het Hollandse gouvernement aan P. Borghman, van Vlissingen. Van Bath naar Antwerpen aan P. Rotsaert, van Antwerpen die kapitein is in het korps van kolonel De Gorter.

2. Geef het aantal schepen van het loodswezen, loodsen, hulploodsen enz.

Antwoord: er zijn vier schepen, één loodsboot, één hulpschip, twee sloepen, één van vier roeiers en één van zes roeiers, en 30 loodsen waarvan tien van 1^{ste} klasse voor schepen van 32 palm en meer, tien van 2^{de} klasse, voor schepen van 25 tot 31 palm en tien van 3^{de} klasse voor schepen van 24 palm en minder.

Er is één hoofdsloeproerier, er zijn vier roeiers, één matroos en zes leerling-loodsen.

3. Wat is het bedrag bestemd voor salarissen?

Antwoord: Iedere loods ontvangt als salaris 5/8 van de ontvangst van het loodsgeld, de andere 3/8 dienen voor betaling van de griffier, de hoofdsloeproerier, de sloeproeriers, de matroos, de leerling-loodsen, de invaliden, weduwen en wezen, het onderhoud van de vaartuigen, het lokaal van administratie en andere.

Er worden volgende maandlonen betaald:

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 7. Loodsbestuur aan gouverneur provincie, 7 februari 1823.

². Charles Rogier, gouverneur 1831-1832 en 1824-1840.

Hoofdsloeproeier 40,16 gulden, sloeproeier en matroos 33 gulden, loodsleerlingen 14 gulden, één invalide 28,35 gulden, drie in valides ieder 23,62 gulden, de weduwe van de hoofdloods 23,62 gulden, de weduwe van een loods 9,45 gulden, twee weduwen ieder 18,90 gulden, een weduwe 11,81 gulden, een weduwe 12 gulden, een weduwe 15 gulden, drie wezen 21,26 gulden¹.

De nieuwe gouverneur wilde zich blijkbaar grondig informeren over het loodswezen dat precies in deze periode onderdruk stond zoals verder zal blijken.

De salarissen werden nog in gulden uitbetaald wat nog tot in 1837 zal gebeuren.

Verder zal blijken dat in 1839 de gouverneur de minister heeft gesteund bij de overdracht van het loodswezen naar de staat.

10. Conflicten met het stadsbestuur

Ik had het al over wijzingen met het college van burgemeester en schepenen in zake het recht op verhaling

Maar er is meer geweest. Vaak heeft het loodsbestuur op zijn strepen moeten staan om zijn prerogatieven te vrijwaren en beschuldigingen te pareren.

In 1818 had het ministerie van binnenlandse zaken de stad bericht dat het loodsbestuur wijzigingen zou hebben aangebracht aan de tarieven zonder toelating van de marine, dat het zonder voorkennis van de hogere overheid een schip liet bouwen en dat het de meting in voeten niet zou hebben gerespecteerd. In zijn brief van 23 november zond het stadsbestuur die brief door naar het loodsbestuur dat in brief van 30 november burgemeester en schepenen enigszins gepikeerd van antwoord diende: "Wij merken op dat het loodswezen in deze stad is opgericht om de handel voordelen te bieden met de enige voorwaarde zich te houden aan de bestaande wetten op het loodszen. Wij vleien ons met de gedachte ons hieraan nauwgezet te hebben gehouden sinds onze scheiding van Frankrijk. Er zijn ons ter kennis gekomen twee decreten betreffende het loodszen. Het eerste betreft het ministerie van marine over

¹. SAA, MA 1.029/1. nr. 24. Loodsbestuur aan gemeenteraad, 12 augustus 1831.

loodsen op zee. Het tweede dat het loodswezen plaatst onder directie van de regentschappen¹ en die alleen op ons toepasbaar is.

Tarieven zijn vastgelegd door de regering maar de handel kreeg de gunst ze te verminderen zonder ze te mogen verhogen. Op 26 frimaire XI heeft het loodsbestuur ingezien dat de prijs van de regering schadelijk was voor scheepvaart en handel en heeft het tarief verminderd tot het huidige bestuur klachten kreeg om de vastgelegde tarieven te verminderen².

Een nieuwe frictie rees in 1821 wanneer op 5 juni het stadsbestuur opmerkte dat wat de beweging van schepen in de haven betreft de loodsen waren te plaatsen onder het bevel van de havenkapitein. Het loodsbestuur (Dewael, Bisschop Basteys, Vanden Berghe Aerts) dat dus geen ontslag had genomen, antwoordde laconiek dat dit altijd zo was geweest³. In 1837 vroeg de stad aan het loodsbestuur een overzicht te verschaffen over de algemene toestand van het loodswezen. Het loodsbestuur replikeerde geërgerd dat de stad de toestand kende. "De scheepvaart is goed hervat. Wij hebben de hogere overheid voorgesteld de loodsgelden vanaf 1 januari te verminderen met 20 %, loodsgelden steeds geheven volgens het tarief van 24 januari 1821 en dit volgens nieuw tarief u voorgelegd bij brief van 15 juni jl.", aldus het hoofdbestuur in zijn brief van 18 september 1837⁴.

Het loodsbestuur werkte goed samen met het stadsbestuur maar stond wel op zijn strepen.

11. Plichten van de kapitein

De diverse loodsreglementen bevatten meerdere artikelen die spreken van de kapitein in zijn verhouding tot het loodswezen. Al in het reglement van 1802 is opgenomen dat elke kapitein verplicht was zich te melden bij de kamer van de loodsen (art. 21). Daar moest hij de

¹. Lees gemeenteraden.

². SAA, MA 1.029/1 Aan burgemeester en schepenen, 30 november 1818. Vrije vertaling van Franse tekst

³. SAA, MA 1.035A (D3) Loodsbestuur aan stad, 7 juni 1821.

⁴. SAA, MA 1.035 B nr. 36.

hoofdloods een nota afleveren houdend de diepgang van zijn schip die de te betalen som vaststelde. De hoofdloods overhandigde vervolgens de nota ter betaling aan de griffier waarvoor de kapitein een ontvangstbewijs ontving en zich finaal de loods zag toegewezen die hij had aangevraagd. De hoofdloods was gemachtigd de verklaring van de kapitein in zake diepgang van zijn schip te verifiëren. Bij valse verklaring kon de kapitein een geldboete van 50 frank per verheelde voet niet ontlopen.

12. Opdrachten van het loodsbestuur

12.1. Met eigen vaartuigen

Aanvankelijk waren te Vlissingen twee wachtschepen (*embarcations*) voorzien. Het ene moest volgens het reglement van 1802 art. 9 alijd vertrekken klaar liggen om zee te kiezen bij zwaar weer en loodsen aan boord te brengen van schepen die er behoefte aan hadden. Het andere moest altijd paraat zijn om het eerste af te lossen op korte tijd. Dit alles moest worden geregeld door het hoofd aan de wal (art. 10).

Volgens het reglement van 1802 moesten schepen die Vlissingen aanliepen een loods nemen van het station Antwerpen. Daarom moesten er steeds drie of vier van deze loodsen te Vlissingen aanwezig zijn en diende er voor hen een wachtschip klaar te liggen (art. 11).

Alleen deze loodsen was het toegestaan aan boord van schepen te gaan op verlies van salaris en eventueel nog zwaardere straf. De kapiteins van deze schepen waren verantwoordelijk zonder ontheven te zijn van loodsgelden. Het waren de havenkapiteins van Antwerpen en Vlissingen die over de stipte uitvoering moesten waken.

Het loodsbestuur was bevoegd het aantal matrozen te bepalen nodig voor deze wachtschepen.

Dit alles volgens art. 11 van het reglement van 1802.

In 1831 beschikte het loodsbestuur over vier vaartuigen: een loodsboot, een noodhulpschip, een sloep van vier roeiers en een sloep van zes roeiers. Het kader omvatte dan dertig loodsen¹.

12.2 De loodsboot

Zoals hoger geschreven was er al in 1802 art. 9 spraak van twee loodsboten (*embarcations*).

Te Antwerpen zal een wachtschip (*embarcation*) altijd klaar liggen om gevraagde loodsen aan boord van schepen te brengen en een tweede wachtschip om regelmatig de rivier te onderzoeken om eventuele veranderingen vast te stellen; het loodsbestuur zal het aantal matrozen vastleggen die het nodig oordeelt voor deze twee schepen.

Het reglement van 1828 schreef in zijn artikel 57 voor dat de loodsen een nummer moesten voeren in het zeil, in de vlag en op loodsboten. Volgens art. 58 was het de loodsen verboden met de loodsboot ergens binnen te vallen zondere noodzaak. Loodsen moesten hun aankomst onmiddellijk melden aan het loodsbestuur. Voor overtredingen waren geldstraffen voorzien.

Het nieuwe régime van 1830 heeft zich ook over het wachtschip gebogen in het bijzonder over wat het de staat ging kosten. Per brief van 27 september 1831 werd de minister van marine een evaluatie in zake de onkosten voor het wachtschip (*bateau stationnaire*) bezorgd voor een periode van drie maanden. Als reactie liet de minister de gouverneur weten dat volgens gelijkaardige evaluaties van de loodsbesturen van Oostende en Nieuwpoort hij de mening was toegedaan dat 500 frank hem voldoende leek om de uitgave te dekken. Daarom was het hem onmogelijk de Antwerpse uitgave van 1.041,95 frank te aanvaarden. Nochtans was dit bedrag al gevoelig teruggeschroefd om het hoofd te bieden aan het deficit vijf matrozen in plaats van zeven in te zetten. Dit standpunt deelde het loodsbestuur op 1 oktober 1831 de gouverneur mee. Wat de kosten van salaris en voedsel aangaan stelde het loodsbestuur op dezelfde wijze te hebben gehandeld in de overtuiging dat de minister wel de zaak zou willen onderzoeken. die kan zijn voor

¹. SAA, MA 1.029/1, nr. 24. Loodsbestuur aan gemeenteraad, 12 augustus 1831.

één matroos één gulden per dag per man en 35 cent voor voedsel volgens order van de gouverneur van 9 september betreffende de installatie van het wachtschip¹.

In het licht van deze moeilijkheden dient de actie van drie vooraanstaande Antwerpenaars Jan Key, Jan Elsen en Jan Vanden Bergh Aerts onderstreept die met eigen middelen voorzagen in een loodsboot die in de geschiedenis bekend staat als De dry Jannen². De jaarrekeningen verschaffen jaarlijks informatie over het onderhoud van loodsboot en sloepen. Gelieerd aan de controle van boeien en bakens op de Schelde was de uitrusting van de zogenaamde noodhulpschuit waarvan de uitgaven eveneens te laste waren van het loodsbestuur.

De rekening van 1818 vertoonde ondanks de crisis een batig saldo. Nochtans bevatte zij een extra en niet geringe uitgave voor de bouw van een nieuwe loodsboot van 14.198,60 frank en van een sloep van 567 frank³. Loodsboot en sloep stonden bij de jonge scheepsbouwer Pierre Louis Lucas Lecarpentier (1790-1866)⁴ op stapel op zijn werf buiten de Slijkpoort aan de Kattendijk.

Was dit de voorziene noodhulpschuit? Het is niet uitgesloten.

Op 27 februari 1819 deelde het loodsbestuur de stad mee dat een schip van zijn administratie dat diende voor hulp aan gestrande schepen of schipbreuken op de Schelde gestadig moest worden voorzien van 120 rantsoenen levensmiddelen waarvan een deel was onderworpen aan octrooirechten. Dit schip moest dag en nacht kunnen werken zodat het voor de patron onmogelijk was de formaliteiten te vervullen bij het octrooikantoor, aldus het hoofdbestuur. Het vroeg onderrichtingen te

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 44. Loodsbestuur aan gouverneur, 1 oktober 1831.

². F. Prims. De "Sophia Dorothea" van de firma Key. In: Antwerpiensia, 1929, nr. 42, p. 373.

³. SAA, MA 1.035 B nr. 9.

⁴. Lecarpentier, Pierre Louis Lucas, scheepsbouwer. In : Nationaal Biografisch Woordenboek, Brussel, 2007, 18, kol. 594.

geven aan Lamboir, controleur van octrooien, en had zich voorgenomen de 120 rantsoenen slechts aan te kopen de vooravond zelf¹.

De jaarrekening van 1819 omschreef de uitgave voor levensmiddelen aan boord van de loodsboot als jenever, gezouten vlees, beschuit, bier, aardappelen, vers vlees, zout.

Dergelijke uitgave voor *vivres* werd in de volgende jaarrekeningen herhaald uiteraard met wisselende bedragen.

In de jaarrekening van 1836 staat een uitgaven van 2.400 gulden voor een loodsboot onder constructie bij J.B. Gerst & fils, scheepsbouwers.

12.3. Lichting van gezonken schepen

Het loodsbestuur toonde zich in 1824 bezorgd over een aantal scheepswrakken die klaarblijkelijk een veilige Scheldevaart hebben bemoeilijkt. Het besloot zelf tot het lichten van deze gezonken schepen over te gaan maar miste hiervoor de nodige technische middelen. De aankoop vergde een investering van zo wat 7.000 gulden. De lichten betrof vaartuigen van 10 tot 60 last² op 30 à 40 voet water, dus kleine scheepjes op geringe diepte gelegen. Hiervoor richtte het loodsbestuur zich op 11 november 1824 tot het stadsbestuur aanvoerend dat de eigen kas dergelijke forse uitgave niet toeliet³. Hierop vroeg de stad een staat te bezorgen van voorwerpen nodig tot het lichten van schepen met aanduiding van de waarde van ieder object. De staat werd bij brief van 12 december 1824 aan de stad bezorgd. Het dient betreurd dat de missive geen details over de voorwerpen en hun waarde verstrekt⁴.

De stad richtte zich vervolgens om advies tot de provinciale staten. Volgens een brief van het loodsbestuur aan de stad dd. 7 april 1825 hebben deze geïnformeerd bij loodswezens van andere havens die de bedoelde voorwerpen niet in magazijn hadden zodat zij de aankoop niet noodzakelijk vonden. Het loodsbestuur antwoordde op dezelfde datum aan de stad dat het niet akkoord ging en vermeldde van essentieel nut

¹. SAA, MA 1.029/1 Loodsbestuur aan burgemeester en schepenn 27 februari 1819.

². 20 tot 120 ton.

³. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stadsbestuur, 11 november 1824.

⁴. SAA, MA 1.029/1. Loodsbestuur aan stadsbestuur, 12 december 1824.

twee kabels, twee kettingen en balken die bij geen touwslager of scheepmaker zijn te vinden¹. Maar het lichten van wrakken ging niet door.

Enige jaren later, in 1830 kort voor de scheiding vroeg het stadsbestuur om advies in zake het lichten van schepen,

Het legde op 6 maart 1830 het loodsbestuur een vraag voor betreffende de Franse firma Saint Julien (Condé) die vrijstelling van inkomende rechten wenste om werktuigen in en uit te voeren dienend voor het lichten van schepen op de Schelde. Het loodsbestuur wees dit op 15 maart van de hand argumenterend dat voldoende gereedschap bij plaatselijke scheepsbouwers en touwslagers aanwezig was. Het zou een vlek zijn op onze stad en koophandel op een vreemde firma te moeten beroep doen².

12.4. Opvordering voor quarantaine

Zoals bekend is quantaine een procedure waarbij mensen, ook dieren en planten, die mogelijk drager zijn van een besmettelijke ziekte worden afgezonderd.

Ook in het verleden voorzag de haven van Antwerpen in een quarantaine voornamelijk om de inwijking van besmette personen te beletten. In zover bekend is tweemaal het loodsbestuur gesolliciteerd om op te treden in 's rijks dienst en wel in 1821-1822 voor een quarantaine ter hoogte van Saaftinge en in 1831 bij Oosterweel.

De vraag ging telkens uit van de provinciegouverneur en werd uitgevoerd met de loodsboot, ook noodschuit en reddingsvaartuig geheten. In 1821 was het hoofdwaterschout Kersjes die op 9 november 1821 het loodsschip opvorderde voor onbepaalde tijd. Het loodsbestuur replikeerde nog dezelfde dag en wilde weten wie het zou vergoeden, wie zorg zou dragen voor de onkosten van slijtage van het schip en van

¹. SAA, MA 1.029/1, Loodsbestuur aan stadsbestuur, 7 april 1825.

². SAA, MA 1.029/2 Nr. 1. Loodsbestuur aan de stad, 15 maart 1830.

de mondkost van drie manschappen begroot op 150 gulden per maand voor schip en bevoorrading¹.

Dit was een tegenslag voor hoofdsluiswachter Aubert die de loodsboot al had opgevraagd vermoedelijk om een of andere karwei aan de sluis te helpen uitvoeren. Dezelfde dag nog stelde het loodsbestuur hem er van in kennis gesteld dat hij de loodsboot niet ter beschikking zou krijgen omdat die voor dienst naar de kanonneerboot te Saaftingen moest worden ingezet².

De werking voor de quarantaine duurde langer dan verwacht want op 17 november merkte het loodsbestuur dat bij provinciegouverneur du Bus de Gisignies op. Wij hebben de gagie van de manschappen begroot op 90 gulden per maand, samen 300 gulden per maand. Wie gaat ons bestuur vergoeden?, aldus het loodsbestuur³

Hierop vroeg de gouverneur in zijn brief van 12 december meer informatie over mondkost en gagie van de loodsen die vaarden met de noodschuit van het loodsbestuur. De administrateurs waren blijkbaar in hun wiek geschoten en dienden de gouverneur uitvoerig van antwoord: wij begrijpen dat u niet voldoende is ingelicht over de aard van onze inrichting. Zij is opgericht om handel en scheepvaart te dienen en is bij koninklijk besluit van 12 november 1817 onder toezicht gesteld van burgemeester en schepenen van deze stad. De instelling heeft van haar begin ten dienst gestaan van stad en staat. De begunstiging van de handel heeft ons bewogen om zonder enig loon deel uit te maken van een bestuur dat veel dagelijkse bezigheden vergt en voor onaangename zaken kan zorgen. Wij zijn geen liefdadigheidsinstelling en moeten de belangen van ons personeel vrijwaren dat bestaat uit mannen met een gezin wier loon geen vermindering duldt. De onkosten voor het vaartuig dat thans gestadig bij bevel van de waterschout naar Saaftinge vaart zijn volgens uw bevel niet op ons bestuur toepasselijk. Het voorkomen van

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 55. Loodsbestuur aan Kersjes, directeur van politie 9/11/1821.

². SAA, MA 1.029/1 Nr. 53. Loodsbestuur aan Aubert, hoofdsluiswachter 9/11/1821.

³. SAA, MA 1.029/1 Nr. 56. Loodsbestuur aan burggraaf gouverneur du Bus de Gisignies 17/11/1821.

besmettelijke ziekten is niet alleen belangrijk voor Antwerpen maar voor het gehele rijk¹. Aldus de drie administrateurs aan de gouverneur.

Op 8 januari 1822 zond het loodsbestuur simultaan een brief aan de gouverneur en aan het college van burgemeester en schepenen met een memorie bevattend de huur van het loodsschip, van voedsel en wedden van de bemanning. Het was ter beschikking gesteld van de staat om te dienen als verbinding met kanonneerboot nr. 9 die te Saafdinge was gestationeerd voor bewaking van de quarantaine. Het loodsbestuur vorderde 1/12 van 390 gulden terug met verzoek deze eis aan de hogere overheid voor te leggen².

Een tweede opdracht verband houdend met quarantaine greep plaats in 1831, dit keer ter hoogte van Oosterweel, dus onder de rook van Antwerpen. Op 22 september schreef het loodsbestuur aan de burgerlijke gouverneur dat het wenste te voldoen aan diens vraag van 19 september. De loodsboot met een bemanning van vier loodsen en loodsléerlingen vertrok nog op dezelfde dag om ter hoogte van Oosterweel de schepenen te bewaken die onder quarantaine waren gesteld, hen te doen aanmeren aan de linkeroever ter bescherming van [het dorp] Oosterweel en elke communicatie te verhinderen tot de komst van de artsen³.

Er is hier een geschil gerezen met de sloeproeiers van het loodswezen, zoals blijkt uit een brief dd. 11 november 1831 aan de burgerlijke gouverneur. Het loodsbestuur schreef dat zijn sloeproeiers

artsen aan boord brachten van schepenen om onderzoek te doen op de rede van Oosterweel. Hiervoor ontvingen de roeiers 2 francs steeds betaald door scheepsmakelaars. De roeiers weigerden dit werk nog langer uit te voeren omdat dr. Francken die een salaris kreeg volgens een oud reglement er mee dreigde zich in de toekomst te laten dienen door sloepen van de makelaars. Het loodsbestuur vroeg betaling door de

1. SAA, MA 1.029/1 Nr. 60. Loodsbestuur aan gouverneur du Bus de Gisegnies, 12/12/1821.

2. SAA, MA 1.029/1 Nr. 8 Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen 8/1/1822..
SAA, MA 1.029/1 Nr. 10 Loodsbestuur aan gouverneur du Bus de Gisegnies 8/1/1822.

3. SAA, MA 1.029/1 nr. 38. Loodsbestuur aan burgerlijke gouverneur 22/9/1831.

sanitaire commissie van 2 frank voor vier personen¹. Het is niet bekend hoe aan deze eis werd voldaan. Wel werden in latere jaren staten van onkosten maandelijks aan de burgerlijke gouverneur bezorgd in zake het wachtschip (*bateau stationair*) liggend bij Oosterweel, voor de dienst quarantaine, ter controle van ziekten.

12.5 Zending naar het loodsstation Oostende

In 1831 deed het stadsbestuur van Oostende beroep op acht zeer ervaren Antwerpse loodsen en het loodswezen van Oostende voorzag een uitgave van 368 gulden voor verblijf en terugkeer van deze collega's.

Bij brief van 24 juli vroeg Oostende terugbetaling van dit voorschot. Hierop replikeerde het Antwerpse loodsbestuur dat deze loodsen op vraag van de gouverneur naar Oostende waan gezonden en dat bij hem restitutie diende gevraagd².

Hierop zond Oostende rekeningen van reis- en verblijfkosten van acht loodsen aan loods 1^{ste} klasse Figé die blijkbaar de leider was van de Antwerpse zending. Kopies van deze rekeningen maakte het loodsbestuur Antwerpen vervolgens over aan de gouverneur. Het ging om drie rekeningen houdend 921,18 frank waarvan 250 frank om onbekende reden diende afgetrokken of resterend 571,18 frank. Het loodsbestuur stelde de vraag tot wie het zich moest wenden. Tevens verzocht het om een kleine gratificatie voor zijn acht loodsen naar goeddunken van de gouverneur³.

Blijkbaar heeft deze op 10 november loods Figé om opheldering gevraagd. Figé had immers verplaatsingskosten berekend à twaalf frank per dag voor hem en zes frank voor zijn zeven collega's. Het zou dus gaan om 54 frank per dag en dit volgens het reglement aldus Figé. Het loodsbestuur dat hiervan kennis had gekregen schreef op 15 november 1831 aan de gouverneur dat er geen reglement of tarief voorhanden was dat deze kosten kon staven. Er is alleen op 25 nivose XI (15 januari 1803)

¹. SAA, MA 1.029/1 nr. 51. Loodsbestuur aan burgerlijke gouverneur 11/11/1831.

². SAA, MA 1.029/1 Nr. 27. Loodsbestuur aan commissie loodswezen Oostende, 27 augustus 1831.

³. SAA, MA 1.029/1 Nr. 30. Loodsbestuur aan gouverneur van provincie, 2 september 1831.

door onze voorgangers vastgelegd dat er een vergoeding is van zes frank per dag was voorzien voor vertraging betaalbaar door de kapiteins indien hun schip niet de rivier af zou varen binnen 24 uur na aanvraag van loods. Het loodsbestuur merkte verder op dat een bedrag van 336 frank kon volstaan om te verdelen zonder onderscheid van rang. Immers Figé is loods 1^{ste} klasse en geen loodshoofd zoals hij zich voordoet. Dat betekent dat de acht loodsen à zes frank per dag of 48 frank gedurende zeven dagen zijn weg geweest, immers 336 gedeeld door 48 is zeven¹.

De vraag blijft gesteld om welke reden de Antwerpse loodsen hun Oostendse collega's moesten assisteren en wie finaal de reis- en verblijfkosten heeft betaald.

12.6. Advies over de rede van Terneuzen

In 1827 rezen volgens het Antwerpse stadsbestuur klachten over oponthoud van schepen te Vlissingen. Het is niet duidelijk wie deze klachten heeft geformuleerd, vermoedelijk reders of zelfs de kamer van koophandel. Er werd gesuggereerd Vlissingen te verlaten en een nieuw loodsstation op te richten op de meer geschikte rede van Terneuzen.

De stad vroeg het loodsbestuur per brief om advies dat op 1 maart 1827 werd verstrekt: onze opperloodsen vinden Terneuzen veel veiliger en geschikter om schepen komend uit zee te laten ankeren dan Vlissingen. Maar het hangt van het ministerie van marine af om Vlissingen te vervangen door Terneuzen. Bij stormweer zou men rechtstreeks naar Terneuzen kunnen zeilen. Daar zouden de binnenloodsen het schip moeten overnemen. Wel moeten zij er voor zorgen de zeeloods met hun loodsboot naar Terneuzen te varen om de zeeloods en de bediende van wetgevende rechten en accijnzen vervolgens naar Vlissingen te brengen. Voor schepen die van Antwerpen naar Vlissingen varen is Terneuzen niet geschikt aangezien het voor de rede van Terneuzen moeilijk om zeilen is met redelijk harde nood-oostenwind. Die is wel voordelig om van Rammekens naar zee te varen.

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 52. Loodsbestuur aan gouverneur, 15 november 1831.

Uit dit advies blijken de nadelen het van de voordelen te halen. Het is natuurlijk bekend dat aan het voorstel geen gunstig gevolg is gegeven¹.

13. Het loodswezen tijdens de omwentelingsjaren 1830-1831²

13.1 Het loodsbestuur en het nieuwe regime.

Zoals bekend ontstonden in augustus-september 1830 onlusten in het zuidelijke rijksgedebied. Zij escaleerden in de Belgische opstand, de scheiding van de Nederlanden en het ontstaan van de koninkrijken Nederland en België en het groot-hertogdom Luxemburg. Toen de stad Antwerpen zich *nolens volens* bij de separatisten had aangesloten stelde dit uiteraard grote problemen voor de haven, de scheepvaart en het plaatselijke loodswezen. Het ligt voor de hand dat het koninkrijk der Nederlanden het zuiderse separatisme heeft beantwoord met een nieuwe sluiting van de Schelde. Dat was een feit op 27 oktober 1830. *L'histoire se répète.*

Weliswaar verkondigde het Voorlopig (Belgisch) Bewind op 21 november 1830 dat een wapenschorsing de blokkade zou breken maar in de praktijk duurde het tot in januari 1831 om haven en stroom vrij te maken. De conferentie van Londen, beëindigd op 26 juni 1831, wilde de Schelde een nieuw statuut geven. Zij ijverde voor een gemeenschappelijk toezicht op het loodswezen met heffing van gematigde loodsgelden maar bereikte geen overeenkomst.

Na de Tiendaagse Veldtocht, van 2 tot 12 augustus 1831, werd de rivier opnieuw gesloten. De jonge Belgische staat eiste het gemeenschappelijke toezicht van Nederland en België op de Schelde en de oprichting van een eigen loodsdienst.

Intussen waren op het Antwerpse stadhuis nieuwe machthebbers geïnstalleerd die in de nadagen van 1830 zich vragen stelden over de houding en werking van het plaatselijke loodswezen.

¹ SAA, MA 1.029/1 Loodsbestuur aan stadsbestuur, 1 maart 1827.

² Het is niet mijn bedoeling deze tumultueuze jaren te behandelen. Ik beperk mij tot de gebeurtenissen gerelateerd aan de belodding.

Ook was de waterschout geïnteresseerd. Al op 2 oktober 1830 peilde hij per brief het loodsbestuur naar zijn houding in het licht van de recente gebeurtenissen. Dat antwoordde nog dezelfde dag dat het zijn loodsen verbod had opgelegd de rivier op of af te loodsen van na zonsopgang tot na zonsondergang. Het had deze jobstijding de koophandel bericht en aan de beurs laten aanplakken¹.

Men moet zich voorstellen dat de citadel in handen bleef van het geregelde leger dat met zijn marine ook de rivier blokkeerde.

13.2 Wantrouwen van een revolutionair comité.

Een revolutionair *comité de la réunion communal* vroeg het stadsbestuur op 18 januari 1831 om informatie over het loodsbestuur dat volgens het slecht geïnformeerde comité was toegewezen aan de kamer van koophandel.

Als repliek berichtte het loodwezen één dag later burgemeester en schepenen dat het zeer verwonderd was over de onwetendheid van het comité. Onze administratie, zo stelde het loodsbestuur, stond altijd onder het beheer van drie handelaren van deze stad. Bij vacature van één plaats stelde de kamer van koophandel drie kandidaten voor aan de gemeenteraad. Het is dus alleen aan de gemeenteraad dat het loodsbestuur rekenschap verschuldigd is van zijn beheer² en onderverstaan niet aan een of ander comité.

Met dit scherpe antwoord nam het comité geen genoegen want het aangesproken stadsbestuur bezorgde het loodsbestuur een nieuwe brief van genoemd comité met verzoek om advies. Die brief had het comité gericht aan de gouverneur van de provincie met de eis dat het voorlopige gouvernement het loodswezen zou teruggeven aan de kamer van koophandel. Blijkbaar had men weinig vertrouwen in de loyaliteit van het staande loodsbestuur. Dat had immers in voorgaande jaren nauw samengewerkt met het loodswezen van Vlissingen. Ik had hoger gelegenheid te wijzen op de ter beschikkingstelling in 1822 door het

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 17. Loodsbestuur aan directeur van politie en waterschout, 2 oktober 1830.

². SAA, MA 1.029/1 Nr. 2 19 januari 1831.

loodsbestuur van zijn opperloods om samen met een Vlissingse autoriteit de bevaarbaarheid van de Schelde te inspecteren.

Bovendien hebben de Antwerpse loodsen jarenlang Z.M. kanonneerboten geloodsd, *in tempora non suspecto* toch ook de vloot van de Zuid-Nederlanders, de Belgen¹. Achte het nieuwe regime het loodsbestuur hierdoor weinig betrouwbaar? Dat heeft hier nog eens breedvoerig op geantwoord en geduldig uitgelegd dat het bestond uit drie administrateurs, leden van de kamer van koophandel, benoemd door burgemeester en schepenen uit kandidaten van deze kamer volgens artikel 4 van het reglement van 1802 zodat het loodsbestuur omzeggens door de handel zelf was geregeld. Verder beklemtoonde het loodsbestuur dat bezuinigingen altijd stipt zijn toegepast zodat de tarieven van de loodsgelden laag konden worden gehouden. Het statuut van loodsen en personeel is altijd aan de kamer van koophandel meegedeeld. Een vermindering van tarieven gebeurde in samenspraak met genoemde kamer. Ons bestuur zendt jaarlijks een rekening van zijn werking aan de gemeenteraad zoals voorgeschreven door het koninklijk besluit van 12 november 1817. Het beheer is volledig georganiseerd door de handel aldus het loodsbestuur². Kortom het heeft zijn integriteit beklemtoond maar gaf verder geen blijken van enige medewerking met de nieuwe overheden.

Opnieuw kon dit antwoord voor het *comité de commerce* niet volstaan. Bovendien was het pijnlijk getroffen door een actie van loodsen. Het loodsbestuur kon per 6 december 1830 niet anders dan toegeven dat zijn loodsboot met niet minder dan twaalf loodsen op 3 december naar Vlissingen was gezeild om, alsof er niets was gebeurd, koopvaarders naar Antwerpen te loodsen. Een actie die werd gedwarsboomd door de Nederlandse marine zoals is gebleken uit een bij de brief gevoegd attest

¹. Hiervan zijn rekeningen voorhanden gericht aan kapitein-ter-zee A.C. Twent, inspecteur-generaal van het loodswezen te Vlissingen in. SAA, MA 1.029/1, passim.

². MA 1.029/1 Nr. 4. Aan burgemeester en schepenen. februari 1831.

houdend verbod van admiraal Gobius, marinecommandant, om de rivier op te varen¹.

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat het comité weinig vertrouwen heeft gesteld in de loyauteit van het loodsbestuur ten aanzien van het nieuwe bewind.

13.3. Beloodsing met hindernissen

Het ligt voor de hand dat het loodsbestuur de afgebroken scheepvaart wilde hernemen in de lijn van zijn opdrachten. Het betreurde dat het werd terug gefloten zowel door het revolutionaire comité als door de Nederlandse marine².

Een nieuwe poging om Vlissingen aan te lopen ondernamen in april 1831 de loodsen G. Daes en J.H. Janssens, dit keer met toelating van de havenkapitein. Zij werden echter door vice-admiraal Gobius onverrichterzake naar Antwerpen teruggestuurd. Van nu af zou elke loods worden gearresteerd die niet in bezit was van een paspoort van commandant Koopman, bevelhebber van de kanonneerboten die de Schelde controleerden. Het loodsbestuur vroeg de havenkapitein hiertegen op te treden³.

In een rapport van van 16 juni 1831 klaagde genoemde Koopman dat vanuit de afgebrande Entrepot op zijn kanonneerboten werd gevuld. En hierbij aansluitend protesteerde Westerholt, onderinspecteur van het loodswezen [van Vlissingen], dat de loodsboot van de mondingen der Schelde opnieuw was beschoten⁴.

Dit alles versterkt de indruk dat er toch nog op de Schelde werd geloodsd met en zonder toelating van het Nederlandse flotilje.

1. Actie ook in het kort vermeld door F. Prims, Van den havenkapitein. art. cit. , p. 364-365.

2. SAA, MA 1.029/1 Nr. 20. Loodsbestuur aan comité de commerce, 6 december 1830.

3. SAA, MA 1.029/1 Nr. 7. Loodsbestuur aan Jacques Anciaux, havenkapitein, april 1831.

4. F.H. Mertens en K.L. Torfs, Geschiedenis van Antwerpen, Antwerpen, 1846, dl. 7, p. 296. Voetnoot: A.J. Lastdrager, De belegering en verdediging des kasteels van Antwerpen, Amsterdam, 1860.

In een brief aan burgemeester en schepenen van 20 augustus 1831, dus na de Tiendaagse Veldtocht, die de gemoederen toch op scherp heeft gezet, schreef het loodsbestuur dat zijn loodsen toelating hadden verkregen van commandant Koopman om schepen te brengen tot Pijp Tabak waar de Vlissingse loodsen zouden overnemen. Dergelijke handelwijze was in het nadeel van de kapitein die in Antwerpen loodsgeld tot Vlissingen had betaald en daar ongetwijfeld opnieuw moest betalen. Het college werd gevraagd te interveniëren bij generaal Tabor, de militaire bevelhebber¹.

13.4. De minister vangt bot

Dient hier de ingreep geplaatst van de minister van buitenlandse zaken en marine om orde op zaken te stellen?. Op 16 augustus 1831 benoemde hij zonder meer kapitein Joseph Muskeyn tot voorlopig directeur van het Antwerpse loodswezen². Deze zeer gezaghebbende marineofficier was, zoals hoger is gebleken, al betrokken bij de oprichting van het loodswezenn en was in de Scheldestad stichter van het Zeemans College. Bovendien was hij het nieuwe regiem toegedaan door al in november 1830 in te schrijven op een vrijwillige lening van het nieuwe stadsbestuur.

De minister stelde dat Muskeyn moest afspreken met de kamer van koophandel en de provinciegouverneur om te komen tot een voorlopige organisatie van de dienst, het verifiëren en vaststellen van de registers, de kasinhoud en het nog voorhanden zijnde materiaal van de instelling³.

Maar de minister kende de Antwerpse situatie niet en de kamer van koophandel schreef op augustus 1831 aan de provinciegouverneur dat zij betreurde niet vooraf te zijn geraadpleegd. Het loodswezen ressorteert immers onder de gemeenteraad volgens bestaande regels. De kamer wilde de minister een volledig plan voorleggen en vroeg geen

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 25 20 augustus 1831. Loodsbestuur aan burgemeester en schepenen

². L. Baudez, Een Antwerps zeeman: marine-officier en zeereeder Joseph Muskeyn 1763-1842. In : Mededelingen van de Koninklijke Marine Academie, XXVII, 1983-1984-1985, p. 20-41.

³. SAA, MA 1.035C, nr. 6. 16 augustus 1831

gevolg te geven aan de benoeming¹. Die zag zich genoodzaakt bakzeil te halen en liet met de gouverneur op 2 september de gemeenteraad weten dat de benoeming van Muskeyn zonder gevolg bleef tot de omstandigheden zouden toelaten het loodswezen te hervormen².

De gemeenteraad heeft de volgende dag al gereageerd bij een motie van raadslid Belpaire unaniem aangenomen. Besloten werd een commissie te benoemen om de reglementen te onderzoeken waaraan het loodsbestuur was onderworpen om vast te stellen of zo nodig veranderingen of modificaties dienden aangebracht³.

In dit verband met de heersende toestand is volgende uitspraak van het loodsbestuur van 6 september 1831 aan de gemeenteraad merkwaardig. "Wij delen u mee dat de loodsen van alle klassen sinds de revolutie zich gedragen op een wijze die wijst op insubordinatie. Meerderen hebben dienst geweigerd met schepen naar Vlissingen te zeilen en men is verplicht geweest schippers buiten proportie te betalen om naar Vlissingen te varen. Al onze inspanningen met zachte dwang bleven zonder gevolg. Vruchteloos verwezen wij naar artikel 23 van het reglement van 23 fructidor X dat zegt dat een aangeduide loods zich moest melden bij het inschrijvingskantoor (*bureau de l'inscription maritime*) om er zijn inschepingsbevel (*ordre d'embarquement*) te ontvangen aldus het misnoegde loodsbestuur.

Ondanks de chaotische toestand voor beloodsing op de Schelde wilde het loodsbestuur dus zijn actie verder zetten. Meer nog het beschuldigde zijn weigerend personeel van insubordinatie⁴.

1. SAA, MA 1.035C, nr. 7. 22 augustus 1831. Kamer van koophandel aan gouverneur.

2. SAA, MA 1.035C, nr. 8. 2 september 1831. Mnister en gouverneur aan gemeenteraad.

3. SAA, MA-GR-K 15, p. 142. Proces-verbaal van de gemeenteraad van 3 september 1831. Commissie van nazicht der rekening 1828. Verslag bij monde van Vanderlinden en Delloye.

4. SAA, MA 1.029/1 Nr. 32. Loodsbestuur aan gemeenteraad, 6 september 1831.

13.5. Moeizaam functioneren

Dat de Scheldevaart niet was onderbroken vindt ook bevestiging in een brief van het loodsbestuur aan het college van burgemeester en schepenen van september 1831. Het had via zijn griffier een brief ontvangen van onderinspecteur van het loodswezen te Vlissingen Van Westerholt. Zijn loods P. Eems had geklaagd bij aankomst te Antwerpen te zijn gevolgd door enige personen tot aan zijn logement. Het loodsbestuur vroeg daarom het college de Vlissingse loodsen de nodige bescherming te bieden om te vermijden dat zijn eigen loodsen in de Walcherse haven op hun beurt moeilijkheden zouden gaan ondervinden¹.

Als reactie dreigde de militaire gouverneur te Antwerpen in zijn brief van 18 september 1831 dat hij deze Hollandse (*sic*)² loodsen verbod had opgelegd bij aankomst te Antwerpen in de stad te gaan wandelen. Hij beval ze te consigneren in een lokaal onder bewaking en toezicht van personen aangewezen door de militaire gouverneur.

Vrij laat, op 26 januari 1832, reageerde het loodsbestuur hierop met een brief aan de voorzitter en leden van de kamer van koophandel om te protesteren bij de regering om aan deze maatregel een eind te stellen. Hij bracht handel en navigatie schade toe en zou tot represailles kunnen leiden van het Hollandse gouvernement tegen onze loodsen. Wij vragen u als kamer van koophandel te protesteren bij de regering om aan deze maatregel een eind te stellen³.

Hieruit blijkt eens te meer het functioneren, zij het moeizaam, van een loodsdienst op de Schelde uitgeoefend door loodsen van de stations Antwerpen en Vlissingen.

Dat de Antwerpse loodsen vrij geregeld Vlissingen aanliepen vindt nog bevestiging in een brief van het loodsbestuur aan kolonel Busen van 4

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 37. Aan burgemeester en schepenen, 14 september 1831.

² Hier en ook verder werd in de bronnen deze benaming gebruikt. Het is wel duidelijk dat in het Zeeuwse Vlissingen het aantal Hollanders zeer gering is geweest.

³. SAA, MA 1.029/1 Nr. 7. Loodsbestuur aan voorzitter en leden van de kamer van koophandel, 26 januari 1832.

november 1831 als replek op diens schrijven van de voorgaande dag. Wij hebben, aldus het loodsbestuur, onze loodsen bevolen bij terugkeer van Vlissingen zich te melden bij de havenkapitein om verslag uit te brengen over wat ze gezien hebben op de Beneden-Schelde¹. Met andere woorden werd hier een vorm van spionage gepratikeerd om het nieuwe gouvernement gunstig te stemmen?.

13.6. Financiële recuperatie gewenst

Geregeld had het loodsbestuur *in tempora non suspecto* rekeningen naar Twent te Vlissingen gestuurd voor het loodsen van Z.M. kanonneerboten². Ondanks de chaotische toestand vanaf september 1830 heeft het zijn correspondentie met de Nederlandse autoriteiten verder gezet. Zoals op 1 september 1831 met een brief aan kolonel Koopman. Het ging om vroegere prestaties geleverd door loodsen op zekere oorlogsschepen. Gevraagd werd betaling voor geleverde lonen en loodsgelden gestaafd door de afgeleverde certificaten op 7 oktober 1831 verzonden aan schout-bij-nacht A. Twent voor een bedrag van 360,09 gulden. Verder nog een certificaat dd. 31 maart 1831 gezonden aan Van Westerholt, onderinspecteur van loodsen te Vlissingen, voor een bedrag van 1.827,70 gulden. Omdat hierover nog geen beslissing was genomen vroeg het loodsbestuur naar middelen om deze gelden te kunnen invorderen. Door de stremming van de vaart zijn onze mensen in grote armoede gedompeld, aldus het bestuur³.

En op 7 oktober 1831 drong het opnieuw bij Koopman aan in volgende bewoordingen:

“U schrijft op 11 september dat u zich gewend hebt tot schout-bij-nacht A.C. Twent, inspecteur-generaal van het loodswezen te Vlissingen, om inlichtingen in te winnen betreffend de door onze loodsen verdiende loodsgelden aan boord van Z.M. schepen. Wil u vragen aan Twent hoe

¹. SAA, MA 1.029/1 Nr. 50. Loodsbestuur aan kolonel Busen, 4 november 1831.

². B.v. SAA, MA 1.029/1 Nr. 20 Aan Twent te den Haag. Zonder datum tussen 1 en 9 april 1823: zenden vijf staten in triplo samen 449,91 ½ gulden voor loodsen van kanonneerboten in 1818 tot 1822.

³. SAA, MA 1.029/1 Nr. 29. Het loodsbestuur aan Koopman, kolonel, commandant van de zeemacht op de rede van Antwerpen, 1 september 1831.

het staat met de loodsgelden, onze loodsen, allen huisvaders, hebben het geld broodnodig"¹.

Het is wel duidelijk dat de scheiding tussen het noordelijk en zuidelijk rijkdeel begonnen in de septemberdagen van 1830 door het loodsbestuur met tegenzin is ervaren hierbij zich kennelijk aansluitend bij de havenkringen. Het loodsbestuur heeft meerdere pogingen ondernomen om de vaart op de Schelde in een chaotische tijd te hernemen blijkbaar met tijdelijk succes. Ondanks de revolutie heeft het loodsbestuur de relaties met het noordelijk landsdeel gehandhaafd. Was dat een heulen met de vijand, was dat een vorm van collaboratie?

Intussen bleef het loodsbestuur zijn jaarrekeningen zoals voorgeschreven voorleggen aan de gemeenteraad opgesteld in gulden en niet in frank. Het heeft tot in 1837 geduurd tot de gemeentelijke controlecommissie vroeg voortaan de frank te gebruiken. Was het loodsbestuur de mening toegedaan dat de politieke toestand slechts tijdelijk was en over korte tijd alles in de traditionele plooiën van voorheen zou vallen?

Floris Prims heeft er overigens al op gewezen dat de betrekkingen van Antwerpen met de Hollanders, ondanks het bombardement van Chassé, redelijk zijn gebleven en niet vergelijkbaar met de harde afkeer van onder meer Brusselaars en Walen.

13.7. Een zoekgeraakt sloepje

De staetkundige oneenigheden hebben in 1831 het loodsbestuur ook niet verhinderd bij de Nederlanders navraag te doen naar zijn zoekgeraakt sloepje van de loodsboot. Het was laatst gezien op de timmerwerf ten noorden van het Vlaams Hoofd.

Het loodsbestuur had het in de morgen van 1 september 1831 nog zien zeilen in de polder bemand door twee matrozen of soldaten. De naam van het bestuur stond op het sloepje geschilderd. Daarom eiste het loodsbestuur de onmiddellijke teruggave en richtte zich daarvoor zonder scrupules in een brief op dezelfde dag tot de bevelhebber van het

¹. SAA, MA 1.029/1. Nr. 45. Het loodsbestuur aan kolonel Koopman, Z.M. zeemacht op de rede van Antwerpen, 7 oktober 1831.

Nederlandse eskader¹. Het zou gisteren gezien zijn in de polder bemand met matrozen van het fort Vlaams Hoofd. Het heeft een zwarte bodem, nieuwe boeingen en is parelkleurig geschilderd, met achter op de naam Loodsbestuur, aldus het loodsbestuur². Hiermede was de kous niet a want in zijn brief van 7 oktober daarna vroeg het loodsbestuur weliswaar om een andere reden terloops naar het onderzoek van het sloepje. Het loodsbestuur liet de zaak niet los en tijdens verdere correspondentie met Koopman deelde het op 14 oktober mee dat het sloepje particulier eigendom zou zijn van ene Sellenslag, inwoner van het Vlaams Hoofd. Opnieuw werd restitutie van het scheepje gevraagd en werd commandant Koopman, toch de vijand, bedankt voor al zijn geleverde inspanningen³. Dit futiel gebeuren leert wel dat het loodsbestuur ten zeerste was begaan met de bescherming van zijn patrimonium en ook dat betrekkingen met de Nederlandse militaire overheden ondanks de vijandelikheden zonder enige scrupule werden gehandhaafd.

13.8. Herstel van de vaart

Twee jaar later in 1833 op 1 februari schreef de onderinspecteur van het Vlissingse loodswezen zijn Antwerpse collega er voor te zorgen dat Vlissingse loodsen van Vlissingen gearriveerd te Antwerpen zonder hinder zouden kunnen terugkeren. Inderdaad arriveerden omstreeks die tijd opnieuw loodsen van Vlissingen in de Scheldestad. Zij werden door een Nederlandse loodsboot terug gehaald zoals voorgeschreven door de reglementen. Nochtans werd die bij terugkeer onbder vuur genomen door Belgische posten van het fort Sint Philips en gedwongen voor anker te gaan en de opvarenden aan land te zetten. Korte tijd later kon het zijn weg verder zetten. In een brief van 8 februari 1833 beklagde het Antwerpse loodsbestuur zich tegen dergelijk optreden bij het college van burgemeester en schepenen. Gevraagd werd dit bij de militaire

1. SAA, MA 1.029/1 Nr. 29. Het loodsbestuur aan kolonel Jan Coenraad Koopman, marinecommandant op de rede van Antwerpen, 1 september 1831.

2. SAA, MA 1.029/1 Nr. 45. Het loodsbestuur aan kolonel Koopman van Z.M. zeemacht op de rede van Antwerpen, 7 oktober 1831

3. SAA, MA 1.029/1 Nr. 46. Het loodsbestuur aan Koopman, commandant van de Hollandse zeemacht, 14 oktober 1831.

autoriteiten aan te kaarten. Op 14 februari 1833 trad de secretaris-generaal van binnenlandse zaken de stad bij en deelde het college van burgemeester en schepen mee dat instructies waren gegeven aan de generaals Daine¹ en Buzin opdat schepen vrij op de Schelde zouden varen². Nog voor de conventie van 22 mei was binnenlandse zaken dus voorstander van vrije vaart.

Intussen had op 6 februari 1833 het loodsbestuur de gemeenteraad meegedeeld dat het zelf zinnens was een schip naar Vlissingen te sturen. Tussenkost werd gevraagd bij de militaire overheid om dit ongehinderd te realiseren³.

13.9. De Nederlandse belemmering van de conventie van 22 mei 1833⁴.

De grote Europese mogendheden (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Pruisen, Oostenrijk en Rusland) maakten op 22 mei 1833 te Londen een eind aan de vijandelijkheden en gaven België het recht op vrije Scheldescheepvaart. In artikel 3 van de conventie staat dat het Antwerpse loodsen was toegelaten schepen naar Vlissingen te brengen.

Weliswaar rezen nog hinderpalen op het terrein want op 8 juni 1833 berichtte het loodsbestuur de stad dat volgens verslag van zijn loods 1^{ste} klasse E. Figé de vrije doorvaart werd belemmerd. Figé rapporteerde⁵ dat gekomen bij Lillo een "Hollandse" loods aan boord van de loodsboot was gekomen om zelf het schip naar Vlissingen te brengen. Figé ging protesteren aan boord van een "Hollandse" kanonneerboot waar de commandant hem verklaarde geen orders te hebben ontvangen om Antwerpse loodsen vrije doorgang te verlenen. Meteen deelde het loodsbestuur de gemeenteraad mee dat het in overeenstemming met

1. Nicolas Joseph Daine, 1782-1843, bevelhebber van het Maasleger tijdens de Tiendaagse veldtocht.

2. SAA, MA 1.035D, nr. 7. Loodsbestuur aan college van burgemeester en schepenen, 8 februari 1833. Secrataris-generaal van binnenlandse zaken aan college van burgemeester en schepenen 14 februari 1833

3. SAA, MA 1.035D, nr. 6. Westerholt aan loodsbestuur, 1 februari 1833. Loodsbestuur aan gemeenteraad, februari 1833.

4. SAA, MA 1.035D, nr. 8.

5. SAA, MA 1.035D, nr. 9.

artikel 3 van de conventie van 22 mei zijn loodsen heeft bevolen schepen naar Vlissingen te leiden en ze te laten volgen door zijn loodsboot om ze terug naar Antwerpen te voeren¹.

Op 15 juni vroeg binnenlandse zaken (minister Charles Rogier) aan de stad een dagelijks rapport in te dienen over inbreuken op de conventie van Londen².

Loods Figé ging volgens zijn rapport van 18 juni die dag opnieuw aan boord van genoemde kanonneerboot. Weer weigerde de commandant de doorvaart en vroeg hem het loodsbestuur een brief te schrijven die hij zou doorsturen naar zijn hogere overheid.

Op 27 juni berichtte de griffier van het loodswezen dat de doorvaart nog steeds niet was hersteld.

Dat was blijkbaar wel het geval twee dagen later. Administrateur Vanden Bergh Aerts schreef op 29 juni het stadsbestuur dat het Belgische loodsen was toegestaan te loodsen van Antwerpen naar Vlissingen, Nederlandse van Vlissingen naar Antwerpen. Meteen werd voor laatstgenoemden bescherming gevraagd bij het betreden van de Antwerpse wal.

Het conflict was dus tot een oplossing gekomen. Hiervoor was wel een démarche nodig gebleken van gevolmachtigd minister te Londen Sylvain van de Weyer bij de Britse koning en bij Lord Palmerston, minister van buitenlandse zaken van het United Kingdom, om de Nederlanders tot toegeeflijkheid te dwingen.

14. Eclips van het stedelijke loodswezen (30 juni 1839)

14.1. Onder staatsgezag

Het Scheidingsverdrag van 19 april 1839³ stelde een eind aan de eenheid van het koninkrijk der Nederlanden. Ook het Antwerpse stedelijke

1. SAA, MA 1.035D, nr. 8. Loodsbestuur aan gemeenteraad, 8 juni 1833.

2. SAA, MA 1.035 D, nr. 10.

3. Ook geheten Verdrag der XXIV Artikelen of Verdrag van Londen, onderschreven door België, Nederland en de grote mogendheden (Groot-Brittannië, Frankrijk,

loodswezen, *nota bene* onrechtstreeks een creatie van koning Willem I, was in het oog van de nieuwe orde "Hollands" en had bijgevolg alle redenen om te verdwijnen. Vrij vlug en wel op 1 juni 1839 werd een wet gestemd die de loodsen plaatste onder de bevoegdheid van de regering, dit in uitvoering van genoemd scheidingsverdrag¹. Artikel 1 van deze wet voorzorg een krediet van 174.000 frank te openen op het ministerie van openbare werken, waaronder de marine was gesteld en genomen van de begroting van marine 1839 en wel 88.000 frank voor 1837 en 86.000 frank voor 1838. Het krediet moest voorzien in de vestigingskosten van het loodswezen dat onder het gezag zou komen van de regering.

Die zette door en al op 16 juni 1839 verscheen een koninklijk besluit ter uitvoering van voornoemde wet.

Artikel 1 stelde dat het ministerie van openbare werken (marine) bezit zou nemen van het loodswezen vanaf 30 juni 1839.

In artikel 2 bleven inspecteurs, ontvanger, griffier en commis van het loodsbestuur van Antwerpen en van Oostende voorlopig gehandhaafd in hun functies en bevoegdheden onder toezicht van het ministerie van openbare werken.

De ontvangers moesten, aldus het artikel, vanaf 1 juli een gescheiden boekhouding voorzien van alle ontvangsten en uitgaven van het loodswezen. Deze comptabiliteit zou later worden geregulariseerd volgens beschikkingen van het ministerie van openbare werken.

Artikel 4 legde de dienst van het loodswezen op voorlopig verder te gaan volgens de behouden regels.

Pruisen, Oostenrijk en Rusland) dat de grenzen tussen België en Nederland definitief heeft vastgelegd.

¹. Loi relative au pilotage. Belgisch Staatsblad 8 juni 1839, 9^{de} jg, nr. 159 -. SAA, MA 1.035 B, nr. 54.

Minister van openbare werken Nothomb¹, moest het koninklijk besluit uitvoeren (art. 5) en besloot tot de benoeming van kapitein-luitenant-ter-zee Lahure² als zijn afgevaardigde met als opdracht

bezit nemen van alle materiaal aan land, loodsboten, vaartuigen, archief en eigendomstitels behorend aan de loodsbesturen van Antwerpen en Oostende. De overname moest gebeuren onder inventaris per lokaliteit houdend toestand van materiaal en van kas.

Met dat doel bezorgde de minister op 21 en 22 juni het college van burgemeester en schepenen de tekst van genoemd koninklijk besluit van 16 juni 1839 met verzoek voor 30 juni te bezorgen een algemene inventaris van de meubelen, schepen en scheepsmaterialen evenals archieven, titels, eigendommen en zo meer. Ook werd een gedetailleerde staat van het personeel opgevraagd³.

14.2. Verzet van stads- en loodsbestuur.

Het ongewoon snelle en gedecideerde optreden van de regering bezorgde de Antwerpse stadsregering maar ongetwijfeld ook het loodsbestuur gegronde redenen tot bezorgdheid. Als reactie schreven administrateurs Key en Van den Bergh-Aerts, op 27 juni een brief aan het stadsbestuur waarin zij zich vooral bezorgd toonden over de toekomst van hun loodsen, invaliden, weduwen en wezen op de dag van overname door de regering. Zij drongen behoedzaam aan op uitstel evenwel "zonder de regering te willen tegenwerken". De administrateurs weigerden zich het beheer en bezit van het loodswezen te laten ontnemen en wilden het bezit alleen overdragen aan de stedelijke administratie. Zij plaatsten het stadsbestuur voor zijn verantwoordelijkheid, vroegen de aanstelling van twee leden van de

¹. Jean-Baptiste Nothomb, baron (1805 – 1881), van 1837 tot 1840 minister van openbare werken en van marine.

². SAA, MA 1.035 A nr. 11 – Cfr. De journaals van Victor Lahure: Reizen met de Nederlandsche Koninklijke Marine naar Guinea, op de Middellandse Zee en naar Nederlandsch-Indië (1524-1831).

³. SAA, MA 1.035A, nr. 4. 21 juni 1839, nr. 5. 22 juni 1839.

gemeenteraad om hun bevoegdheid over te dragen en verzochten om décharge¹.

14.3. De minister riposteert

In zijn brief aan het college van burgemeester en schepenen van 1 juli stelde minister van openbare werken Nothomb met ongenoegen vast dat hij op 28 juni kennis had gekregen van voornoemde brief van het loodsbestuur aan het college en de hierin uitgesproken bezorgdheid om de toekomst van het Antwerpse loodswezen. De minister stelde met spijt deze twijfels vast blijkbaar van zware aard want het college achtte het nodig eerst nog de gemeenteraad te raadplegen vooraleer zich in betrekking te stellen met zijn afgevaardigde, genoemde Lahure.

Het is duidelijk dat Nothomb zwaar tilde aan het Antwerpse verzet. Hij merkte op dat het loodsbestuur van een foute opvatting uitging wanneer het stelde dat het bestaand materiaal en de waarden behorend tot het loodswezen een exclusieve eigendom van de loodsen waren en voortkwamen van een inhouding op hun salaris.

Een korte uiteenzetting zal, hoop ik, u van het tegendeel overtuigen, aldus de minister, die refereerde naar artikel 42 van het decreet van Napoleon van 12 december 1806 waarin het loodsbestuur onder meer gerechtigd was tot vaststelling van het salaris van zijn loodsen. Dit heeft geleid tot een salaris als vast inkomen voor de Antwerpe loodsen zonder enige remise van loodsrecht. Later wanneer de lasten van de dienst te sterk doorwogen ten aanzien van het gering aantal schepen dat de haven van Antwerpen aanliep heeft het loodsbestuur hieraan verholpen door een besluit te treffen dat wij hebben teruggevonden in de registers van het loodswezen: van 1 januari 1820 af ontvingen de loodsen in de plaats van hun vast salaris dat is afgeschaft voortaan een wedde van 5/8 van het loodsgeld. Op de resterende 3/8 maakten zij geen enkele aanspraak. Die waren uitsluitend bestemd voor administratieve kosten en verbetering van het materiaal en ook in overeenstemming met artikel 42 van het decreet van 12 december 1806 tot betaling van bijstand en pensioenen.

1. SAA, MA 1.035 A nr. 13.

Hieruit blijkt, aldus de minister, dat de fondsen in kas en al het materiaal niet het eigendom zijn van de loodsen die niet hebben bijgedragen tot de vorming van de actuele kas. De staat die de kasinhoud van het loodsen overneemt zal ook die lasten dragen.

Het zou onrecht doen aan de regering, aldus Nothomb te veronderstellen dat zij iets zou veranderen aan de pensioenen toegekend tot op heden en aan het toekomstige statuut van de loodsen. Bovendien zal ik een lijst van gepensioneerden laten opstellen met erkenning van de pensioenen en voortzetting van de uitbetaling van de maandelijks pensioenen¹.

14.4. De stedelijke commissie van betwiste zaken aan het werk

Inmiddels had het college van burgemeester en schepenen in zijn brief van 29 juni hier op geanticipeerd en als onderhandelaars schepen Piéron en administrateur Jan Key aangesteld. Meteen nam het kennis van de aanstelling van kapitein-luitenant-ter-zee Lahure als afgevaardigde van de minister².

De gemeenteraad trad het loodsbestuur bij en bepaalde op 1 juli 1839 de overdracht van materiaal aan de staat uit te stellen en de zaak in handen te geven van zijn commissie van betwiste zaken die gelast werd met een nieuw onderzoek.

Op 2 juli 1839 om 11 uur greep in het kantoor van het loodswezen de vergadering plaats belast met de overdracht. De afgevaardigden van het loodsbestuur overhandigden Lahure een brief van de burgemeester waarin deze berichtte dat de gemeenteraad in zitting van 1 juli had beslist dat de overdracht van materiaal alsnog en onverwijld diende onderzocht door de commissies der geschillen van betwistingen en industrie. Uiteraard bleef het gebruik van het materiaal in het kantoor van het loodswezen ter beschikking van de regering. Lahure nam hiervan kennis onder protest³.

1. SAA, MA 1.035B, nr. 54/1. Minister van openbare werken aan college van burgemeester en schepenen, 1 juli 1839.

2. SAA, MA 1.035A nr. 16.

3. SAA, MA 1.035B nr. 54.

Behalve loodsbestuur en gemeenteraad wenste ook het college van burgemeester en schepenen zich niet zo maar neer te leggen bij de overdracht aan het rijk. Het nam contact op met de stedelijke regeringen van Rotterdam en van Dordrecht en vroeg hen afschrift van het plaatselijk reglement over het loodsen en mededeling van de bevoegdheden van de respectieve loodsbesturen, welke bestemming er werd gegeven aan het batig slot van de inkomsten (na afhouding van de uitgaven) en of de stad nog rechten had op dat overschot¹.

Enige respons is niet voorhanden.

14.5. Nieuwe ministeriele reactie

Het verzet van het loodsbestuur deed de minister vrij kordaat reageren door op 4 juli een deurwaarder een sommatie te laten afleveren bij de drie administrateurs, op hun privé adres. Hierin werd verwezen naar het koninklijk besluit van 16 juni 1839 waarbij het tijdstip van overdracht van het loodswezen was gesteld op 30 juni, datum die inmiddels was verstreken. De aangesprokene werden verantwoordelijk gesteld als houders van belangrijke waarden van de dienst. Ook naar de wet van 1 juni 1839 werd verwezen evenals naar het krediet van 174.000 frank dat ingevolge artikel 1 ter beschikking was gesteld voor de vestigingskosten van de loodswezens van Antwerpen en Oostende².

In een brief van 5 juli zocht de minister steun bij de provinciegouverneur. Verwijzend naar zijn schrijven van 1 juli aan het Antwerpse college schreef Nothomb dat hijin vriendschap een eind wilde te stellen aan deze zaak en wel volgens de inzichten van de kamer van volksvertegenwoordigers tijdens de discussie over het wetsvoorstel dat loodsen stelt onder bevoegdheid van de regering³.

In een tweede brief aan de gouverneur, één dag later, citeerde de minister zijn voorstel van koninklijk besluit tot instelling voor het loodswezen

¹. SAA, MA 1.035B, nr. 54/4, college van burgemeester en schepenen aan de regeringen van Rotterdam en Dordrecht, 3 juli 1839.

². SAA, MA 1.035, nr. 54/5., 4 juli 1839. Sommatie door deurwaarder Lombaerts afgegeven ten huize van Vanden Bergh Aerts, Key en Elsen.

³. SAA, MA 1.035B nr. 54/6. Minister van openbare werken aan gouverneur van de provincie Antwerpen, 5 juli 1839 (kopie).

van een pensioenfonds (*caisse de secours pour les pilotes, leurs veuves et leurs orphelins*). Dit fonds zou worden gestijfd door het bestaande fonds van het loodsbestuur, door de fondsen op 30 september 1830 toebehorend het loodswezen van Oostende, door korting op afneminger op recht van loodsen en ten slotte, maar zeer belangrijk, door de staat te laten voorzien in subsidies in geval van tekorten¹.

De gouverneur heeft hier klaarblijkelijk op gereageerd en de stad aangeschreven want op 5 juli 1839 berichtte het college van burgemeester en schepenen hem dat het alle documenten heeft overgemaakt aan de commissie voor betwistingen².

14.6. De stedelijke commissies gooien de handdoek

De verenigde commissies van betwistingen en van handel hebben blijkbaar hun tijd genomen want het duurde nog tot 13 juli 1839 vooraleer zij uitspraak deden bij monde van verslaggever Oostendorp: de stad is geen eigenaar van het fonds van de loodsen. Dus niet zoals in Holland. De inkomsten van het loodswezen dienen voor reparaties, verbeteringen en voor een pensioenkas en niet om de staat of de gemeentekas te verrijken. Bijgevolg kan de stad geen aanspraak maken op bezit van het loodswezen, aldus de verenigde commissies van de gemeenteraad³. Had de stad inmiddels uitsluitel gekregen van Rotterdam en Dordrecht? In elk geval verklaarde de gemeenteraad zich voldaan met het verslag Oostendorp en onderstreepte de waarborgen van de regering in zake de pensioenen van de invalide loodsen, hun weduwen en wezen⁴.

1. SAA, MA 2.035B, nr. 54/9. Minister van openbare werken en marine aan gouverneur, 6 juli 1839.

2. SAA, MA 1.035B, nr. 54/8. College van burgemeester en schepenen aan gouverneur (klad), 5 juli 1839.

3. SAA, MA 1.035B, nr. 54/11. Verslag aan de gemeenteraad door Oostendorp namens de verenigde commissies van betwistingen en handel, 13 juli 1839. p. 126

4. SAA, MA 1.035B, nr. 54/12. Zitting van de gemeenteraad. Uittreksel van de vergadering van 13 juli 1839.

14.7. De strijd gestreden

Het college van burgemeester en schepen kon niets anders dan zich neerleggen bij de opinie van de gemeenteraad en de vlag strijken in volgende bewoordingen: het college staat de regering toe alle materiaal en alles wat het loodswezen toebehoort in bezit te nemen mits overname van de lasten van het loodswezen. Verwezen werd naar de vergadering van de gemeenteraad van 13 juli 1839, naar de weigering van het loodsbestuur bij brief van 27 juni 1839 zich te ontdoen van het beheer en bezit in andere handen dan de stedelijke administratie over te dragen, naar de aanstelling van kapitein-luitenant-ter-zee Lahure bij brief van 25 juni. Ten slotte onderstreepte het college dat de regering bij deze overname alle lasten zal dragen, de pensioenrechten erkennen en een pensioenkas oprichten¹.

Op 19 juli 1839 antwoordde de minister dat op 25 juli 1839 om 9 uur 's morgens kapitein-luitenant-ter-zee Lahure zich zal melden bij het loodsbestuur om bezit te nemen van de dienst volgens mijn besluit van 25 juni².

Zo kwam op 25 juli 1839 een definitief eind aan het bestaan van een stedelijk loodswezen in de Scheldestad. Het document werd onderschreven door de afgevaardigde van de minister van openbare werken kapitein-luitenant-ter-zee Victor Lahure, voor de gemeentelijke administratie door schepen Piéron en voor het loodsbestuur door administrator Jan Key, de laatste twee als gemeentelijke commissarissen voor het loodswezen³.

Verder liet dit driemanschap ook nog met ministeriële goedkeuring een personeelslijst opstellen die het ondertekende op 10 augustus 1839⁴.

1. SAA, MA 1.035, nr. 54/14. Beraadslaging van het college van burgemeester en schepenen van 17 juli 1839.

2. SAA, MA 1.35B, nr. 54/15. Minister Nothomb aan het college van burgemeester en schepenen, 19 juli 1839.

3. SAA, MA 1.035 B nr. 54.

4. SAA, MA 1035A. Personel 1814-1839. Etat général du personel du service actif & sédentaire du pilotage d'Anvers.

Tenslotte werd op 25 juli 1839 volgende archiefinventaris opgesteld en door Lahure, Piéron en Key ondertekend:

- 12 kasboeken, nrs. 1-12, 1 prairial XIII – 30 juni 1839
- 33 stamboeken (*registres à souche*), 1 maart 1815 – 30 juni 1839
- 1 pak nr. 1. papieren van boekhouding 1807-1814
- 1 register van beraadslagingen, 20 frimaire XI – 25 juli 1839
- 3 registers nrs. 1-3, brievenkopij 18 augustus 1815 – 25 juli 1839
- 1 register obligaties en renten vormend het reservefonds.
- eigendomstitel van de locatie Jordaenskaai sectie1 nr.1.417
- akte voor notaris Gleizes van 7 maart 1816 met een assurantiepolis tot 27 december 1844
- rekeningen van het beheer van 15 maart 1815 tot 1838 inbegrepen
- 32 volumes van het Journal Officiel.

IV. HET STAATSLOODSWEZEN

Met het Scheldereglement van 20 mei 1843 verbonden de regeringen van België en Nederland er zich toe, elk voor zijn eigen stroomgebied, de vaarwaters van Schelde en monding te onderhouden. De uitvoeringsvoorschriften van het reglement bepaalden dat 72,5 % van de beloodsingen door België en 27,5 % door Nederland zouden worden uitgevoerd. Eenzelfde verhouding werd vastgelegd voor de verdeling van de loodsgelden die elk land zou innen. De overeenkomst was enkel geldig voor schepen die via de Schelde en haar monding naar een Belgische haven voeren (Scheldevaarders). Schepen die via de Schelde naar een Nederlandse haven voeren vielen buiten deze regeling (Wetschepen).

Het is interessant te vernemen welke mening de kamer van volksvertegenwoordigers in zitting van 11 mei 1839 zich vormde over het probleem van het loodswezen. Zij stelde een historisch overzicht op dat als parlementair document werd geheten *Organisation du pilotage*

*avant 1830. Aperçu général*¹. Het stelde dat het loodsen evenals de dienst van bakens en boeien werd beheerd door een inspecteur-generaal, in 1830 vice-admiraal Twent, onder het gezag van de minister van marine. Er waren drie directies: Vlissingen, Amsterdam en Rotterdam. Op 25 juli 1816 reorganiseerde de regering, uiteraard van de Nederlanden, als volgt: te Vlissingen kwam een centrale organisatie van de mondingen van de Schelde en de vaart stroomopwaarts onder de minister van marine. Het loodswezen van Antwerpen diende alleen voor de Scheldevaart tot Vlissingen. Maar in afwijking van genoemd decreet van 25 juli 1816 werd het toezicht van de dienst toevertrouwd aan de gemeentelijke autoriteit tot zij in handen zou komen van de maritieme autoriteit van Antwerpen.

De opbrengsten werden verdeeld: 5/8 voor de loodsen die geen vaste wedde kregen, 3/8 voor de wedden van griffier, sloeproeiërs, huur van lokaal, pensioenen².

V. SLOTBESCHOUWING

Het loodswezen van het ancien régime was een niet-corporatistisch en dus vrij beroep dat werd uitgeoefend door ervaren oudere zeelui, praktisch gevormd en bekend met de wateren van de Schelde en haar mondingen.

De heropening van de Schelde maakte de oprichting van een instelling noodzakelijk belast met de organisatie van een efficiënte loodsdienst. Realisatie greep plaats in de post-revolutionaire periode, tijdens de dictatuur van Bonaparte, door de Franse prefect maar onmiddellijk in handen gegeven van autochtonen en wel van de havenbarons die in een driemanschap de instelling jarenlang belangloos hebben bestuurd.

Tijdens het verenigd koninkrijk der Nederlanden heeft koning Willem I de diverse loodswezens van zijn rijk toevertrouwd aan de plaatselijke besturen. Als stedelijke instelling beleefde het Antwerpse loodswezen na een moeilijk begin van de jaren twintig af een gouden tijd. Het dient

¹ SAA, MA 1.035 A.

² Voor de latere geschiedenis van het Belgische loodswezen zie: J. Leblanc, *Geschiedenis van het staatsloodswezen van 1914 tot nu*. Tielt, 2007.

beklemtoond dat zij niet alleen zelfbedruipend was maar bovendien in staat de stadskas aanhoudend te spijsen, een gegeven van uitzonderlijke aard en zeker niet van onze tijd. Zo doende was het voor het loodsbestuur zelfs mogelijk een belangrijke portefeuille aan aandelen en obligaties aan te leggen zodat op instigatie van de kamer van koophandel het stadsbestuur meermaals de loodsgeldtarieven heeft kunnen verminderen met stimulatie van scheepvaart en handel als gevolg.

Ten slotte kan gewezen op de wijfelende houding van het loodsbestuur ten aanzien van het Belgische bewind. Enerzijds wenste men het nieuwe regime niet voor het hoofd te stoten, anderzijds betreurde men het voorspoedige reilen en zeilen van voorheen niet te kunnen continueren hierin duidelijk gesteund door kamer van koophandel en het havenpatronaat.

* *

*

Bijlage 1. Administrateurs onder het stedelijk beheer

Jaren van uitgeoefend mandaat.

Bisschops-Bastyns 1816 1818 1820 1824 1825 1829

Reder, Verversrui

Verzocht in 1825 schriftelijk om ontslag wegens onverenigbaarheid met benoeming tot agent van de Nederlandsche Handelsmaatschappij¹.

Keerde weer in 1829

Bernard Coppens 1802

Lid van het eerste triumviraat.

Norbert Dewael 1816-1825

Lid van de municipaliteit 1795-1796.

Ontslag in 1825².

1. SAA, MA-GR-K 13, p. 48. Proces-verbaal gemeenteraad 7 april 1825.

2. SAA, MA-GR-K 13, p.109. Proces-verbaal gemeenteraad 18 maart 1825.

Jan Elsen 1831-1839

Reder

Korte Nieuwstraat 3^{de} wijk 340

Jan Key 1833-1839

Reder, eigenaar van drie driemasters o.a. de Sophie Dorothea

Engelse Beurs, 1^{ste} wijk 1.057

In 1833 vervanger van Kien.

In 1839 lid van de commissie voor overdracht van het stedelijk loodswezen aan de staat.

Kien¹ 1831-1833

Adminstrateur in 1831 ter vervanging van Kreglinger die op 15 april ontslag nam².

In 1833 vervangen door Jan Key.

Christan Kreglinger 1802

Lid van het eerste triumviraat.

Joseph Kreglinger 1823-1831

Lid van de kamer van koophandel

Administeur in 1826 ter vervanging van Luning³.

Ontslag in 1831 en vervangen door Jan Elsen

Charles Loyaerts 1825-1831

Handelaar-reder

Leopoldstraat 3 5^{de} wijk 1.705

Benoeming tot administrateur in 1925⁴.

Op 14 april 1831 nam Charles Loyaerts ontslag als administrateur omdat hij de stad verliet⁵.

Diederich Lüning 1825-1826

van de firma Lüning-Goyol & Co, Koepoortbrug

Administrateur in 1825⁶.

In 1826 vervangen door Joseph Kreglinger⁷.

¹. Zijn voornaam is onvermeld gebleven.

². SAA, MA 1.035C, nr. 5.

³. SAA, MA-GR-K 13, p. 466. Proces-verbaal gemeenteraad 16 september 1826.

⁴. SAA, MA-GR-K 13, p. 118. Proces-verbaal gemeenteraad 17 april 1825.

⁵. SAA, MA-GR-K 15, p. 118

⁶. SAA, MA-GR-K 13, p. 109. Proces-verbaal gemeenteraad 18 maart 1825.

⁷. SAA, MA-GR-K 13, p. 466. Proces-verbaal gemeenteraad 16 september 1826.

Joseph Morel 1802

Geboren te Duinkerke.

Lid van het eerste triumviraat.

Joseph Osy

Administrateur in 1814.

Onder voorbehoud degene naar wie de Osystraat is genoemd namelijk baron J.J.R. Osy, Rotterdam 1792-Borgerhout 1886, lid van het Nationaal Congres en één van de drie afgevaardigden die op 26 oktober 1830 een staakt-het-vuren afsloot met generaal Chassé.

Jean Baptiste Sinave 1816-1818

Reder met vier driemasters

Pierre Jean Serruys 1816-1819

Oostende 1785- Antwerpen 1841.

Reder, in 1833 ondervoorzitter van de kamer van koophandel. Woonde Keizerstraat, eigenaar van kasteel Arendsnest te Edegem.

Serruys nam in 1819 als administrateur ontslag omdat hij de stad verliet,

De firma J. Serruys & Co was eigenaar van het schip Koophandel, 650 last, van stapel gelopen bij Lecarpentier op 24 oktober 1829¹.

Jan Vandenbergh-Aerts 1825-1839

Reder, eigenaar van de kof Gustaaf Adolph van stapel gelopen op 25 oktober 1837².

Gemeenteraadslid in 1820.

Vormde met Elsen en Key het laatste triumviraat van 1834 tot 1839

¹. Den Antwerpenaer 24 oktober 1829.

². Den Antwerpenaer 26 oktober 1837.

Bijlage 2. Personeel van het loodsstation Antwerpen ante 1840

Bevat: Kwaliteit - Geboorteplaats en datum, namen en geboorteplaats van de ouders - Huwelijksdata met namen van partners en haar ouders - Benoeming, promotie, ontslag, pensionering - Gebeurtenissen in verband met de dienstuitoefening - Datum van overlijden

Bronnen bewaard in het Stadsarchief Antwerpen

Burgerlijke stand: registers van geboorten, huwelijken en overlijden, bevolkingsregisters

Modern archief : 1.029/1, 1.035A. brievenkopij, état du personnel 1839, 1.036

Joannes Adriaenssens

Loods, (Scheldeloods 1820), geboren te Antwerpen op 21 juli 1778, zoon van Jacques en van Jeanne Daelemans.

Gehuwd op 21 februari 1810 en gescheiden op 23 maart 1820 van Anne Lauwerijssens, dochter van Jacques en van Jeanne Dollemans.

Tweede huwelijk op 30 januari 1822 met Anne Cornelia Verhoeven, geboren te Antwerpen op 5 november 1790, weduwe Jean Thys, dochter van Joannes Baptista, hovenier, en van Anne Marie Tas.

Op 5 februari 1817 door loodsbestuur ontslagen wegens verlaten van zijn te loodsden schip. De hoofdloods deed hem opzoeken zonder resultaat zodat zijn schip in het dok moest blijven. Volgens politie van het loodswezen van 22 november 1815 mag een loods éénmaal aangeduid zijn schip niet verlaten vooraleer het bereiken van de bestemming.

Loods 2^{de} klasse bij brevet van 19 november 1818,

Op 8 februari 1819 benoemd tot effectief loods .

Op 28 september 1820 gerangschikt in 1^{ste} klasse.

Op 5 oktober 1820 benoemt tot onderloods ter vervanging van J. Boeykens.

Loodsbestuur vraagt op 5 december 1822 toepassing van artikel 22 van de wet van 12 december 1806 die loods Adriaenssens heeft overtreden. Op 7 juni 1823 meldt het de directeur van politie dat het deze loods van schuld heeft ontheven en gestraft met een opschorting van zes weken uit de loodsdienst.

Uitzonderlijk belast in 1823 met loodsden van Vlissingen naar Antwerpen wegens tekort aan personeel in station Vlissingen. Weigert uit te voeren loodsden a $\frac{1}{4}$ salaris en bestraft door loodsbestuur Antwerpen met zes weken schorsing. Loodsbestuur dringt bij station Vlissingen aan op betaling van 5/8.

Sollicitatie in 1828 voor benoeming tot hoofd van de loodsden te land in opvolging van Vandersweep door loodsbestuur afgewezen wegens onvoldoende bekwaamheid.

Als loods 1ste klasse gepensioneerd vanaf 1 januari 1846.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Petrus Benedictus Adriaenssens 1793-1850

Loods, geboren te Antwerpen op 15 mei 1793, zoon van Franciscus en van Petronella Mertens.

Huwde met Isabella Maria Engelen.

Loods 3^{de} klasse op 18 december 1826, 2^{de} klasse op 4 augustus 1829, 1^{ste} klasse op 27 augustus 1833.

Overleed op 31 juli 1850.

Petrus Adriaenssens 1800-1859

Loods, geboren te Antwerpen op 28 december 1800, zoon van Michael en van Maria Theresia Corbet.

Huwde met Isabella van Bortel.

Leerling-loods op 11 januari 1828, 3^{de} klasse op 7 maart 1829, 2^{de} klasse op 13 augustus 1829, 1^{ste} klasse op 2 augustus 1836.

Overleed op 3 maart 1859.

Joannes Baert

Loods, geboren te Antwerpen op 5 april 1799, zoon van Josephus en van Isabella De Bel.

Huwde op 4 oktober 1826 Maria Elisabeth Anna Meerens, geboren te Antwerpen op 10 juni 1805, dochter van Guilielmus en van Maria Cornelia Luppijn.

Leerling-loods op 24 maart 1818, 3^{de} klasse op 20 juni 1826, 2^{de} klasse op 27 augustus 1833.

Als leerling-loods naar de kweekschool gestuurd met verzoek veronachtzaming van de lessen of wangedrag te melden volgens brief nr. 16 dd. 1 maart 1822 van het loodsbestuur aan A. Clueven Johs Nep., professor van de kweekschool.

Petrus Joannes Bastens

Loods, geboren te Antwerpen op 21 oktober 1813, zoon van Cornelius en van Joanna Simons.

Gehuwd met Joanna De Heel.

Leerling-loods op 3 september 1833, 3^{de} klasse op 10 maart 1835.

Jan Baptist Boeykens 1799-1842

Loods, opperloods (1842) geboren te Antwerpen op 13 november 1799, zoon van Joannes Ignatius en van Joanna Maria Van Trier.

Huwde op 23 april 1823 met Anna Maria Lamot, geboren te Antwerpen op 28 mei 1805, dochter van Cornelius en van Maria Magdalena De Gorter.

Leerling-loods 1817. In zitting van 5 oktober 1820 als onderloods benoemd tot hoofdloods ter vervanging van Egide Figé.

Benoemd tot loods 3^{de} klasse op 27 december 1821 ter vervanging van loods Bogaert op 22 december 1821. 2^{de} klasse 1826, 1^{ste} klasse 1829, chef-loods 1833.

Gustaaf Asaert

Overleed op 22 februari 1842.

Josephus Antonius Boonen 1787-1844

Loods, geboren te Oostende (prov. West-Vlaanderen) op 10 juli 1787, zoon van Paulus en van Anna Micke.

Huwde op 2 september 1812 met Catharina Clara Baele, geboren te Oostende op 7 juni 1786, dochter van Franciscus en van Rosa Prevet.

Loods in 1814, maandelijks pensioen (invalide) op 25 januari 1832 van 50 frank.

In 1820 gerangschikt in 2^{de} klasse.

Overleed op 15 december 1844.

Joannes Gummarus Catereels

Loods, geboren te Lier (prov. Antwerpen) op 29 januari 1784, zoon van Joannes Franciscus en van Maria Catharina Meyten, zonder beroep.

Eerste huwelijk met Maria Anna De Braeckeleeleer.

Tweede huwelijk op 17 maart 1824 met Isabella Van der Heijden, geboren te Hogerheide (prov. Noord-Brabant) op 15 mei 1792, weduwe van Cornelius Josephus Verbist, dochter van Adrianus en van Anna Cornelia Plompen

Loods op 15 november 1815.

In een brief aan de waterschout van 25 augustus 1818 schrijft het loodsbestuur dat het heeft vernomen dat Cattreels (sic) zich tegenover hem slecht heeft gedragen in de herberg De Kroon te Borgerhout. Opgelegd voorlopige schorsing met opdracht pardon te vragen voor gebrek aan respect.

In 1820 gerangschikt in 2^{de} klasse.

Egidius Claessens 1804-1851

Loods, geboren te Antwerpen op 14 juni 1804, zoon van Petrus Josephus en van Joanna Van Ackerbroeck.

Eerste huwelijk op 16 augustus 1832 met Maria Josepha Pilaen, geboren te Clinge (prov. Zeeland) op 23 januari 1805, dochter van Joannes en van Rosalia Michel..

Tweede huwelijk met Rosalia Antonia Carton, geboren te Oostende op 8 september 1813, dochter van Joannes Franciscus en van Joanna Theresia Dhondt.

Loodsleerling op 11 januari 1828, 3^{de} klasse op 13 augustus 1829, 2^{de} klasse op 2 augustus 1836.

Overleed op 12 september 1851

Antonius Cool

Loods, geboren te Antwerpen op 22 februari 1809, zoon van Franciscus Joannes en van Petronilla Theresia Colle.

Huwde op 22 september 1836 Catharina La Mot, geboren te Antwerpen op 14 mei 1805, dochter van Joannes en van Elisabeth Sibic.

Loodsleerling 28 april 1832, 3^{de} klasse 2 augustus 1836.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Joannes Josephus Cool

Loods, geboren te Antwerpen op 17 maart 1813, zoon van Petrus en van Maria Magdalena Engels,

Leerlingloods 28 april 1832, 3^{de} klasse 27 april 1833,

gaat over van 3^{de} naar 2^{de} klasse.

Petrus Maria Cool

Loods, geboren te Antwerpen op 7 september 1807, zoon van Petrus en van Maria Magdalena Engels.

Leerlingloods 13 augustus 1829, 3^{de} klasse 28 april 1832.

Guilielmus D'aes

Loods, geboren c. 1781.

Huwde Joanna Catharina Vercammen.

Jean Pierre Daems

Loods, geboren te Antwerpen op 23 januari 1789, zoon van Gaspar en van Anna Theresia Meyer.

Loods 1814.

28/09/1820 Bij rangschikking van loodsen in drie klassen gerangschikt in 1^{ste} klasse.

Maandelijks pensioen (invalide) op 20 juni 1826 van 50 frank. MA 1.035A.

Guillielmus Joannes I Daes

Loods, geboren te Antwerpen op 24 juni 1781, zoon van Jacobus en van Petronilla van den Eynden.

Gehuwd met Gertrude Blouhand.

Tweede huwelijk op 7 augustus 1822 met Joanna Catharina Vercammen, geboren te Lier (prov. Antwerpen) op 13 februari 1803, dochter van Adriaen en van Anna Elisabeth Cloos.

Loods op 15 november 1815, 2^{de} klasse op 18 september 1820, 1^{ste} klasse op 18 september 1826.

Loodsen G. Daes en J.H. Janssens die met toelating van de havenkapitein naar Vlissingen mochten loodsen delen mee dat vice-admiraal Gobius hen heeft teruggestuurd naar Antwerpen. Voortaan zal elke loods worden gearresteerd niet in bezit van paspoort van commandant Koopman.

Franciscus Hyacinthus De Cleyn c. 1770-1827

Loods, geboren te Antwerpen c. 1770, zoon van Paulus en van Catharina Maria Jacobs.

Huwde op 11 december 1792 met Anna Catharina Jacobs.

Leerling-loods op 1 mei 1816.

Loods 2^{de} klasse op 1 januari 1818.

Loods 3^{de} klasse op 28 september 1820.

Gustaaf Asaert

Overleed te Antwerpen op 15 december 1827.

Petrus Josephus De Cleyn

Loods, geboren te Antwerpen op 26 januari 1778, zoon van Paul en van Maria Catharina Jacobs.

Huwde op 14 april 1813 met Maria Gooslaecken, geboren te Antwerpen op 27 maart 1784, weduwe van Petrus Wingate, dochter van Jacobus Joannes Josephus en van Isabella Maria Van Weirelyckhuysen.

Guillaume Deelee (of Doelee)

Loods, 29 jaar in 1812.

Op eigen verzoek gepensioneerd in mei 1846 na 35 jaar dienst met een pensioen van 1.585 fr.

Guilielmus De Haes

Loods, geboren circa 1781.

Guillielmus De Heel

Loods, geboren te Antwerpen op 16 april 1783, zoon van Jan en van Joanna Catharina Holthof.

Huwde Maria Theresia Barbara Van Coolput, 30 jaar, geboren te Antwerpen.

Loods op 1 september 1814, loods 1^{ste} klasse op 28 september 1820.

P. De Heel

In 1820 loods 1^{ste} klasse.

Petrus De Heel

Loods, geboren te Antwerpen op 19 mei 1813, zoon van loods Guillielmus (zie hoger) en van Maria Theresia Barbara Van Coolput.

Eerste huwelijk op 26 december 1833 met Maria Henriette Meijers, geboren te Antwerpen op 19 juni 1815, dochter van Georgius Josephus, gepensioneerde loods, en van Catharina Gonsers.

Tweede huwelijk op 15 november 1849 met Catharina Eastwich, geboren te Zierikzee (prov. Zeeland) op 10 maart 1818, dochter van Thomas en van Catharina Bryckendam,

Leerling-loods 28 april 1832, 3^{de} klasse 10 maart 1835.

Petrus Josephus De Heel

Roeier, geboren circa 1815.

Petrus De Helt c. 1771-1831

Loods, geboren te Willebroek (prov. Antwerpen) c. 1771, zoon van Franciscus en van Maria Crickx.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Huwde op 10 floréal X met Barbara Vercammen.

Loods op 16 augustus 1814

Overleed op 11 december 1831.

Henry De Keuster

Loods, 38 jaar in 1800-1815.

Gehuwd met Isabelle Wautier.

Petrus Franciscus De Landtsheer

Loods, geboren te Baasrode (prov. Oost-Vlaanderen) in 1800. Huwde met Johanna

Catharina Mallentjer, geboren te Rupelmonde (prov. Oost-Vlaanderen) in 1814.

Petrus Demoor

Matros aan boord van de loodsboot, geboren te Antwerpen op 22 november 1787, zoon van Melchior en van Antonia Copin.

Benoemd door deliberatie 1834.

P. Demoor

Loods, in 1820 gerangschikt als loods 3^{de} klasse.

ontslagen door het loodsbestuur op 18 februari 1825 wegens dronkenschap die hem heeft verhinderd het schip Hope Still (USA) uit het dok op de stroom te brengen.

Bruno I De Winter

Loods, geboren te Antwerpen op 6 oktober 1784, zoon van Franciscus en van Isabella Dewagter.

Loods op 15 november 1815.

In 1820 gerangschikt als loods 1^{ste} klasse.

Petrus De Winter

Loods, geboren te Antwerpen op 15 mei 1810, natuurlijke zoon van Jean François en van Maria Jaqueline Vanhoof,

Petrus Josephus De Winter

Loods, geboren te Antwerpen op 5 november 1786, zoon van Gaspar Petrus en van Catharina Borremans.

Leerling-loods op 21 juni 1827, 3^{de} klasse op 4 januari 1828, 2^{de} klasse op 13 augustus 1829.

Als loods 1^{ste} klasse in 1843 benoemd tot onderchef van de loodsdienst in vervanging van + Janssens.

Petrus Josephus II De Winter 1814-1859

Loods, geboren te Antwerpen op 20 maart 1814, zoon van Bruno, loods, en van Joanna Hendrickx.

Leerling-loods 1833.

Eerste huwelijk op 27 oktober 1841, militien bij het 10^{de} regiment infanterie, met Maria Rosalia De Rekeneire, geboren te Antwerpen op 3 februari 1816.

Tweede huwelijk op 25 oktober 1853 met Rosalia Antonia Carton, geboren te Oostende (prov. West-Vlaanderen), weduwe van loods Egidius Claessens, dochter van Joannes Franciscus en van Joanna Theresia Dhondt.

Overleed in 1859.

Joannes Franciscus De Wulf

Loods, geboren te Duinkerke (Frankrijk, dep. Nord) op 22 juni 1778, zoon van Charles Louis en van Isabelle Bommelair.

Huwde op 13 januari 1813 met Maria Joanna Broeke, geboren te Duinkerke op 21 januari 1784, dochter van François Jean en van Marie Jeanne Sergent.

Joannes Dilewijns 1799-1845

Loods, geboren te Antwerpen op 15 oktober 1799, zoon van Joannes en van Aldegonda Weirmans.

Huwde op 3 november 1836 met Barbara Pittevils, geboren te Tielt (prov. Brabant) op 9 april 1809, dochter van Joannes Baptista en van Isabella Maria Doms.

Leerling-loods op 13 augustus 1829, 3^{de} klasse in 1820, 2^{de} klasse op 27 augustus 1833.

Overleed als gepensioneerd loods eind juli 1845.

Petrus Josephus Diluwyns

Loods, geboren te Antwerpen op 6 augustus 1776, zoon van Joannes en van Cornelia Van Floreyen.

Eerste huwelijk met Maria Regina Van Cuyck.

Tweede huwelijk op 30 januari 1833 met Maria Elisabeth Wils, geboren te Ekeren (prov. Antwerpen) op 12 januari 1809, dochter van Thomas en van Helena Geerts.

Leerling-loods 1816, 3^{de} klasse 1820.

Gepensioneerd op 2 augustus 1836 met maandelijks pensioen van 40 frank.

In 1839 vermeld als invalide.

Cornelis Philippus Divoort

Leerling-loods, geboren te Oostende (prov. West-Vlaanderen) op 22 april 1790, zoon van Cornelis Philippus en van Maria Clara Hondermarch.

Huwde op 16 juni 1813, met Maria Verstraete, geboren op 12 januari 1786 te Ophoven (dep. Nedermaas), weduwe van Robert Newson, dochter van Reinier en van Elisabeth Vandewinckel.

Guillaume Doel ???

Loods, geboren c. 1783, schoonzoon van sloopstimmerman Joannes Franciscus Van Coolput wiens overlijden op 14 december 1812 hij aangaf, 29 jaar oud zijnde.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Mathias Engels

Sloepvaarder, geboren te Antwerpen op 13 mei 1774, zoon van Petrus en van Suzanna Lambert.

Sloeproerier 1816.

Gilles (Egide) Figé

Chef-loods, geboren te Antwerpen op 25 oktober 1776, zoon van Jan en van Joanna Maria Van Merksel.

Aspirant bij brevet van 1 thermidor XII.

Effectief loods op 15 thermidor XII.

Loods 2^{de} klasse op 30 december 1808.

Tweede onderloods op 8 augustus 1811.

Eerste onderloods op 6 juni 1812.

Hoofdloods op 1 september 1814.

Op 3 juli 1817 ter beschikking gesteld van het loodswezen te Vlissingen bij het aftonnen van de pas van Everinge op de Honte.

In 1817 opperloods: heeft met loods Boeykens onbetamelijke woorden gericht tot havenkapitein Balthasar Solvijns. Het loodsbestuur beveelt Boeykens zich te verontschuldigen bij de havenkapitein.

Op eigen verzoek loods 1^{ste} klasse op 3 oktober 1820.

Franciscus Joannes Goedts

Loods, geboren te Antwerpen op 26 september 1794, zoon van Joannes Franciscus en van Joanna Petronella De Locker. Eerste huwelijk met Isabella Maria Janssens.

Tweede huwelijk op 29 april 1851 met Anna Cornelia Mahallet, geboren te Antwerpen op 14 september 1803, weduwe van Cornelius Lamot, dochter van Antoon en van Maria Catharina Estercam.

Loods 3^{de} klasse op 11 januari 1828, 2^{de} klasse op 28 april 1832.

Petrus Joannes Goedts

Loods, geboren te Antwerpen op 21 juli 1800, zoon van Joannes Franciscus en van Joanna Catharina Petronella De Lockere.

Huwde op 6 september 1826 met Maria Catharina Josepha Janssens, geboren te Antwerpen op 18 maart 1799, dochter van Jacobus Franciscus en van Catharina Francisca Lamot.

Leerling-loods op 27 januari 1818, loods 3^{de} klasse op 18 februari 1825, 2^{de} klasse op 7 maart 1829, 1^{ste} klasse op 27 augustus 1833.

Als leerlingloods naar de kweekschool gestuurd met verzoek veronachtzaming van de lessen of wangedrag te melden volgens brief nr. 16 dd. 1 maart 1822 van het loodsbestuur aan A. Clueven Johs Nep., professor van de kweekschool.

Het loodsbestuur vroeg op 26 februari 1819

aan burgemeester en schepenen voor hem, aspirant loods, vrijstelling van conscriptie.

Gustaaf Asaert

Franciscus Josephus Goossens c. 1776-1830

Loods, geboren te Lokeren (prov. Oost-Vlaanderen) c. 1776, zoon van Franciscus en van Anna Catharina Dierickx.

Huwde met Maria Josepha Van Steens.

In 1820 gerangschikt in 2^{de} klasse.

Overleed op 13 november 1830.

Bartholomeus Govaerts 1803-1840

Loods, geboren te Antwerpen op 28 augustus 1803, zoon van Carolus Jacobus en van Cornelia Bogaerts.

Huwde op 20 augustus 1833 met Joanna Maria Van Cauwenbergh, geboren te Rumst (prov. Anwerpen) op 4 juni 1803, dochter van Franciscus en van Isabella Coomans.

Leerling-loods op 13 augustus 1829, 3^{de} klasse op 28 april 1832.

Overleed op 26 april 1840.

Peter Piters Grefs

Loods, geboren te Norden (Oost-Friesland) op 12 juli 1785, zoon van Pieter Janson Grefs en van Trijntje Liders.

Huwde op 25 september 1816 met Anna Maria Freyman, geboren te Oostende (dep. Leie) op 24 maart 1798, natuurlijke dochter van Marie Madelaine Freyman.

Joannes Baptista Grolus

Sloepvaarder, geboren te Antwerpen op 12 februari 1786, zoon van Joannes en van Anna Catharina Hendrickx.

Benoemd door brevet 1815

Vervoerde met sloeproeier Arnold Moortgat in 1827 buskruit van het Amerikaanse schip Charles naar fort Liefkenshoek zonder geleide van een bediende van het waterschoutsambt. Kreeg op vraag van de gouverneur opschorting van dienst.

Reemt Hedden c. 1778-1822

Loods, geboren te Naarden (prov. Noord-Holland) c.1778. Namen van de ouders niet bekend.

Huwde met Etje Neumann.

Overleed op 5 november 1822.

Franciscus Josephus Holthof 1771-1831

Loods (*pilote de commerce*), Scheldeloods (1820), geboren te Antwerpen op 9 juli 1771, zoon van Bernardus en van Elisabeth De Roij.

Eerste huwelijk met Maria Isabella Van Lier.

Tweede huwelijk op 12 april 1820 met Isabella Maria Van Heurck, geboren te Antwerpen op 25 november 1770, dochter van Leonardus en van Maria Isabella Huybrechts.

In 1820 gerangschikt in 2^{de} klasse.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Overleed op 22 juni 1831.

Jacobus Franciscus I Janssens

Sloeproeier, geboren te Antwerpen op 9 april 1767, zoon van Denijs en van Petronella Van den Eynden.

Huwde met Catharina Francisca Lamot.

Sloeproeier 1816.

Op 8 juli 1834 gepensioneerd met maandelijks pensioen van 29,63 frank.

Overleed op 27 september 1847.

Jacobus Franciscus II Janssens c. 1813-1858

Loods, geboren c. 1813, zoon van Joannes Franciscus en van Anna Catharina Remes.

Huwde met Isabella Clementina Yseboot.

Overleed op 27 januari 1858.

Jacques Janssens

Loods.

In 1820 gerangschikt in 3^{de} klasse.

Op 10 augustus 1825 zijn loodsmansteken ontnomen, zijn commissie ingetrokken en van de dienst weggezonden.

Joannes Janssens

Loods, geboren te Antwerpen op 17 augustus 1782, zoon van Franciscus en van Maria Hermans.

Leerling-loods op 1 mei 1814, loods op 11 oktober 1816, loods 3^{de} klasse op 28 september 1820, 2^{de} klasse op 27 januari 1830.

Joannes Franciscus II Janssens

Loods, geboren te Antwerpen op 13 oktober 1812, zoon van Joannes Franciscus II en van Anna Catharina Remes.

Huwde op 19 april 1843 met Theresia Isabella Clementina Yseboot, geboren te Antwerpen op 13 maart 1822, dochter van Martinus en van Anna Carolina Cottignies.

Loodsleerling 1835.

Joannes Henricus Janssens

Loods, geboren op 25 maart 1801, zoon van Jacob en van Maria Catharina Lamot.

Leerling-loods op 27 januari 1818, loods 3^{de} klasse op 10 augustus 1825, loods 2^{de} klasse op 7 maart 1829, loods 1^{ste} klasse op 27 augustus 1833.

Als leerling-loods naar de kweekschool gestuurd met verzoek veronachtzaming van de lessen of wangedrag te melden volgens brief nr. 16 dd. 1 maart 1822 van het loodsbestuur aan A. Clueven Johs Nep., professor van de kweekschool.

Gustaaf Asaert

In zitting van 18/6/1830 hebben de administrateurs loods J.H. Janssens opgelegd te betalen de schade door hem toegebracht door slecht manoeuvre aan een schuit.

Loodsen G. Daes en J.H. Janssens die in april 1831 met toelating van de havenkapitein naar Vlissingen mochten loodsden delen mee dat vice-admiraal Gobius hen heeft teruggestuurd naar Antwerpen. Voortaan zal elke loods worden gearresteerd niet in bezit van paspoort van commandant Koopman.

Louis Jean

Loods.

Ontvangt op 28 september 1821 gezien zijn hoge leeftijd een maandelijks pensioen van 50 frank..

Joannes Baptista Kwik

Loods, geboren te Zandvliet (prov. Antwerpen) in 1822.

Huwde met Anna Cornelia Van Roy, geboren te Ekeren (prov. Antwerpen) in 1820.

Bartholomeus Lamot

Loods, geboren te Antwerpen op 19 september 1806, zoon van Philippus Jacobus en van Elisabeth Leyssens.

Eerste huwelijk op 21 oktober 1829 met Maria Theresia De Cleyn, geboren te Antwerpen op 17 juli 1802, dochter van Joannes Engelbertus en van Maria Meijers.

Tweede huwelijk op 8 februari 1849 met Maria Josefa Beck, geboren te Doel (prov. Oost-Vlaanderen) op 27 februari 1819, dochter van Paulus Franciscus en van Joanna Benedicta Deckers.

Loodsleerling op 21 juni 1827, 3^{de} klasse op 4 augustus 1829, 2^{de} klasse op 28 april 1832.

Op 11 juni 1866, 60 jaar oud, onderchef-loods.

Ontving voor zijn inzet bij de brand van de Thomas Hope op 18 maart 1871 als onderscheiding bij kononklijk besluit het kruis 2de klasse.

Bartholomeus Lamot 1815-1861

Loods, geboren op 4 november 1815, zoon van Cornelius en van Maria Magdalena De Gorter.

Huwde op 23 juli 1850 met Anna Catharina Jeannetta Dirickx, geboren te Antwerpen op 10 januari 1818, weduwe van Petrus Guilielmus Bortels,

Leerling-loods in 1836.

Overleed op 31 maart 1861.

Philippus Jacobus Lamot 1811-1892

Loods, geboren te Antwerpen op 31 maart 1811, zoon van Cornelius en van Maria Magdalena De Gorter.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Eerste huwelijk op 12 februari 1846 als zeilmaker, met Maria Antonia Woutergeerts, geboren te Antwerpen op 26 november 1816, dochter van Lambertus Waltherus en van Maria Cornelia Hoggremont.

Tweede huwelijk met Maria Anna Van der Heyden.

Ontving de medaille 2de klasse voor toewijding en moed bij koninklijk besluit van 16 september 1873.

Overleed op 28 januari 1892.

Bartholomeus Leemans c. 1780-1817

Loods aan boord van de Amerikaanse brik Marie, geboren te Antwerpen c. 1780, zoon van Joannes Franciscus, sluiswachter, en van Maria Theresia Van Eeckhoven.

Huwde op 25 frimaire XII met Joanna Theresia Horemans.

Loods op 16 augustus 1814.

Op 1 april 1817 op invaliditeit gezet door het loodsbestuur à 50 gulden per maand omwille van gezondheidsredenen die door eigen schuld geen verbetering laten verhoppen.

Overleed op 8 december 1817.

Joannes Baptista Magnus c. 1790-1832

Loods, geboren te Hemiksem (prov. Antwerpen) c. 1790, zoon van Melchior en van Anna Catharina Kerstens.

Huwde op 24 met 1815 Isabella Maria Antonietta Henriette Van Eeckhoven.

Effectieve loods op 6 februari 1819.

Loods 2^{de} klasse op 28 september 1820.

Loods 1^{ste} klasse op 4 augustus 1829

Overleed op 25 augustus 1832.

Georgius Josephus Meyers 1763-1847

Loods, geboren te Antwerpen op 8 maart 1763, zoon van Gerardus (Godefridus) en van Maria Anna Joanna Groenland.

Eerste huwelijk met Maria Catharina Piermans.

Tweede huwelijk met Anna Catharina Gomers.

Derde huwelijk in 1835 met Maria Anna Theresia Timmermans, geboren te Antwerpen op 15 juli 1777, weduwe van Jonnes Baptista Poinjart, dochter van Martinus en van Theresia Adriaenssens.

Loods bij brevet 1 germinal XIII,

loods door deliberatie 1814.

Ontvangt op 28 september 1820 gezien zijn hoge leeftijd maandelijks pensioen van 60 frank.

Overleed op 29 september 1847.

Gerardus Meyers c. 1776-1828

Loods, geboren c. 1776, zoon van Jan Baptist en van Isabelle Maria Visschers,

Huwde met Maria Everdepoel.

Gustaaf Asaert

Overleed op 29 september 1847.

Arnold Moortgat

Sloeproeiër, geboren te Antwerpen op 1 september 1791, zoon van Franciscus en van Joanna Gevers.

Benoemd zonder brevet en zonder deliberatie op 15 februari 1825 na verklaring van de griffier en met kennisneming van alle loodsen.

Met sloeproeiër Johan Grolus in 1827 buskruit vervoerd van Amerikaans schip Charles naar fort Liefkenshoek zonder geleide van bediende van het waterschoutsambt. Kreeg op vraag van gouverneur opschorting van dienst.

Robert Nelson

Loods, geboren te Yarmouth (Groot-Brittannië, co. Norfolk), c. 1758- 1773, 42 jaar in 1800-1815. Te Antwerpen sinds 1806.

Eerste huwelijk met Jenny Scot.

Mogelijk gehuwd met Maria Elisabeth Verstraeten in 1800-1815.

Pierre Nugent

Loods, geboren in Engeland, datum onbekend, ouders onbekend.

Overleed op 1 januari 1818.

François Joseph Olthof

Loods, geboren c. 1771.

Laurent Pillaert

Loods, geboren c. 1720-1735, 80 jaar in 1800-1815.

Petrus Josephus Pluskens 1786-1842

Loods, geboren te Antwerpen op 24 juli 1786, zoon van Franciscus Josephus en van Maria Elisabeth Van Ham.

Huwde met Catharina Willemsens.

Leerling-loods op 1 mei 1816, 3^{de} klasse op 28 september 1820, 2^{de} klasse op 18 december 1826, 1^{ste} klasse op 27 januari 1830.

Overleed op 16 februari 1842.

Jean Marie Nicolas Pop

Bediende bij het loodswezen.

Geboren in 1771, in 1813 42 jaar oud.

F. Poschet

Loods.

Vervangen door het loodsbestuur in 1816 door hulploeds P. Bogaert volgens brief van het loodsbestuur aan havenkapitein B. Solvijs.

In 1820 gerangschikt in 1^{ste} klasse.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

In 1821 bracht hij het Belgische schip Goede Hoop in het dok en legde aan de noordzijde aan.

Nicolaas Henricus Scheirlinckx

Sloeproeier bij het loodswezen, geboren te Antwerpen op 4 maart 1817, zoon van Petrus en van Cornelia Francisca Van Eehoven.

Huwde op 22 september 1841 met Joanna Maria Van Brusselen, geboren te Antwerpen op 5 oktober 1815, dochter van Guilielmus en van Joanna Catharina Vermunck.

Redde een vrouw uit de Koolvliet verder gered door sloeproeier Voermans.

Petrus Laurentius Servé

Loods, geboren te Antwerpen op 17 november 1795, zoon van Petrus Laurentius en van Anna Elisabeth Schuerwegen.

Eerste huwelijk met Isabella Petronella Dirickx.

Tweede huwelijk op 7 november 1844 met de winkelierster Maria Jacoba Maxi, geboren te Antwerpen op 15 december 1796, weduwe van Joannes Petrus Louf, dochter van Thomas en van Petronella Wattelé.

Joannes Baptista Sibick 1805-1856

Loods 2de klasse, geboren te Antwerpen op 14 juni 1805, zoon van Joannes Josephus en van Maria Theresia Meyers.

Ongehuwd.

Leerling-loods op 3 september 1833, 3^{de} klasse op 2 augustus 1836.

Overleed op 28 december 1856.

Joannes Baptista Sinave

Lid van de administratie van het loodswezen.

Nam ontslag op 5 augustus 1818.

Arnoldus Somers

Loods, geboren c. 1797.

In leven 1859.

Petrus Andreas Terreijn

Loods, geboren te Oostende (dep. Leie) op 31 juli 1789, zoon van Michel en van Maria Theresa Vandewege.

Huwde op 5 november 1815 met Anna Simonis, geboren te Dussen (prov. Noord-Brabant) op 12 juli 1792, dochter van Conrad en van Cornelia De Ruyter.

Op 5 februari 1817 door het loodsbestuur ontslagen omdat hij zijn schip waarvoor aangeduid heeft verlaten. De hoofdloods deed hem opzoeken zonder resultaat zodat zijn schip in het dok moest blijven. Volgens politie van het loodswezen van 22

Gustaaf Asaert

november 1815 mag een loods éénmaal aangeduid zijn schip niet verlaten alvorens het bereiken van de bestemming.

Petrus Tessenaer

Loods, geboren c. 1774, op 13 januari 1813, 39 jaar oud.

Pierre Georges Louis Thomas

Chef van de loodsen, lid van het Legioen van Eer, geboren c. 1776, afkomstig van Lille de Bréhat (Frankrijk, Côtes du Nord), sinds 1807 te Antwerpen..

Gehuwd met Anne Niemans, afkomstig van Vlissingen (dep. Bouches de l'Escaut).

In 1805 benoemd als adjunct van hoofdbestuurder van het loodswezen Guigon.

Hoofdloods van de binnendienst, door Napoleon benoemd in het Légion d'honneur in september 1811 voor het loodsen van de Charlemagne waarmede hij gedurende drie dagen opvoer.

Tobie Van Bortel

Chef-sloeproerier, geboren te Antwerpen op 16 november 1773, zoon van Egidius en van Anna Maria Paridaens. Benoemd tot chef-sloeproerier op 2 augustus 1815.

Alexis Van Coetsem

Loods, geboren in 1757-1772, 43 jaar in 1800-1815, huwde Anna Catharina Scheirs, 46 jaar oud, afkomstig van Vlissingen (prov. Zeeland) in 1807.

Thomas Pierre Joseph Louis Van Coetsem

Onderchef van het loodswezen, afkomstig van Lille de Brehat (Frankrijk), geboren c. 1769-1784, 31 jaar oud in 1800-1815.

Huwde Anne Nieman, in 1807 gekomen van Vlissingen (prov. Zeeland).

Joannes Van Coolput

Loods, geboren c. 1805-1822, 24 jaar in 1829-1846.

Huwde met Paulina Francisca Josepha Sacré, geboren te Gent.

Pierre Joseph van Coolput 1764-1811

Scheldeloods, geboren op 20 maart 1764, overleden op 23 april 1811.

Petrus Van den Abeele

Loods, geboren c. 1759-1774, in 1800-1815 41 jaar oud.

Gehuwd met Joanna Catharina Maes.

Jacobus Antonius Van den Bemden

Ontvanger-griffier, geboren te Antwerpen op 2 maart 1788, zoon van Philippus Jacobus en van Isabella Catharina Corthals.

Ontvanger-griffier 1815.

Philippus Jacobus Van den Bemden

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Griffier, geboren te Antwerpen op 10 september 1813, zoon van Jacobus Antonius (zie hoger) en van Maria Josepha Waerens.

Benoemd tot griffier voor zes maanden op 4 juli 1832, bevestigd op 13 augustus 1833.

Antonius Van der Heyden

Loods, geboren in 1798, 41 jaar oud in 1839.

Egidius Cornelius Van der Heyden

Zeeloods, geboren te Antwerpen op 5 maart 1798, zoon van Cornelis Josephus en van Joanna Cornelia Wils.

Eerste huwelijk met Lucia Schorten.

Tweede huwelijk op 11 augustus 1857 met Maria Ludovica Barbara De Laet, geboren te Antwerpen op 30 maart 1830, dochter van Adriana De Laet.

Leerling-loods 13 augustus 1829, loods 3^{de} klasse 27 januari 1830.

Egidius Petrus Antonius Van der Heyden

Loods, geboren te Antwerpen op 5 maart 1798, zoon van Cornelis Josephus en van Cornelia Wils.

Huwde op 11 augustus 1857 met De Laet

Johan Van der Sweep

Chef van de loodsen te land.

Voorheen commandant van de nationale korvet Amazone.

Benoemd ingevolge art 3 van reglement van 6 frimaire jaar XI door het loodsbestuur op dringend verzoek van de koophandel en het welzijn van de scheepvaart tot chef van de loodsen te land omdat de twee opperloodsen door de toenemende scheepvaart te veel van het loodsbestuur afwezig waren doo het gedurig afloodsen waardoor de dienst dikwijls werd vertraagd.

Brief van het loodsbestuur aan het bestuur van de stad Antwerpen, 5 juli 1827.

MA 1.035A (B), nr. 3.

Guilliemus Antonius Van Dongen

Loods, geboren te Rotterdam op 23 maart 1809, zoon van Adrianus en van Adriana Kamp.

Huwde met Joanna De Cleyn, geboren te Antwerpen in 1814.

Leerling-loods op 21 juni 1827, loods 3^{de} klasse op 13 augustus 1829, loods 2^{de} klasse op 27 augustus 1833, 1^{ste} klasse in 1843.

A. Van Eeckhoven

Volgens brief van het loodsbestuur aan de stad, dd 7/7/1830, provisioneel geschorst en thans geschorst voor 20 dagen wegens tegenstreving van het reglement van orde en slechte bejegening van sluismeester Aubert bij het uithalen van de Engelse brik Two Brothers. Ongetwijfeld een les voor andere loodsen aldus de brief.

Melchior Van Eeckhoven

Loods, geboren te Antwerpen op 4 januari 1784, zoon van Bartholomeus en van Isabella Vanswyvere.

Loods op 2 augustus 1815.

In 1820 gerangschikt in 2^{de} klasse.

Moest het Engelse schip *Mattslefs*, kapitein Garnick, geladen met poeder voor kanons om veiligheidsredenen brengen ter hoogte van fort Sint Philippus.

Gekwetst in 1821 door een vuurschot in het linkerbeen tijdens de uitoefening van zijn functies aan boord van het Engelse schip *Falcon*, kapitein Clark, volgens certificaat van de voorzitter van het bestuur van het loodswezen.

Volgens brief van 7 juni 1821 aan Kersjes, directeur van politie en waterschout, heeft het loodsbestuur bericht ontvangen van slecht en buitensporige gedrag van loods Van Eeckhoven ten huize van Jacobs, kastelein in De Hollandsche Tuin. Om hem te straffen vraagt het proces-verbaal.

Volgens brief van het loodsbestuur aan de havenkapitein dd. 17 juni 1822 heeft hij de Engelse brik *Union* van de rede naar het dok gebracht en een anker gevist.

Onder zijn verantwoordelijkheid liep de nationale kof *Dame Gerine* aan de grond ter hoogte van Valkenisse aan het schor van Waarden bij lage tij. Het schip kwam vlot bij hoge tij en zette zijn reis naar Londen voort.

Josephus Van Hemelrijck

Loods, geboren c. 1789, 69 jaar in 1858.

Joannes Franciscus Van Heurck 1804-1830

Loods, geboren te Antwerpen in 1804, zoon van Cornelius en van Isabella Corbet.

Overleed ongehuwd op 9 september 1830,

Joannes Baptista Van Lokeren 1812-1869

Binnenloods, geboren te Zele (prov. Oost-Vlaanderen), op 23 juni 1812, zoon van Joannes Baptista en van Maria Theresia Deman.

Huwde met Elisabeth Baltus.

Overleed op 20 november 1869

Petrus Josephus Van Meere c. 1777-1829

Loods, geboren te Antwerpen, c. 1777, zoon van Antonius en van Elisabeth Van Deuren.

Huwde op 30 germinal IX met Joanna Maria Van Uytrecht.

Loods 1^{ste} klasse op 28 september 1820

Overleed te Antwerpen op 4 juli 1829.

Het Loodswezen van de Stad Antwerpen 1817-1839

Petrus Laurentius Van Schil

Loods, geboren te Antwerpen op 25 november 1810, zoon van François, geboren te Antwerpen, en van Marie Vermeerbergen, geboren te Lodewijck (dep. Twee Nethen).

Joannes Lambertus Vantongeren

Sloeproeier, geboren te Middelburg (prov. Zeeland) op 1 oktober 1785, zoon van Jacobus en van Catharina Buyens.

Benoemd door brevet 15 november 1815.

Petrus Van Vrede

Loods, geboren te Antwerpen op 5 maart 1807, zoon van Cornelius en van Agnes Volkaert.

Huwde op 8 februari 1832 Helena Carolina Danco, geboren te Antwerpen op 8 januari 1801, dochter van Franciscus Josephus en van Isabella Rosa Haumont.

Tweede huwelijk op september 1835 met Joanna Constantia Maillard, geboren te Sint Niklaas (prov. Oost-Vlaanderen) op 13 maart 1812, dochter van Jacobus Josephus en van Maria Theresia Hooninck.

Derde huwelijk op 14 februari 1838 met Henrica Ludovica Apers, geboren te Kallo (prov. Oost-Vlaanderen) op 27 februari 1811, dochter van Petrus Franciscus en van Anna Catharina Van Mighem.

Leerling-loods 13 augustus 1829, loods 3^{de} klasse 28 april 1832.

Antonius Joannes Vatrín 1810-1875

Loods, geboren te Antwerpen op 8 met 1810, zoon van Antonius Franciscus en van Joanna Catharina Van Cauwenbergh.

Huwde met Maria Catharina Lamot.

Overleed op 27 augustus 1875.

Frans Verheyen

Overleden in 1827.

J. Vermeiren

Loods.

In 1820 gerangschikt in 1^{ste} klasse.

Charles Benoit Vermeulen c. 1785-1819

Loods, geboren te Antwerpen c. 1785, zoon van Antonis Franciscus en van Jacqueline Maria Van Berlo.

Huwde op 11 november 1794 met Magdalena Scheerlinckx.

Overleed op 25 maart 1819.

Gustaaf Asaert

P. Vermeulen

Als leerlingloods naar de kweekschool gestuurd met verzoek veronachtzaming van de lessen of wangedrag te melden.

Joannes Josephus Verschueren 1814-1850

Loods, geboren op 22 april 1814, zoon van Joannes Antonius en van Isabella Scherlincx.

Eerste huwelijk met Joanna Maria Van Cauwenbergh.

Tweede huwelijk op 10 februari 1847 met Joanna De Jonge, geboren te Breda (prov. Noord-Brabant) op 27 juli 1816, dochter van Peeter en van Dirkie Larone.

Leerlingloods in 1835.

Overleed op 14 augustus 1850.

A. Verschueren

Loods.

Belast met het loodsen in 1818 van het schip Eugenie, kapitein Dissin, naar Vlaanderen. Heeft proces-verbaal neergelegd over tekortkomingen.

In 1820 geplaatst in 2^{de} klasse.

Joannes Lambertus Vertongen

Conciërge van het loodsbestuur, geboren c. 1785.

Jacques Vinckevleugel

Loods, geboren in 1767-1782, 33 jaar in 1800-1815.

Huwde met Thérèse Huygens.

In brief dd. 26 september 1818 aan burgemeester en schepenen stelde het loodsbestuur dat Vinckevleugel een gewezen loods niet is toegelaten bij de reorganisatie van het loodswezen omdat hij verdacht was van een zware fout die niet kon worden bewezen. Hij werd echter toegelaten door zijn bewezen bekwaamheid maar is enkele maanden later wegens ongehoorzaamheid uit de dienst verwijderd. In zijn voordeel kon niets worden gedaan.

Petrus Josephus Wagemans

Loods, geboren te Antwerpen op 20 februari 1800, zoon van Guilielmus Gommarus, geboren te Deurne (prov. Antwerpen), en van Joanna Claessens, geboren te Antwerpen.

Huwde op 25 januari 1837 met Maria Theresia Catharina Cervier, geboren te Antwerpen op 2 februari 1807, dochter van Maria Ludovica Cervier.

Leerlingloods 13 augustus 1829, loods 3^{de} klasse 27 januari 1830.

* *

*

