

door C. van Hestrigt

Voordat in 1872 de door Ir. P. Caland ontworpen Nieuwe Waterweg in gebruik werd gesteld, was het voor zeeschepen een ware lijdensweg om Rotterdam te bereiken. Tot rond 1740 maakten de schepen gebruik van de Brielse Maas, naar na het dichtslippen van het Brielse Gat werd de route verlegd via het Haringvliet, Hollandsch Diep, Kil, Oude Maas en Nieuwe Maas, een reis van 95 km - 60 meer dan via het Brielse Gat. Ook deze route werd steeds moeilijker bruikbaar door de dichtslippen van het Goereesche Gat, zo'n 5 cm. per jaar. De thuisvarende Oost- en Westindiëvaarders, diep geladen met hun handelswaar, waren genoodzaakt een deel van hun lading op zee over te laden, alvorens hun reis te vervolgen. Ook werd dit overladen gedaan voor Brouwershaven en na de betoning van het Brouwershavense Gat (1838) vervolgden vele schepen hun weg via Grevelingen en Volkerak.

In 1830 werd het Voornee Kanaal in gebruik gesteld, wat een aanzienlijke verkorting van de reistijd gaf, maar dit kanaal was al snel verouderd en bovendien niet ijsvrij. In Rotterdam zuchtte men al dat Brouwershaven halverwege Indië lag. Weliswaar iets overdreven, maar van de gemiddelde reisduur van Rotterdam naar Indië, nl. 18 weken, nam de reis naar zee er 5 in beslag.

Pas toen in 1885 de Nieuwe Waterweg op voldoende diepte was, waren al deze omwegen niet meer nodig. Dit houdt in, dat in de periode van 1740 tot 1830 alle, en tot rond 1885 nog vele zeeschepen van of naar Rotterdam of Dordt het Hollandsch Diep bevoeren.

Het zal een prachtig gezicht geweest zijn de volgetuigde fregatschepen, barken, klippers, schoeners e.d. voorbij te zien varen. Maar het Hollandsch Diep is ook van oudsher de verbinding tussen Holland en Zeeland en niet te vergeten Antwerpen geweest. Jaarlijks passeerden en passeren nog - duizenden binnenvaartschepen Willemstad.

Het behoeft geen betoog dat de scheepvaart op deze lastige en drukke route bakens nodig had, zeker op het punt bij Willemstad waar Volkerak, Haringvliet en Hollandsch Diep te saamen komen. Overdag was de molen op de wallen een duidelijk baken, maar bij gunstige wind of tij werd ook 's nachts de reis vervolgd.

Op 3 april 1696 werd de Magistraat van Willemstad namens Prins Willem III geauthoriseerd "om aldaer te doen stellen een vuurbaecke ende die ten profijte van de stad te laten bedienen bij provisie voor den tijt van drie jaren al wanneer deselve magistraat wederom continuatie sal hebben te versoecken".

Het verzoek hiertoe was waarschijnlijk van de Willemstadse magistraat uitgegaan en alvorens toestemming te geven, werd op 19 maart 1696 door de Raad en Rokenmeesters van de Prins (toen ook Koning van Groot Brittannië) verzocht hen te informeren of de schippers in het algemeen wel genegen zouden zijn de kosten te dragen en het de schippers niet zou belletten om in de haven aan te leggen en bevendien of het wel in het belang van de stad zou zijn om het vuurbaken zelf te exploiteren. De magistraat zag hierin echter geen overkomelijke bezwaren.

Na de ontvangen autorisatie werd op 2 juni 1696 in het college van wethouders de schout er Johan Orizandt gemachtigd om met de heren Paulus Loy en Wm Alphons Meijsbergh te gaan naar het Strionse Sas en de Hille omme haer te informeren wegens de vuurbaeckens aldaer staend en de stad in het zetten van een vuurbaecke alhier te dienen".

Het vuurbaken werd gebouwd door Theunis Pieterse Moes op het contrescarp buiten de Waterpoort, ongeveer op de plaats waar ook nu het huidige baken staat.

Het zelf exploiteren van het baken bracht niet de verwachte baten op en op 9.2.1700 schreef de magistraat een brief naar den Haag, waarin zij klaagden, dat het 1e jaar niet meer opbracht dan 266 car. gl. 2 st., het 2e jaar 139 car. gl. en het 3e jaar 92 gl. 6 st., waarna na aftrek van het collectegeld, de kosten van olie

Instructie en Ordonnantie/

Waar op Shout, Burgermeesters en Schepenen der Stadt
en Land van WILLEM-STAD als in dato den 3 April,
1696. specialijk zijnde Grootroyceert / haer

VUUR-BAKEN,

Sttaande op het Loutrescharp buyten de Waterpoort aldaar / hebben
Overpagt,

Berestelick sal by Baken-Meester gehouden zijn / den Lan-
den van 't voorsz Baken aan te stecken / ofte doch aantecken / dat behoofelijck
zijnde acht maanden in 't Jaar: En daar toe leveren op sinen houen den Dyp/
dick sal by den voorsz Landen bestaam ende digt van Glasten als anders moeten
inderhouden / en deselve tweemaal des wecks schoonmaken / ~~Soort~~ schoonmaken.
Waar tegens den selven Baken-Meester Jaarlijcst uit de voorsz Davende Scheyen sal profiteren
en trecken / ~~anrechtvallende~~ ^{staats} ~~aanrechtvallende~~
Teweten van yder Raey-Zeyl Schip, ~~Jaars~~ 1 guld. 4 stuys.
Item van yder Pleyt, Drimmelaar, Bylander, Aarsvelder, Smaltship of andere,
pynge of meer Hollants Lasten konnende voeren 12 stuys.
Item van alle Turf-Schepen 500 Tonnen of meer konnende voeren, gelijcke
En laastelijck van alle mindere 'tzy Turf of andere Schepen en Schuyten half gelt
en sulx van yder maar 6 stuys.
Dog zullen alle Schuyten geen twee Lasten konnende voeren, van 't voorz Bakengelt vry en
Exempt zijn.

Den Baken-Meester sal het voorz gelt ter bequamer plaats, daar 't hem dienstig soude mogen
zijn, 'tzy tot Willem-Stad, Stryense-Zas, of in de Kil, mogen Ontfangen en Invorderen.

Schou, Burgermeesters en Schepenen voornoemt / verfoe-
ken by desen / alle Heeren Officieren en Gerechten / den Baken-Meester indien hem buyten bet-
wagunge eenig onbillige mogte voorkomen / de behulpige hand te bieden / zulkende van gelijcke
ke in sulke en adere gevallen alhier ter Stede voorkomende / geschieden. Actum in Collegio
op den Stadshuse van Willem-Stad / desen 2^{de} May 1716. present d'Heer Schout Cornelis van
Wesel, den buyen Burgerme Barram Johan Radbuls, den binnen Burgerme^{re} ~~Docto~~ Martinus
van Dalen, en de de Schepenen.

Ter Ordonnantie van deselve

LAURENS van den BROEK, Secr.

*Te Dordrecht, Gedrukt by Matthens de Vries, Boek-verkooper woonende over de
Vijcb-brugge, in Erasmus. Anno 1716.*

en reparatie in 3 jaar niet meer overbleef dan 210 gulden. Zij verzochten dan ook het bakken publiekelijk te mogen verpachten " 't zij in de Kil of Strijense Sas, alwaar de suppl. welligt meer van sullen maken, alsoo de schepen, die encht passerende, beter kunnen gekregen werden, kunnende zij suppl. in het Hollandsch Diep van ses schepen dickmaals niet één gelt krijgen, besonder wanneer 't een harde kouw waeijt".

Zulks geschiedde ook, iets wat men nu naar ik geen privatisering noemt. De gemeente was van de lasten af en het leverde ook nog een aardige duit op. De eerste pachter was Adriaan Coudt, wonend op het Sas van Strijen, en de pachtsoom bedroeg f.225,- per jaar voor 3 achtereenvolgende jaren. De tarieven waren voor een raschip 24 stuiver, voor pleiten e.d., 20 lasten of meer kunnende voeren, 12 stuiver, andere schepen 6 stuiver per jaar. Vrij van bakengeld waren schepen kleiner dan 2 last. Hij mocht dit geld innen voor Willemstad, bij Strijen Sas of in de Kil. De schippers ontvingen als bewijs van betaling een bakpenning. Hij was gehouden van 1 september tot 30 april vanaf een uur na zonsopgang het licht, dat van verre gezien zou kunnen worden, de gehele nacht brandende te houden en op eigen kosten de olie te leveren. De lamp diende ook tweemaal per week schoongemaakt te worden.

In 1703 werd het bakken verpacht aan Hendrik Domini, ook aan het Sas wonende, voor f.180,-. Het jaar daarop werd Cornaz van de Broek de pachter voor 200 gulden per jaar, omdat Domini in gebreke was gebleven voldoende borgen te stellen. In 1707 pachtte hij het bakken weer, nu voor 350,- per gulden p.j. en in 1713 voor 500 gulden.

In 1722 werd het oude vuurbaken afgebroken en werd door Alphonse Lacourte voor 497 gulden een nieuw bakken geplaatst, 18 voet hoog, met een houten bordes rondom de lantaarn. Deze lantaarn moest 5½ voet hoog zijn, van onderen breed 2 voet 3 duis en van boven 3 voet 1 duis. Op de lantaarn een kap met 4 eiken stijlen, bedekt met lood en voorzien van glas.



Al met al was het bakken een goudrijtje voor de gemeente. Veel kosten werden er niet aan gemaakt. In 1800 werd het bakken afgebroken, gedeeltelijk vernieuwd en weer opgebouwd. In 1809 werd ieder raam van het bakken voorzien van 9 ruiten in lood.

Tijdens de franse bezetting lag de scheepvaart bijna plat, maar na het vertrek der fransen leefde zij weer op. Dan beginnen ook de klachten vanuit den Haag in Willemstad binnen te stromen over de slechte verlichting door het bakken. Uit een rapport van 24.4.1815 van de Kapitein ter Zee belast met onderzoek over het loodswezen en de pilotage in het zuidelijk departement: "De verlichting aan de Willemstad, een der voornameste ter bevordering van de scheepvaart van het Hollandsch Diep naar de Dordtse Kil of vandaar door het Hollandsch Diep benedenwaarts bijzonder onvoldoende zijnde, bestaande in eens niet zeer grote Lamptaarn, verlicht door twee kleine blikken Stedelampstaarnlampjes met een enkele pot zonder lichtkaatsen...zeer weinig licht...nauwelijks op 300 roeden gezien wordend.. klachten gegrond. Door de gezamenlijke schippers in het verlopen jaar 1814 opgebracht aan de Willemstad 1097 gl. 4 st., waar gewis een goede verlichting kan opgehouden worden." Het advies was: vernieuwen en vergroten der lampstaarne met 4 verlichtende zijden naar de div. vaarrichtingen met 4 Engelsche lampen, alle met

De inkomsten voor de gemeente namen gestadig toe, zeker toen de scheepvaart over het Hollandsch Diep toenam door de verzanding van het Brielse Gat: 1737 f.760,- Steven de Kreek, 1751 f.1080,- Pieter Bijl uit 'sGravendeel. Deze laatste werd in 1752 van de pacht ontheven i.v.m. moeilijkheden met diverse schippers en het niet betalen van het jaarlijkse voorschot op de pacht: "een slegt persoon die veel meer schulden dan goederen had".

een koperverzilverde lichtkaatsers en cirkelvormige bolleglazen, 4-hoekig glasaam met ordinair glas dichtgemaakt.

Op 18.10.1816 geeft de Gouverneur der Provincie, gezien deze kennisgeving, opdracht tot verbetering van de verlichting. Of dit uitgevoerd is zoals aanbevolen is niet bekend, maar de klachten blijven binnenstromen.

In 1817 krijgt de burgemeester weer een brief van de Kapitein ter Zee: gebleken is dat de verlichting aan de Willemsstad wegens het op de wallen staande hoge gebouwt niet op de wallen geplaatst kan worden, tenzij alle bomen omgekapt worden, maar om het nut als merk voor de schippers hiervan afziet. Hij adviseert de verlichting, die niet alleen van groot belang is voor de binnenschippers, maar ook voor zeeschepen, uit tenminste 3 ergandsche lampen van gewone grootte en voorzien van goede lichtkaatsers moet bestaan.

Drie jaar later, op 15.5.1820 schrijft de provincie, dat volgens Kapitein ter Zee Twent, dat de verlichting, ofschoon die enige verbetering heeft ondergaan, nog steeds onvoldoende is (te flauw, geen kruispeiling mogelijk met Strijense Sas). En er wordt een schets gestuurd hoe het er eigenlijk uit moet zien (de tekening toont een baken met een dichte onderbouw, ongeveer als het huidige baken). De gemeente stuurt de schets op naar de rotterdamsche aannemer C.Philippose en Deze schrijft terug: "zo'n lantaarn als geschetst zal bijna f.2000,- kosten, maar ik kan een lantaarn in dit forasat iets kleiner maken met een lamp met een pijp of flam, dat zal maar 1/3 der consumptie kosten en er behoeft geen wachter bij te blijven en zoo een lantaarn en lamp kost behelpe het opzetten tussen de 250 en 300 gulden."

Dit was nog eens een aannemer naar het hart der zuinige Willemsstadse bestuurders! Het lukte ze ook nog om bij gedeputeerde staten toestemming te krijgen voor de bouw van de vereenvoudigde lantaarn, waarvan de kosten uiteindelijk f.293,- bedroegen. Bovendien werd het verzoek van de gemeente geauthoriseerd om een personele omslag te heffen ter voorziening in het jaarlijks

onderhoud van de lantaarn (voor de 3 klassen woningen resp. f.1,80, f.1,20 en f. 0,60).

In den Haag wilde men al lang af van de al die verschillende voorrechten van gemeenten en particulieren en wilde men de vuurbakens, voor zowel het onderhoud als de geheven gelden, overhevelen naar het Departement van Marine. Al in 1817 werd een verzoek via Gedeputeerde Staten ontvangen om opgave te doen voor een schadeloosstelling.

Den volgt een jarenlang touwtrekken over de hoogte van de schadeloosstelling en de wijze van betaling, waarvan ik u de details zal besparen. Alleen één voorbeeld: in 1826 wilde Willemsstad f.1600,- voor het gebouw der lantaarn en jaarlijkse f.1500,- aan de stedelijke kas. Het tegenvoorstel was f.8500,- plus f.500,- voor de opstellen.

Het duurde tot 1.4.1835 voordat eindelijk alle knopen doorgehekt waren en het baken (en ook andere part.bakens in het land) naar het Departement van Marine overging. Willemsstad mocht niet ontevreden zijn, want de uiteindelijke schadeloosstelling bedroeg f.20.687,50 in een betaling ineens, voor welk bedrag men besloot een inschrijving te doen op het Grootboek der Nationale Rentegevende Schuld à 3% 1/2, groot f.39.000,- waarvan de jaarlijkse rente bedroeg f.975,-.

Het lichtbaken, eens een goudmijntje voor de gemeente en een niet altijd holdere gids in de duisternis voor de schippers, laat nog steeds, nu bijna 3 eeuwen lang, zijn licht schijnen voor allen die het Hollandsch Diep beveren.

-o-o-o-

Bronnen: O.A.Gen W'stad 15, 417, 430, 437,457, 491,506,977, 978, 981, 982 -Res.boeken 1/2-3-4-6-7- e.a.