

# Bakenloodjes

## nader bekeken

In dit artikel wil ik (mogelijke) bakenloodjes bespreken om hierin enige duidelijkheid te scheppen. Door contacten met andere verzamelaars, musea en detectoramateurs heb ik het één en ander boven water kunnen krijgen. Vooral ook de contacten met- en het bezoek aan- het Scheepsarcheologisch museum te Ketelhaven (met name de gesprekken en correspondentie met de toenmalige conservator André Wijsenbeek) hebben mij geholpen. De opgedane 'kennis' en de in de loop der jaren verzamelde aanvullingen wil ik graag delen met anderen om zodoende meer inzicht te krijgen in de loodjes materie en anderen te stimuleren om aanvullende informatie toe te voegen zodat we via internet ([www.loodjes.nl](http://www.loodjes.nl)) een zo volledig mogelijke database kunnen raadplegen.

### Loodjes

'Loodjes' is een algemene benaming, maar de penningen hoeven niet per definitie van lood te zijn en kunnen net zo goed van andere metalen vervaardigd zijn. In dit artikel zal ik echter alleen de naam 'loodjes' hanteren.

### Loodjes als belasting-betalingsbewijs

Loodjes als belasting- betalingsbewijs: hieronder kunnen worden verstaan; baken-, haven-, vuur-, veer-, tonnenloodjes, sluis- en moddergeld dus loodjes welke betrekking hadden op de scheepvaart in algemene zin, een soort van vroege belasting. Er valt echter ook te denken aan tolpenningen welke een

bewijs waren dat er tol was betaald om een bepaalde plaats / tol te passeren.

### Een stukje geschiedenis over de bebakening rond de Nederlandse kusten

Iemand zal vroeger wel op het heldere idee gekomen zijn vuur uit de stookplaats te nemen om daarmee de zoekende vissers bij te lichten en de plaats te wijzen waar ze aan land konden gaan met hun vangst.

Zo'n vuur werd slechts ontstoken als het nodig was voor de terugkomst van de schepen. Een simpel houtvuur of een vuur van een ander gemakkelijk verkrijgbaar brandbaar materiaal zoals turf of mest was bestemd voor de eigen

mensen en ze werd gedoofd zodra iedereen weer veilig thuis was. Eerder zullen er ook al tekens voor overdag zijn opgericht, zoals stokken en tonnen om op het water ter plekke te waarschuwen voor ondiepten.

Over vuurbakens is voor het eerst door de Romeinen schriftelijk wat vastgelegd. De Romeinen bouwden in ons land vuurtorens, niet alleen voor vissers, maar ook voor handelaren en militairen die de oversteek naar Engeland maakten en voor het kunnen vinden van de monding van de Rijn bij Katwijk. Ze bouwden burchten en het is vrijwel zeker dat aan het grote kasteel Brittenburg een hoge toren is gebouwd waarop een vuur brandde.

In de 18e eeuw spraken vissers uit Katwijk nog over de toren van Kalla, waarvan de ruïnes op enige afstand uit de kust hinder opleverden doordat hun netten er achter bleven haken. De naam Kalla kan een aanwijzing zijn dat de vuurtoren tijdens het bewind van keizer Caligula (37-41 na Chr.) gebouwd is.

Evenals van deze vuurtoren zijn de mogelijke bewijzen voor de eerste vissersvuren langs de kust door zware overstromingen en de daardoor teruggedrongen kustlijn volledig weggevaagd.

De voortdurende veranderingen in de zeegaten en de riviermondingen waren kenmerkend voor de vroegste geschiedenis van ons land. Duidelijke bewijzen over kapen en vuurbakens komen pas, als zaken worden beschreven, wat direct verband houdt met de groeiende en bloeiende scheepvaart en handel.

In de begintijd was het varen veel belangrijker dan we misschien zouden denken.

Ons land was, vooral in het westen en het noorden, door de vele moerassen en veenplassen, over land een moeilijk begaanbaar gebied. De hoger gelegen gebieden waren dicht bebost en er was dus veel durf en inspanning nodig om met kostbare goederen over land van de ene naar de andere plaats te gaan.

De natuurlijke waterwegen, rivieren en de kreken, waren wat dat betreft veel aantrekkelijker. Vijanden en rovers moesten minstens ook over goede schepen beschikken om de goederenstromen te verstoren en dat was een handicap, die in het voordeel van de ontwikkelde steden uitviel. In die tijd was het dus veiliger en gemakkelijker om over het water te gaan in plaats van over land. Bovendien waren juist de rivieren en meren op hun beurt weer onoverkomelijke hindernissen voor het landverkeer. Vandaar dat de ontwikkeling toen geheel door de loop van het water werd bepaald, wat we ons nu haast niet meer voor kunnen stellen.

Tot diep in het binnenland bevonden zich handelsplaatsen, zoals Maastricht, Venlo, Roermond,

Afb. 01  
Kaart van Pieter  
Goos uit 1666.



Nijmegen, Zutphen, Deventer, Hasselt, Zwolle, Kampen, Harderwijk en Elburg, welke via de rivier bereikbaar waren. De steden hadden groot belang bij een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Zodra die zich ging uitstrekken tot de Oostzee en naar Engeland en Frankrijk, met als achterland het Rijnland, werd de verkenning van de kust ook voor dat achterland belangrijk. Daarom zijn overal langs de kust al in de middeleeuwen vierboeten en kapen opgericht: Nieuwpoort, Blankenberge, Heist, Westkapelle, Schouwen, Goedereede, Den Briel, Ter Heyde, Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Egmond, Huis-duinen, Texel, Vlieland en Terschelling. Soms werden ze met name genoemd, soms stonden ze op oude kaarten of was er sprake van het heffen van

vuur- en bakengeld, één van de inkomstenbronnen van de landgraven. Sommige waren alleen van plaatselijk (vissers)belang, andere voor de doorgaande scheepvaart.

Bakengeld was al heel vroeg in de Nederlandse geschiedenis bekend: een Schepenbrief van Steenberg, van 18 mei 1337 legt vast dat een bepaalde jaarrente zal worden gebruikt als 'bakenghelde, die diepe mede te bakenne van Steenberghen noertwaart tot der Strienen toe ...' enz. Ook voor de kosten van het in standhouden van de bebakening werd dus het woord bakengeld gebruikt. (Uit: Oude Vaderlandse Rechtsbronnen, mr. W. Bezemer: Oude rechten van Steenberg, 's-Gravenhage, M. Nijhoff, 1897.)

Er werd dus van oudsher Baken-geld betaald. Een probleem was echter het betalingsbewijs voor deze vorm van belasting of tol. Omdat papier niet echt handig was op het water is toen gekozen voor loden penningen.

### De Zuiderzee

Op- en rond de voormalige Zuiderzee zijn de meeste loodjes gebruikt en ik wil dan ook met het bespreken van de hier gebruikte loodjes beginnen. Op de kaart van Pieter Goos uit 1666 van de Zuiderzee is te zien dat deze zee moeilijk begaanbaar was, vooral bij maanloze nachten en slecht weer. (afb. 01)

De meest noordelijke stad aan de voormalige Zuiderzee waarvan mij bakenloodjes bekend zijn is Medemblik. Het zijn zeer >>



Afb. 02



Afb. 03



Afb. 05



Afb. 05



Afb. 06



>> waarschijnlijk vuurlodjes voor het plaatselijke havenvuur uit 1660 en 1680. (afb. 02) Van het volgende loodje is gelukkig wat meer bekend. Ze zijn mij bekend van 1890 tot en met 1921. (afb. 03) Eind 19<sup>e</sup> eeuw werd er behoorlijk geïnvesteerd in de havenverlichting van Medemblik en dit leidde tot de herinvoering van het vuurgeld. Aanvankelijk werd de inning hiervan uitbesteed. De gemeente verpachtte in 1883 de haven- en vuurgelden voor een periode van drie jaar, maar in 1892 werd van deze verpachting afgestapt en besloot men de in-

ning van de gelden zelf ter hand te nemen. Gelijkzeitig werd de functie van havenmeester nieuw leven ingeblazen. Een van zijn taken was het toezicht op het ontsteken en doven van de havenlichten. Daarbij hoorde ook de controle op het schoon- en in orde houden van de lantaarns en de glazen. Het ontsteken en onderhouden van de lichten bleef een taak van twee gemeentewerkers. Een andere belangrijke taak van de nieuwe havenmeester werd het innen van de haven- en vuurgelden. Het ingeslagen nummer is een

volgnummer wat de havenmeester gebruikte voor zijn administratie welke hij verplicht was bij te houden voor het geïnde vuurgeld. Elk lood was in het register terug te vinden, onder vermelding van de datum, de naam van de schipper en het nummer van het lood. Wanneer het een vissersvaartuig betrof werd in het register van de havenmeester ook het letterteken en nummer van het schip genoteerd. De hoogte van het vuurgeld in Medemblik bedroeg een gulden per jaar. Elke schipper die de haven van de stad aandeed diende dit bedrag aan de havenmeester te

voldoen. Als betaalbewijs ontving de schipper het hierbij afgebeelde zogenaamde vuurlood als bewijs en kon hij de rest van het jaar zonder betaling van vuurgeld de haven van Medemblik binnenlopen. In de 'Jaaruitgave Oudheidkundige Vereniging "Medenblik" nr.15', Medemblik, 2006, heeft Peter Swart op pagina 17 - 28 een interessant artikel geschreven; 'Een bakken voor de stad: de geschiedenis van het Medemblicker havenlicht'. (Dit artikel is ook na te lezen op [www.loodjes.nl/CWF.html](http://www.loodjes.nl/CWF.html)). (afb. 04)

### Suyderzeese vuurbakens

In de verordening van 1699 besloten de Staten van Holland en West-Friesland om drie vuurtorens langs de Zuiderzee te laten bouwen. De bouw was in 1702 voltooid. (afb. 05) Er werd een vuurbaken gebouwd bij de Gelderse Hoek (het huidige De Ven), op het eiland Marken en bij het IJ-oord (Durgerdam). In de collectie van het Teylers museum te Haarlem bevindt zich een zilveren gedenkpenning uitgegeven in 1702 met het opschrift "Suyderzeese Vuurbakens" en de afbeelding van de drie vuurtorens, de middelste toren is afgebeeld met een lantaarn, de buitenste twee torens hebben een open kolenvuur (dit zou

echter geen juiste weergave van de werkelijkheid blijken te zijn). (afb. 06)

In 1714 is er ook een zilveren penning uitgegeven ter nagedachtenis van het leggen van de eerste steen voor het licht bij Durgerdam. Op de penning staan twee kolenvuurbakens en één lantaarn. Dat was de oorspronkelijke bedoeling. Echter, de vuurbakens bij Durgerdam en de Gelderse Hoek kregen beide een lantaarn. De drie vuurtorens werden de Suyderzeese Vuurbakens genoemd, of in tegenstelling tot de vuren langs de kust voor de zeeschepen de 'binnenvuren'. De toren op Marken had als enige een open kolenvuur, de twee andere waren uitgerust met een lantaarn waarin olie of traan werd gestookt, dit in tegenstelling met de bedoeling van de Zuiderzeeschippers, welke minstens twee torens wilden hebben waarop kolen werd gestookt, omdat het schijnsel van het kolenvuur veel

verder reikte. Om de kosten te beperken, werd echter besloten om één kolenvuur te bouwen. Het geld voor het onderhoud van de bakens werd in Amsterdam geïnd.

Enkhuizen had al vóór 1700 een vuurtoren welke aan de Noorder Dijk, bij de Ven Hoek stond. Een schip van boven de 12 last moest per jaar 32 stuivers betalen voor de in standhouding van de bebakening. Een schip onder de 12 last moest hiervoor de helft, dus 16 stuivers per jaar betalen. Eén last was ongeveer 2 ton. Zeeschepen kregen in de regel een kwitantie van papier, maar voor de kleine scheepvaart op de Zuiderzee was dit minder geschikt. Een loodje was wattervast, redelijk goedkoop en eenvoudig te bewerken of her te verwerken. Grote schepen kregen een groter loodje dan de kleinere. Visserschepen, loodschuyten en waterschepen kregen korting. Het bakensloodje was dus een

bewijs van betaling. Als teken dat een reductie was toegepast werd van het vuurlood voor visserschepen en loodschuyten een stuk afgeknipt.

De schippers waren creatief in het vinden van een manier om geen belasting te hoeven betalen. Als de ene schipper aan wal bleef werd het loodje uitgeleend aan een collega. Om dit misbruik tegen te gaan werden op de loodjes de initialen van de schipper ingeslagen.

Tot ongeveer 1750 werden er loodjes uitgegeven met soms het stadswapen van Amsterdam, Enkhuizen, Haarlem, Hoorn en andere steden boven de leeuw, hierna werd een algemene ster afgebeeld. Vanaf ongeveer 1808 tot 1836 werd het omschrift vervangen door 'HOLLAND'. (afb. 07)

**Tonnenloodjes Enkhuizen**  
Enkhuizen verzorgde de beton-

ning van de Zuiderzee. Hiervoor werden grote- en kleine tonnenloden uitgegeven. (afb. 08,09) De grote loden dragen het gekroond stadswapen van Enkhuizen binnen een 'touwkader', met aan weerszijden van het wapen het jaartal, links ingeslagen de twee eeuwcijfers en rechts geklopt met de twee cijfers van het jaartal.

**Wordt vervolgd.**

Afb. 09



Afb. 04



Afb. 07



Afb. 08

