

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Protocoll der durch den Wiener Kongress für die
Organisation und Administration der Rheinschiffahrt
Instituirten Central-Commission. 1822-1832
1824**

340 (13.11.1824)

gefällige Schreiben vom 13. v. M., die nicht von uns abhängen, zu entschuldigen; können wir auf die weitere Zuschrift vom 31. v. M. nunmehr die Versicherung geben; dass wir die Untersuchung wegen Arrestierung des Oberdahn'schen Schiffes mit allem Nachdruck betrieben und darum jetzt im Stande sind; der Königl. Regierung vollständigen Aufschluss zu geben."

"Es ist nämlich unzweifelhaft; dass bei der Arrestierung des genannten Schiffers der Handelsmann Scharpff in der Rheinschanze gar nicht betheiltigt, sohin dessen Beschwerde, welche mit so grillen Farben dargestellt wurde; gar nicht begründet sey."

"Johann Oberdahn ist dieseitiger Untertan sein Schiff wurde in dem dieseitigen Rhein- und Neekar-Hafen arrestirt, sohin von der dieseitigen Local-Behörde durchaus keine Handlung vorgenommen; wozu sie nicht, vermolge der Territorial-Hoheit, der Strom- und Hafen-Polizei vollkommen bewehigt war."

"Wenn Handelsmann Scharpff durch eine solche Verfügung sich verletzt glaubt; so konnten wir von den bisher bethätigten nachbarlichen Gerinnungen einer Königl. Regierung erwarten; dass Wohl dieselbe vor allem dem Grunde der Betheiligung und der Beschwerde Scharpffs nachforschen würde. Dies hätte sogleich die Hinfälligkeit der ganzen Beschwerde Scharpffs nach sich ziehen müssen."

Da es einer Königl. Regierung nicht gefällig war, auf diese Weise zu verfahren; so war das hiesige Stadtamt genöthigt, den Gegenbeweis einzuleiten; und desfalls eine zeitraubende Correspondenz mit dem Staats-Procurator in Mainz zu führen."

Durch die dort bewirkte Vernehmung der betheiligten Handelsleute und durch den ganzen Gang der ihrem Ende nahen Untersuchung, hat sich bis jetzt herausgestellt:

1) Dass der hiesige Handelsmann Ludwig Prenner, Eigenthümer und Speditur der auf dem Oberdahn'schen Schiffe arrestirten Waaren war.

2) dass aber dieser Prenner und Johann Oberdahn, gemeinschaftlich dahin wirkten, um besagte Waaren aus dem hiesigen Lagerhause, der hier gesetzlich bestehender Tourefahrt zu entziehen, was nicht allein dem 5. 15. der Octroi-Convention vom Jahre 1806 zuwider; sondern auch durch dieseitige, für Verladungen in dem Hafen gegebene potenzielle Vorschriften verpönt ist."

3) Dass endlich Scharpff, um solches gesetzwidrige Beginnen zu unterstützen, nur seinen Namen als Speditur hergegeben; sogar

an

an des Handelsmann Carl Schmitz in Mainz geschrieben hat:
1. nach der hier abschriftlich beigefügten, amtlich beglaubten eidlichen
Vernehmlassung desselben, vom 28. v. M., wie folgt: "dieser Letz-
tere moege an Ersteren einen Brief in dem Sinne schreiben, als
wenn er Waaren von Penner in Mannheim zu beziehen hätte,
und diese Waaren, zum Weiter-Spediren, an ihn, Scharpff, adres-
siren lassen würde, u. s. w."

"Durch diese aktenmäßigen Data zeigt sich, dass Handelsmann
Scharpff, zu irgend einer Klage, keinen Grund hat, und sollte er,
gegen alle Wahrscheinlichkeit, in dem Falle seyn, entweder den
Handelsmann Penner oder den Schiffer C. Verdahn, aus einem
Contracte belangen zu müssen, so wird er desfalls an die dis-
seitigen Gerichte zu verweisen seyn."

"Wir beharren etc."

Indem der unterzeichnete Bevollmächtigte, in Erwartung des
durch fortdauernde Abwesenheit des Verdahn, bis dahin auf-
gehaltenen End Resultats der eingeleiteten amtlichen Untersuchung
sich behüt, die hochgeehrten Herrn. Mitglieder dieser Commis-
sion, von dieser ihm vorläufig zugekommenen amtlichen Erwie-
derung des Großherzoglichen Nickar. Kreis. Directoriums, an
die Königlich Bawrische Regierung in Speier, in Kenntniß
zu setzen, darf derselbe mit vollkommener Beifriedigung auf
den Inhalt der über diesen Vorgang, im 335. Protocolle vom
2/23. v. M. und im 339. Protocolle vom 6. v. M., vorläufig
abgegebenen Erklärungen zurückblicken, und es ihrer eigenen
unbefangenen Beurtheilung lediglich überlassen, damit die
Angaben und Behauptungen zu vergleichen, welche der König-
lich Bawrische Herr Bevollmächtigte über diese angebliche
Proclamation mit so viel Zuversicht vorgebracht hat, übrigens
jede weitere Erklärung hierüber, die sein höchster Hof angemes-
sen erachten dürfte, sich lediglich vorbehaltend.

Baiern, Alle oben angeführten Nebenstände meines verehrten Herrn
Collegen verändern die Hauptsache nicht im Geringsten.

Ein in dem Königlich Bawrischen Hafen der Rhinschanze
befrachtetes Schiff eines conventionsmäßig hierzu berechtigten Gildeschiffers,
wurde bei aller Beobachtung vorgeschriebener Verordnung und For-
malitäten zu Mannheim willkürlich arretirt, da in der Rhein-
schanze geladenen Güter wurden im Hafen bei Mannheim gewalt-
sam ausgeladen und der Schiffer mit dem übrigen Gut entlassen.

Dieser

Dieser Punkt ist es allein, welchen die hochverehrten Glieder der Central-Commission zu beurtheilen haben.

Wenn übrigens 1, der Handelsmann Prenner in Mannheim bei der zwetschen Versendung betheiligt gewesen ist, was bisher von niemand bestritten wurde, so giebt dieser Umstand der Mannheimer Stadt-Behörde kein Recht, die Güter, welche in der Königlich-Bairischen Rheinschanze eingeladen und mit diesseitigen Fracht-Briefen abgesendet wurden, auf dem Rhein zu arretiren, und ausladen zu lassen. Der Eigenthümer der Güter hat allein den Weg zu bestimmen, den sein Eigenthum nehmen soll, der versendende Kaufmann muß dieser Bestimmung nachkommen und keine fremde Behörde kann sich dieser Anweisung widersetzen, solange die Handelsstrasse offen ist.

Der Großherzoglich-Badische Herr Commissär sagt: Scharpff sei nicht betheiligt, er hat doch die Güter verladen, die Frachtbriefe ausgestellt. — Wer ist denn als Spediteur dieses Gutes anzusehen? Scharpff nennt sie selbst Speditions-Guts. Wie kann Prenner Spediteur seyn? Die Güter wurden in der Rheinschanze ins Schiff gebracht. Von daher fuhr das Schiff ab, und dieses beladene Schiff wurde auf dem Rhein arretirt.

2, Das Schreiben an Handelsmann C. Schmitz, woron die Rede ist, mag richtig seyn, es mag auf eine Handlungs-Speculation Bezug haben, es mag wirklich auf diesen Fall geschrieben seyn; so ist immer das arretirte Schiff und Gut eine willkürliche conventionswidrige Handlung der städtischen Behörde zu Mannheim.

Ich ersuche daher eine hochverehrliche Central-Commission über das reine Factum zu urtheilen, und hiernach ihren definitiven Beschluß zu fassen, und zu erkennen, daß Schiff und Gut bei Mannheim von der dortigen städtischen Behörde conventionswidrig arretirt wurden.

Conclusum.

Die bisher von dem Großherzoglich-Badischen Herrn Bevollmächtigten gegebenen vorläufigen Aufschlüsse haben die Central-Commission noch nicht überzeugt, daß hier in vorliegendem Fall kein den Verträgen über die Rheinschiffahrt entgegen laufender Eingriff von Seiten des Stadtvorstandes von Mannheim begangen worden sey. — Sie wiederholt also lediglich ihre Beschlüsse in dieser Sache, und
siehet

siehet der noch abgehenden beruhigenden Zusicherung von Seiten des Großherzoglich Badischen Hofes entgegen.

Hessen behält sich das Protocoll offen.

Baden; Auf den vorstehenden Beschlufs der Central-Commission beschränkt sich der Großherzogliche Bevollmächtigte lediglich zu bemerken; das diese Conclusion, durch den in der letzten Sitzung gefassten Beschlufs derselben, welche eine Frist von 16 Tagen zur Abgabe einer erschöpfenden Erklärung anberaumen zu müssen glaubte, solange diese Frist nicht verstrichen, durchaus nicht präjudiciren kann, wie denn derselbe sowohl in dieser Beziehung, als auf die weitere Erklärung des Königlich Baiarischen Herrn Bevollmächtigten, sich lediglich das Protocoll offen behaltet.

§ II.

Hessen; Ich bin ermächtigt, die Zustimmung meines Hofes zu der gemäss Protocolls 33b. vom 16. v. M., von einigen Höfen bereits bewilligten abermaligen Remuneration für die Mitglieder der provisorischen Rheinschiffahrts-Verwaltungs-Commission nunmehr ebenfalls zu erklären.

§ III.

Hessen; Bei dem so nahe herangerückten Winter und der alsdann gewöhnlich stockenden Schiffahrt, halte ich es für höchst dringend, das, damit noch die zu dieser Zeit stärkeren Waaren-Transporte zu Berg an ihre Bestimmung gelangen können, die durch die letzte ungeheure Ueberschwemmung theils zerrißene, theils sonst unbrauchbar gewordenen Leinpfade, deren gründliche Herstellen nicht allerdings erst später wird erfolgen können, wenigstens nothdürftig um die Bergschiffahrt möglich zu machen, unverzüglich, sobald das Fallen des Wassers es gestattet, in brauchbaren Stand gesetzt werden.

Ich erlaube mir daher den Antrag, das sämtliche Herrn Bevollmächtigten an ihre betreffenden Landes-Autoritäten gleich jetzt hinsichtlich der Leinpfade auf den respectiven Ufer-Stücken hierauf das dringende Ersuchen zu richten, die Verpflichtung nehmen möchten, damit alsbald die nothigen Einrichtungen getroffen werden, um die nothwendigsten Reparaturen gleich eintreten zu lassen, sobald das Fallen des Wassers es ausführbar macht.

Baiern; Für solche Nothfälle hat die Königl. Regierung des Rhein-

kreises

hieses bereits früher allgemeine Weisungen an die einschlägigen Behörden gegeben und ich bin überzeugt, dass für den gegenwärtigen Nothstand alle Vorsichtsmaassregeln bereits getroffen, und für erste Herstellungen bereits gesorgt ist, insofern der Abfall des Wassers, dergleichen Reparaturen und Ausbesserungen zu unternehmen, bis jetzt zugelassen hat.

Conclusum.

Die Bevollmächtigten bei der Central-Commission werden die hier gegebene Veranlassung ergreifen, die schleunige Herstellung der Leinpfade in Erinnerung zu bringen, wenn sie auch gleich sämmtlich sich eben so zu äussern im Stande sind, wie der Königlich Bayerische Herr Bevollmächtigte.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen, am Tages Monat und Jahr wie oben.

Gezeichnet: Brückler

„ von Nau.

„ Baron von St. Mars.

„ Verdier.

„ von Proefler, Praesident.

„ Bourcourd.

„ Jacobi.

Für gleichlautende Expedition,
Der zeitliche Praesident der Central-Commission,

Protocoll
über die Abhörung des Zeugen Carl Schmitz
in Mainz.

Heute den 28ten October 1824 erschien vor uns, Friedrich Stephani, Untersuchungs - Richter am Mainzer Kreis Gericht, beistehend von unterzeichnetem Gerichtschreiber, in unserem gewöhnlichen Cabinet im Justizpallaste, nachbemerkter Zeuge, welcher kraft unserer unter dem 26ten October 1824 erlassenen Verordnung berufen wurde, um über die Thatfachen und Umstände sich zu erklären, die Bezug auf die Beschuldigung haben, welche dem Handelsmann L. Penner in Mannheim zu Last gelegt wird.

Zeuge überreichte sodann die unter dem 26ten October erhaltene Abschrift von unserer obemähnten Verordnung und leistete den Eid, die Wahrheit ganz und nichts als die Wahrheit zu sagen, und ohne Furcht und Haß zu sprechen.

Nachdem wir ihm Kenntniß von den Thatfachen, von denen in der Untersuchung die Rede ist, gegeben haben, hat er auf Befragen Folgendes erklärt:

Ich heiße Carl Schmitz, bin 18 Jahre alt, Handelsmann, wohnhaft in Mainz, und bin weder verwandt, noch verschwägert, noch in Diensten des Beschuldigten.

Mit dem Handelshause Penner et Compagnie zu Mannheim stehe ich nicht in Geschäftsverbindung.

Vor ungefähr 14 Tagen erhielt ich von dem Handlungshause Scharpff auf der Rheinschanze einen Brief, worin mir dieses Handlungshaus schrieb, daß ich an sie einen Brief in dem Sinn schreiben mochte, als wenn ich Waaren von dem Handlungshause Penner et Compagnie zu Mannheim zu beziehen hätte, und diese Waaren zum Weiterspediten an sie adressiren lassen würde. In der Meinung, daß es sich hier um eine Handlungsspeculation handle, nahm ich keinen Anstand, den verlangten Brief an das Handlungshaus Scharpff zu schreiben. Daß die Waaren durch

einige

einen Mannheimer Schiffer Namens Oberdahn hierher geliefert
werden sollten, davon war in dem Briefe keine Rede.

Befragt, erklärte Herr Zeuge: "den Brief, wovon ich so eben
gesprochen, und welchen mir das Handlungshaus Scharpff über-
schickt hat, besitze ich nicht mehr, indem derselbe für mich nicht
von Wichtigkeit war."

Vorgelassen, bestätigt und unterzeichnet,

Stephani.

Carl Schmitz.

Gebhardt.

In fidem copiae,
Gez. Mai.

Im Monat September d. J. beschloß die Direction des niederländischen Stoomboot-Maatschappij zu Rotterdam einen neuen Versuch zu machen, ob und in wie fern die Dampfschiffahrt auf dem Rheine anwendbar sey; gleichzeitig wendete sie sich an das Königlich Niederländische und Königlich Preussische Staatsministerium mit der Bitte, den betreffenden Behörden längs den zu befahrenden Stromstrecken die Weisung zu ertheilen, diesem Versuche nicht nur keine Hindernisse in den Weg zu legen, sondern vielmehr jeden möglichen Vorschub dabei zu leisten. Beide hohe Ministerien entsprachen dem Gesuche, und das Königlich Preussische Ministerium des Handels befahl den verschiedenen Königlich Preussischen Provinzial-Regierungen am Unterrhein bis Coeln: da es anfänglich beschloßen war, den Versuch nur bis Coeln zu machen; von ihrer Seite das Unternehmen möglichst zu begünstigen.

Am 26^{ten} v. M. begann nun die Fahrt von Rotterdam aus, und zwar unter der Leitung des Herrn Pröntgen, Ingenieur und vormaligen Offizier der holländischen Marine, des Herrn Völlnhofen, Kaufmann aus Rotterdam, und des Herrn John Cockerill berühmten Mechanicus aus Lüttig.

Das Dampfboot, welches zu der Fahrt gebraucht wurde, gehört der niederländischen Stoomboot-Maatschappij, und führt den Namen *Suceu* oder *Suländer*; sein Bau wurde im Monat August d. J. vollendet, es ist einzig und allein zum Transport der Reisenden zwischen Rotterdam, Antwerpen und Nimwegen bestimmt, ist $11\frac{1}{2}$ rheinländische Fuß lang, 16 Fuß breit, und hatte bei seiner Fahrt nach dem Rheine $\frac{1}{4}$ Fuß 1 Zoll Einsenkung. Es enthält zur Unterkunft der Reisenden vier abgesonderte Gemächer und zwar:

N^o 1, in dem hintern Theile, den Pavillon, der geräumig genug ist, um 16-20 Personen zu fassen,

N^o 2, Die große Capite, getrennt von N^o 1. durch die Treppe, die vom Verdeck zu diesen beiden Gemächern führt, dasselbe geht bis zu dem Behälter, in welchem die Dampfmaschine steht, und hat hinlänglichen Raum für 40-50 Personen.

N^o 3 d. h.

Nr. 3 et 4. Diese beide Gemächer befinden sich in dem vordern Theile des Bootes, und es finden darin ganz fügliche und gemächlich ebenfalls 40-50 Personen Unterkunft.

Der in der Mitte des Boots zwischen den Gemächern 1 et 2 und 3 et 4 gelegene Behälter, in welchem die Dampfmaschine aufgestellt ist, nebst den, dabei angebrachten Schlafstellen der Maschinenmeister, und Stoker oder Feuer Schürer, nimmt ein Drittel der ganzen Länge des Bootes ein.

Die Gemächer für die Reisenden sind sämmtlich überaus reichlich zweckmässig und gemächlich die oben unter Nr. 1 und 2 erwähnten hingegen äußerst elegant meublirt, alles Holzwerk Thüren, Wände, Tische, Stühle und selbst die Treppe, die vom Deck zu denselben führt, ist aus Mahagonyholz verfertigt.

Die Fahrt auf diesem Boote ist sehr angenehm, der Gang desselben bleibt beim Sturm, so wie bei ganz stillem Wasser stets ruhig, die Erschütterung, welche die Maschine verursacht, ist sehr unbedeutend, und kann fügliche mit jener verglichen werden, die man in einem leicht gebauten Hause in dem Augenblicke verspürt, worauf gepflasterter Straße ein beladener Waagen an demselben vorüberfährt, die Maschine bewegt sich ohne Lärm oder Getöse, nur die Wasserräder verursachen einiges Geräusch, die Luft in und auf dem Boote, d. h. den Behälter, wo die Maschine steht ausgenommen ist nichts weniger als erhitzt, ja nicht einmal wärmer, als die übrige Atmosphäre. Die aufsteigenden überflüssigen Dämpfe und der Rauch sind den Reisenden nicht lästig, von letzterem dringt jedoch zuweilen bei Windstößen und wenn frische Fröhen aufgeschüttet werden, ein Theil in die Gemächer.

Die äußere Form des Bootes, welches platt d. h. nicht auf dem Kiel gebaut ist, entspricht dem über dem beikommenden Frachten. Tarif befindlichen Holzschnitte, doch muß dabei bemerkt werden, daß das Dampfboot wovon hier die Rede ist, auf der Fahrt nach

nach dem Rheine keine drei, sondern nur zwei nicht sehr hohe Masten führte, wovon der eine auf dem vorderen Theile des Boots und der andere dicht hinter dem Drauchfang steht und an welchen bei günstigem Winde Segel aufgezogen werden. Ferner ist der hintere Theil des Boots nicht eckigt, sondern auf beiden Seiten abgerundet, und endlich muß noch bemerkt werden, daß die bis auf den Wasserspiegel herabgehende Bedeckung der Wasser-Räder höher und breiter, und bei weitem länger ist, als zur Bedeckung der Räder nothwendig, und als dieses auf dem Holzschnitte angegeben ist.

Die Bedeckung der Wasser-Räder reicht nämlich 5 Fuß über das Vordick, und ist wohl 25 Fuß lang und 6 Fuß breit, während die Wasser-Räder nur einen Durchmesser von 12 Schuh und die Schaufeln eine Breite von $4\frac{1}{2}$ Fuß haben.

Diese Rad-Bedeckung bildet nun auf ihren beiden Enden kleine 1:1 zusammen 1:1 Gemächer, wovon 2 zu Küchen und von den andern 2, das eine als Comptoir des Conducteurs und das andere als Vorraths-Kammer und Schlafstelle des Hausmeisters etc. etc. benutzt ist; hinter dieser Radbedeckung hängen an zwei Schwanhälsen zu beiden Seiten des Boots kleine zum An- und Ausfahren bestimmte Boote, wovon ein jedes ganz füglich 12 Menschen faßt.

Die Dampfmaschine, die nach den verschiedenen Zylindern, Hebeln, Pumpen, Ventilen, Ab- und Zufluß-Röhren etc. zu urtheilen, sehr complicirt ist, zu beschreiben, darf ich nicht wagen, weil ich fürchten muß, das Geschehene nicht deutlich genug mit Worten wieder geben zu können, ich werde mich daher beschränken, nur von einigen Theilen der Maschine zu sprechen, und dabei dasjenige anführen, was Herr Prontgen darüber auf meine Fragen mir mitzutheilen die Gefälligkeit hatte.

Der Kessel besteht aus geschmiedeten, einen halben
Zoll

Zoll dicken, ohngefähr $2\frac{1}{2}$ Fuß hohen, und $1\frac{1}{2}$ Fuß breiten eisernen Platten, die durch Nied. Nägel von einem halben Zoll im Diameter zusammen verbunden sind, er ist 9 Fuß tief, 14 Fuß breit und von seinem Herd bis zu der Decke $3\frac{1}{2}$ Fuß hoch, reicht aber zwischen den beiden zur Einföhrung bestimmten Oeffnungen bis auf den Feuer. Rost herunter, so zwar, daß vom Herd abwärts bis zum Feuer. Rost auf fünf Seiten das Feuer ihn berührt.

Auf der Decke des Kessels sitzt der Hals von ovaler Form, ohngefähr $2\frac{1}{2}$ Fuß weit und eben so hoch, durch denselben steigen vermittelst runder Prohren die Dämpfe in die Zylinder, durch deren Druckwerke die Hebel in Bewegung gesetzt werden, welche am meisten zu dem Treiben der Wasser. Räder beitragen $4. 4. 4.$

Der Kessel enthält 200 Zentner Wasser, hiervon verdampft in der Minute ein Kubikfuß der vermittelst einer durch die Maschine getriebene Pumpe immer wieder ersetzt wird, zum Niederschlagen und Abführen der verbrauchten Dämpfe werden in der Minute 44 Kubik Fuß Wasser erfordert, was durch einen in das Fahrwasser gehenden Kanal zufließt $4. 4. 4.$

Bei hinreichenden und gehörig verdichteten Dämpfen drehen sich die beiden Wasser Räder 30 bis 32 mal in der Minute um ihre Achse.

Nach einer anderthalbstündigen Feuerung entwickeln sich hinreichende Dämpfe, um die Maschine gehörig in Bewegung zu setzen, und um demnächst das Wasser im Kessel beim nöthigen Wärme Grad zu erhalten, sind in jeder Stunde 450 tt niederländischer oder Lüttiger Steinkohlen zur Unterhaltung des Feuers nothwendig.

Die Dampfmaschine des Boots, wovon hier die Rede, hat eine welche jener von 15 Pferden gleich ist und die Kraft eines Pferdes ist derjenigen gleich, welche erfordert wird, um ein Gewicht

Gewicht von 200 46 einen Schuh hoch von der Erde empor-
zuheben, und in einer Minute 200 Schritte weit fortzubie-
-wegen.

Auf der Fahrt, wovon hier gesprochen wird, waren 2
Maschinen-Meister durch Schrauben anziehen, Ventilen
schließen und öffnen, reinigen und schmieren der einzelnen
Theile der Maschine etc. ununterbrochen, selbst wenn das
Boot still lag, beschäftigt, und ihre Arbeiten waren
sehr oft überaus mühsam und beschwerlich.

Nebst den 2 Maschinen-Meister hatten drei Stoker oder
Feuer-Schürer ebenfalls ununterbrochen mit der Unterhal-
-haltung des Feuers zu thun, sie lösteten sich von Stunde
zu Stunde ab, da ihre Beschäftigung in der Nähe eines
so großen und starken Feuers nicht anderst als angrei-
-fend seyn kann.

Die Dampfmaschine nebst allen dazu gehörigen Vor-
-räthen etc. den Fahrgeräthschaften, Möbel etc. haben
zusammen nach Angabe des Herrn Pröntgen ein Gewicht
von 2000 Centner.

Die Schiffsbemannung bestand auf der in Rede liegenden
Fahrt aus einem ersten und einem zweiten Capitain, zwei
Maschinen-Meister, zwei Steuerleuten, drei Stoker oder
Feuer-Schürer, 3 Matrosen, 1 Schiffsbauer, 1 Hausmeister,
2 Conducteur, 1 Schiffsjung, 3 Köllner, 2 Köchen und einer
Magd.

Der Weg von Rotterdam nach Coellen wurde nach Ab-
-rechnung des Aufenthaltes, welchen die verschiedenen Unter-
-suchungen des Stroms veranlassten, und nach Abrechnung der
Zeit, während welcher das Boot ganz still lag, in 3 1/2 Stunden
17 Minuten zurückgelegt.

Zu Coellen, wo das Dampfboot am 29. October des Morgens
gegen 10 Uhr ankam, wurde des Nachmittags gleich hinter der
Schiffbrücke das Fahrzeug des Schiffers Koeth, welches mit einer Ladung
von 2000 Ztr. zur Abfahrt nach Mainz bereit lag, vermittelst zweier
um die vordern Prangen des Schiffes geschlungenen Tauen an das Dampf-
-boot

-boot jedoch in einer Entfernung von beiläufig 40 Schritte von demselben befestigt und bis auf die Höhe des sogenannten Pragerthurms binnen 29 Minuten geschleppt. Bei der Abfahrt befahl Herr Pröntgen dem Steuermann den Weg durch die Stelle zu nehmen, wo der Rhein die stärkste Strömung habe, und nach einer später angestellten Untersuchung mußten die Wasser-Räder 18 mal in der Minute sich um ihre Achse drehen, um das Boot ohne das angehängte Schiff an dieser Stelle zum stillstehen zu bringen.

Das Schleppen des befrachteten Fahrzeuges hielt den Gang des Dampfboots bedeutend auf, und in der mehr-erwähnten Strömung sah man es nur ganz langsam vorrücken, obgleich die Maschine mit voller Kraft arbeitete, und die Räder sich 30 mal in der Minute herumdrehten.

Nachdem der Versuch mit dem Schiffschleppen beendet, und die Strömung untersucht war, ging die Fahrt bis zu dem, etwa 3 Stunden oberhalb Coelns gelegenen, Dörtchen Suer unter verschiedenen Manoeuvres fort, man zeigte nämlich, mit welcher Leichtigkeit das Boot dirigirt werden könne, und ließ es zu dem Ende anfänglich in größern, dann in kleinern Kreisen, und endlich auf der Stelle wenden, man hemmte seinen Gang durch das Sperren der Maschine, beschleunigte ihn mit einmal wieder, und brachte es auch augenblicklich zum stehen etc., um 5 Uhr des Abends kam das Boot wieder unterhalb der Brücke zu Coeln an.

Am andern Tag den 30. October wurden früh um 7 1/2 Uhr bei einem sehr heftigen Nord. Westwinde die Anker gelichtet, um weiter Stromaufwärts zu fahren, was, wie es scheint, früher nicht, sondern erst nach der Ankunft des Boats zu Coeln am 29. October von Seiten der Herrn Pröntgen, Volnhofen und Cocherill beschloßen worden ist. Abends um 10 Uhr traf man zu Andernach ein, wie viele Stunden zu dieser Fahrt eigentlich gebraucht worden sind

sind, kann ich nicht genau angeben, da unterwegs öfters Beobachtungen der Strömung angestellt worden, die immer mit mehr und weniger Aufenthalt verbunden waren, und ich die Zeit, die man damit zubrachte, nicht angemerkt habe.

Dass aber die Fahrt von Coeln aufwärts bei weitem langsamer, als aus Holland nach Coeln von Statten gegangen, haben nicht allein die Herren Directoren, sondern auch die Gesellschaft, welche mit dem Boot von Rotterdam gekommen war, bemerkt, der Grund hiervon lag:

a, zum Theil in dem Bau des Boots, welcher für die Fahrt auf dem Rheine sich nicht ganz eignet; der vordere Theil desselben ist nämlich nicht flach genug; das entgegenströmende Fahrwasser findet hier also Widerstand, und kann nicht so leicht, wie bei den vorne mehr ausliegenden Rheinschiffen unter dem Schiffsboden weggleiten; ferner nimmt dieses Boot bis zu seiner Mitte immer an Breite zu und hier durch verlängert oder verstärkt der Gegendruck des entgegenfließenden Wassers.

b, eine fernere Ursache des langsamen Ganges war auch die auf diesem Theile des Rheines im Allgemeinen stärkere Strömung, welche in den letzten Tagen des vorigen Monats durch das schnelle und bedeutende Anschwellen des Rheines von Stunde zu Stunde sich vermehrte;

c, das, durch das Anschwellen der in den Rhein sich ergießenden Bäche und Flüsse verursachte trübe Wasser, welches in den Zu- und Abfließ Kanälen der Maschine einen Schlamm ansetzte, der augenfällig auf die Bewegung der ganzen Maschine einen sehr ungünstigen Einfluss hatte.

d, der Mangel an lüttiger oder niederländischen Steinkohlen; da das Boot, wie oben gesagt, bloß für die Fahrten zwischen Rotterdam, Antwerpen und Nimwegen bestimmt ist, so sind die Kohlen Magazine auf dem Boot auch nur für den Bedarf bei einer dieser Reisen eingerichtet, und

ed

es ist kein Raum vorhanden einen grössern Vorrath unterzubringen, die von Rotterdam mitgebrachten Kohlen waren nun auf der Fahrt bis Cöln verbraucht und mußten alldort durch Kohlen aus der Pruhe ersetzt werden, welche aber den erforderlichen Grad von Hitze nicht hervorbrachten.

Bei dem Bau eines, für den Rhein bestimmten Dampfbootes könnte jedoch nach der Behauptung des Herrn Pröntgen und Herrn Cokerill dieser Inconvenienz sehr leicht abgeholfen werden, wenn den Schürböckern und dem Feuer-Proste eine andere Einrichtung gegeben würde.

Der Mangel an dem gehörigen Brenn-Materiale, und der Schlamm, welcher sich in den verschiedenen Gängen der Maschine angesetzt, hatten die Wirkung, daß die Wasserräder anfänglich in der Minute nur 26-27 späterhin aber nur 22-23 sich um ihre Achse drehten.

Die eben angezeigten Umstände, welche das Dampfboot am 30^{ten} October verhindert haben, schneller von Cöln bis Andernach zu gehen bestanden auch in demselben Maasse am folgenden Tage den 31^{ten} October, und waren ebenfalls Ursache, daß der Weeg von Andernach nach Coblenz, wo man gegen 11 $\frac{1}{2}$ Uhr ankam nur in $\frac{1}{2}$ Stunden zurückgelegt werden konnte, hier beschloß Herr Vollnhofen, Herr Pröntgen und Herr Cokerill, den Rest des Tags zuzubringen, die Maschine reinigen zu lassen, um besseres Brenn-Materiale sich anzusehen und die Fortsetzung der Reise bis zum andern Tag um 6 Uhr in der Frühe, wo der Brückenmeister die Brücke zu öffnen versprach, auszusetzen.

Der Brückenmeister hielt jedoch sein Versprechen nicht, denn, obgleich die Umstände, unter welchen er Tags vorher das Öffnen der Brücke zugesagt hatte, alle eingetreten waren, so verweigerte er dennoch die Durchfahrt bis nach 11 Uhr dadurch, daß er, und wie es schien absichtlich, keine sonstige Anstalten zur Öffnung derselben machte, auf diese Weise verlor man fünf Stunden, ein Verlust,
der

der um so empfindlicher war, als der Zeitpunkt, an welchem das Dampfboot in Rotterdam seyn mußte, ganz nahe; die Zeit mithin, welche zum weiter bergauf fahren verwendet werden konnte, sehr beschränkt war. Zu wünschen wäre es gewesen, daß die oben erwähnte Weisung des Königlich Preussischen hohen Ministeriums des Handels bis zum Brückenmeister zu Coblenz gekommen wäre, weil bei einer schnelleren Oeffnung der Brücke es möglich gewesen wäre, die Fahrt bis an das sogenannte Pinger-Loch fortzusetzen, welche Herr Proentgen nach der davon erhaltenen Beschreibung als diejenige Stelle betrachtete, die von einem Dampfboote am schwierigsten zu beschiffen seyn dürfte.

Die Fahrt von Coblenz begann also am 1. November nach 11 Uhr des Morgens und Abends um 5 Uhr war man zu St. Goar angekommen, wo übernachtet wurde, weil der Feuermann Anstand nahm zur Nachtzeit die gefährliche Stelle oberhalb St. Goar zu passiren.

Der Versuch, statt der Puhkohlen, den Kessel mit Holz zu heizen, entsprach nicht ganz der Erwartung, wenigstens wurden durch dieses Brennmaterial nicht mehr Dämpfe erzielt, und es drehten sich die Räder, nur höchstens 25 bis 26 mal in der Minute, öfters aber auch, nur 19 oder 20 mal.

Am 2. November wollte man die Fahrt weiter fortsetzen, es wurden auch um 7 Uhr des Morgens die Anker gelichtet, und die Maschine in Bewegung gesetzt 100 bis 500 Schritte vom Ankerplatz entfernt, fand man aber eine so starke Strömung, daß die ganze Kraft der Maschine, die an diesem, wie an dem vorhergehenden Tage nicht mehr als 25-26 öfters aber auch weniger Schläge in der Minute hervorbrachte, notwendig war, um zu verhindern, daß das Boot der Strömung folge, es war also an ein Vorücken nicht zu denken, man kehrte daher nach einem halbstündigen fruchtlosen Versuch, diese Strömung zu besiegen, an den Ankerplatz, wo man übernachtet hatte, wieder zurück; hier wurde, da die Herren Proentgen und Cockerill einige Gründe

Gründe zu glauben hatten, daß der Kessel irgend eine Oeffnung haben müße, durch welche ein Theil der Dampfe entweiche, der Kessel ganz entleert, und nachdem derselbe durch das während 5 Stunden ununterbrochen fortgesetzte Einpumpen von kaltem Wasser einigermaßen abgekühlt war, stiegen die durch ihren Aufenthalt in dem Maschinen Behälter an eine sehr warme Atmosphäre gewöhnten Maschinen Meister in denselben, und fanden bald, daß zwey von den Niedrädern, vermittelst welchen die eisernen Platten, aus denen der Kessel zusammengesetzt ist, verbunden sind, los geworden waren, sie verbesserten diesen Fehler und hierauf wurde bestimmt, am andern Tage die Reise fortzusetzen.

Am 3^{ten} November des Morgens um 7 Uhr wurden die Anker gelichtet, die Tags vorher vorgenommene Ausbesserung des Kessels, und die wiederholt Statt gehabte Reinigung der ganzen Maschine hatte anfänglich den Erfolg, daß die Wasser Räder 28-29 mal in der Minute um ihre Achse sich drehten, mit welcher Kraft denn auch die Strömung, die am vorigen Tage mit 2½ Schlägen nicht zu bediegen war, jedoch nicht sehr rasch durchgeschifft wurde; nach meiner Beobachtung schien es mir, als rücke das Boot in einer Minute nur höchstens 3 Fuß vorwärts, oberhalb der gedachten Strömung war das Wasser stiller, und hier nahm der Gang des Boots auch an Schnelligkeit bedeutend zu.

Die sogenannte Bank bei St. Goar, und das von dieser nicht sehr weit entfernte sogenannte Bett wurden, was bei dem hohen Wasserstande sehr möglich war, vermieden, weil die verschiedenen oben erwähnten auf den Gang der Maschine ungünstig einwirkenden Umstände die Kraft derselben sehr verminderten und mithin alle Versuche gegen diese überaus starke ja reißende Strömung zu kämpfen, ganz sicher ^{ohne} Erfolg geblieben seyn würden. — Ob die Dampfmaschine des Boots

Boots, wovon hier die Sprache ist, wenn dieselbe mit voller Kraft arbeitet, d. h. die Wasser-Räder 32 mal in der Minute herumdreht, die starken Strömungen in der Bank bei St. Goar, im Bett, im wilden Gefährte bei Caub, und in dem Bingerloch besiegen werde, kann wohl vor der Hand nicht entschieden werden, auf die deshalb an Herrn Pröntgen gestellte Frage, äußerte derselbe, daß ein Dampfboot, welches auf dem Rheine die nämlichen Dienste leisten solle, die diese Boote auf anderen Flüssen leisten, eine Kraft haben müsse, die die Wasser-Räder in der Minute 40 mal herumdrehe.

Nachdem die Fahrt während $1\frac{1}{2}$ Stunden, nicht sehr raschen Gangs, fortgesetzt worden, und man eine Strecke oberhalb dem Bett dem sogenannten Kämmer Eck gegenüber angekommen war, ließ Herr Pröntgen die Anker auswerfen, und die Wasser-Räder durch Zurücksetzen der Schaufeln um etwa 6 Zoll im Durchmesser verkürzen, hoffend, daß dadurch der Gang der Maschine beschleuniget werden würde.

Mit dieser Operation brachte man beinahe 2 Stunden zu, worauf weiter gesteuert wurde.

Der Erfolg dieser Abänderung entsprach jedoch nicht ganz der Erwartung, denn es blieb vor, wie nach bei 22. 23, und nur zuweilen brachte man es jedoch nur während einer kurzen Zeit bis auf 26 Schläge in der Minute, mit welchen man in verschiedenen Strömungen und namentlich bei Oberwesel nur sehr langsam voranrückte.

Angekommen in der Gegend von Caub, wo, wie bei St. Goar, Tags vorher die ganze Kraft der Dampfmaschine erforderlich war, um zu verhindern, daß das Boot der Strömung folge, und überzeugt, daß das längere Krämpfen gegen ~~den~~ durch das immer stark steigende Wasser noch reißender werdenden Strom mit einem großen Aufwand von Zeit verbunden sei, welche dazu anzuwenden nicht möglich war, da der Augenblick, wo das Boot in Rotterdam retour sein mußte, immer näher rückte, beschloß Herr Pröntgen, die Rückreise anzutreten; doch ehe er diesen Entschluß in Vollzug

Vollzug setzte, wollte er zeigen, dass die Dampfmaschine diese
Stromung zu besiegen im Stande sey, liefs daher das Boot
vor Anker gehen, und die Ventile schliessen, damit die Dämpfe
sich sammeln, und gehoerig verdichten konnten; sobald
dieses nach angestellter Untersuchung der Fall war, liefs er die
Anker heben, und die Maschine in Bewegung setzen, die nun-
mehr die Wasser-Räder 31 mal in der Minute herumtrieb, mit
dieser Kraft durchfuhr das Boot diese Stromung und die bald
darauf folgende noch stärkere, am sogenannten Sandweege Caub
gegenüber, und zwar schneller, als es eine verhältnissmäßige
Anzahl halfter Pferde an dieser Stelle fortgezogen haben
würde.

Unmittelbar unter dem sogenannten wilden Gefährte bei
Pracharach, welches nach Behauptung des Steuermanns
und anderer Stromkundigen man ebenfalls hätte durchschif-
fen können, wenn die Dämpfe nicht bereits nachzulassen
angefangen hätten, wurde umgekehrt, es war damals 2 Uhr
weniger 10 Minuten und um 1/2 Uhr p. precis hielt das Boot
zu Coblenz am Ufer still, es durchlief also in 2 Stunden 10 Minu-
ten eine Strecke von 11 Stunden Weigs. Zu Coblenz verlies ich
das Boot, welches an diesem Tage nicht weiter, als bis Neu-
wied, dem Geburts-Orte des Herrn Pröntgen, den er seit seiner
Kindheit nicht mehr besucht hatte, gehen sollte.

Nach den, durch den Versuch, von welchem bisher gespro-
chen worden, gemachten Erfahrungen, kann es nunmehr wohl
keinem weiteren Zweifel unterliegen, dass die Dampfschiff-
Fahrt auf dem Rheine anwendbar sey, wenn nämlich
beim Bau der dazu bestimmten Schiffe die Eigenthüm-
lichkeit des Rheines berücksichtigt, und die Kraft der
Dampfmaschinen mit den verschiedenen starken Stro-
mungen des Flusses in ein richtiges Verhältniss gesetzt
wird, was nach der Ueberzeugung des Herrn Pröntgen,
der vermöge seiner in Holland und England vprob-
ten und anerkannten vielseitigen Kenntnisse hier als
Autorität gelten kann, keine sonderliche Schwierigkeiten
hat.

hat.

Ob aber die Dampfschiffahrt im Allgemeinen mit Nutzen auf dem Rheine und vorzüglich zum Transport der Waaren anzuwenden sey, ist eine Frage, die der unbefangene Denker nicht so leicht bejahen wird.

Hier muß nämlich in Erwägung gezogen werden, daß
1) die Ausrüstung eines Dampfschiffes äußerst kostspielig ist. Nach der Versicherung der Herren Pröntgen und Cockruill, von welchen der erste den Bau mehrerer Dampfboote bisher geleitet, und letzterer sehr viele dergleichen Maschinen verfertigt hat, würde ein, bloß zum Transport der Güter auf dem Rheine bestimmtes, Dampfschiff mit den noethigen Fahrgeräthschaften und mit der Maschine, die allein 10 bis 15,000 Gulden kostet, an die 55 bis 60,000 Gulden zu stehen kommen.

Die Kosten der Ausrüstung des Dampfboots, der Seeländer genannt, als nämlich: der Bau des Bootes, die Dampfmaschine, die Fahrgeräthschaften und Möbel betragen 50,000 Holländische Gulden.

2) muß dabei erwogen werden, daß die zur Fortbewegung der Schiffe dormalen angewendet werdenden Dampfmaschinen, wie bereits oben bemerkt, und was die Herren Pröntgen und Cockruill, die als Theilhaber an der niederländischen Stoomboot Maatschappij bei der Sache interessiert sind, frei und offen gestehen, äußerst complicirt sind, und daß diese künstliche Zusammensetzung unumgänglich die stete Gegenwart wenigstens eines Maschinen Meisters erheischt, der nicht allein ein sehr geschickter Arbeiter zu seyn braucht, sondern der auch theoretische Kenntnisse der Mechanick besitzen muß, um die fast täglich, ja ich moechte sagen, stündlich durch mancherlei zufälle Statt habende, oft auch durch äußere ganz unerwartete Einflüsse verursachten Stockungen in dem Mechanismus der Maschine zu erkennen, und durch zweckmäßige Vorkehrungen augenblicklich zu verbessern.

Daß aber ein Mann, der solchen Anforderungen entspricht,

muß

nur um ein sehr ansehnliches Honorar sich dazu verstehen werde, diesen mitunter äußerst beschwerlichen Arbeiten sich zu unterziehen, ist wohl keinem Zweifel unterworfen; so haben z. B. die beiden auf dem Dampfboote der Seeländer, angestellten Maschinen-Meister in jeder nebst der Kost wöchentlich 30 fl., mithin jährlich über 1500 fl. Saläre. Es kommt ferner hier in Betracht,

dafs

- 3, die ewige, wenn auch gleich nicht sehr starke Erschütterung, welche der Gang der Maschine hervorbringt, die Nähte des Schiffes allmählig lockt, und Ursache ist, dafs die Schiff-Gefäfse weit eher als die übrigen Rheinschiffe verschleiffen, obgleich sie viel stärker gebaut seyn müssen, daher auch kostspieliger als diese sind. Man rechnet, dafs ein durch Dampfmaschinen getriebenes, gut gebautes Schiff nur 10 Jahre lang dienen könne während dem ein Rheinschiff 15-20 und oft noch mehrere Jahre gefahren wird.
- 4, Ist zu erwägen, dafs das Gewicht einer Dampfmaschine nebst den dazu gehörigen Kohlen-Vorräthen und übrigen notwendigen Gegenständen zum allerwenigsten 1500 Ctr. beträgt. Auf den meisten Strecken des Rheins und namentlich auf dem Mittel- und Oberrhein können aber wegen dem Wasserstande im Durchschnitt nicht wohl mehr, als 2000 bis 2500 Ctr. auf einem Schiffsboden geladen werden, unter den glücklichsten Umständen würde man also auf besagten Strecken ein Dampfschiff höchstens mit 1000 Ctr. Gütern bepacken können. Endlich ist

- 5, in Betracht zu nehmen, dafs der Verbrauch der Steinkohlen, oder eines jeden andern Brennmaterials zur Unterhaltung des Feuers unter dem Kessel sehr bedeutend ist, die dadurch verursachten Kosten werden bei einer Preise, wie diejenige z. B. von Coblen nach Mainz, nicht viel weniger als 200 flor. betragen.

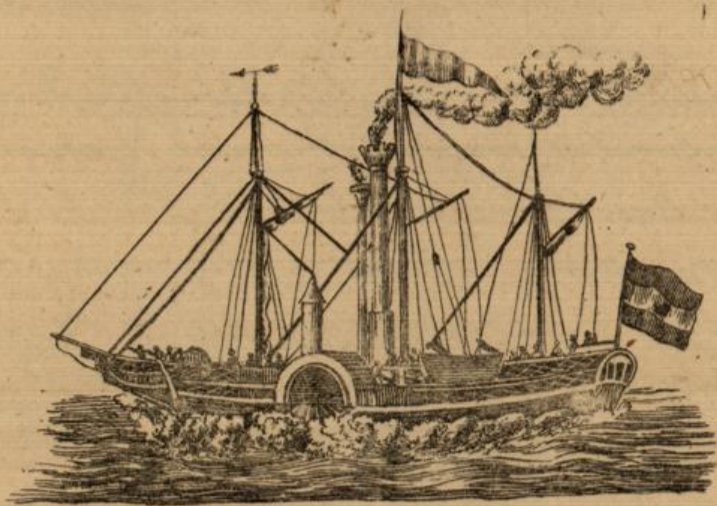
Alle diese Umstände, welchen man vielleicht noch manche andere nicht minder wichtige anreihen könnte, berechtigen nun nach meinem ohnmaafsgeblichen Erachten zu der Behauptung, dafs der Transport der Waaren durch Dampfschiffe auf dem Rheine weit kostspieliger seyn

sey würde, als er es bisher ohne Dampfschiffe war, und dass der durch die schnelle Beförderung der Güter erzielt werdende Vortheil, mit dem grössern Kosten-Aufwande, den dieses Mittel erfordert, in den meisten Fällen in keinem richtigen Verhältnisse stehen dürfte; dass sonach in Beziehung des Transports der Waaren die Anwendung der Dampfschiffahrt mit Nutzen und Vortheil nicht angewendet werden könnte. Die Dampfschiffahrt scheint selbst als Mittel, die befrachteten Fahrzeuge auf dem Rhein bergan zu schaffen, wegen des grossen Kosten-Aufwands, nicht ganz empfehlenswerth, wenigstens nicht auf denjenigen Strecken des Stroms, wo die Einrichtung besteht, die Schiffe durch Pferde fortzuziehen.

Einen grossen und entschiedenen Vortheil und Nutzen würde hingegen die Dampfschiffahrt auf dem Rheine in Hinsicht des Transports der Reisenden, welches, soviel ich weis, bis jetzt auch der Haupt-Zweck aller bestehenden Dampfboote ist, darbieten; denn es ist nicht möglich, angenehmer, gemächlicher, schneller und wohlfeiler zu reisen, als vermittelt dieser Dampfboote, und bezweifelt kann nicht werden, dass, wenn die Anzahl der errichteten oder zu errichtenden Dampfboote jener der Reisenden angemessen bleibt, die Etablierung von dergleichen Paketbooten auf allen Theilen des Rheins eine sehr ergiebige Speculation seyn würde.

Mainz den 8^{ten} November 1824.

Gezeichnet: Wenzel.



Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij

Bepaling der Afvaart en Tarief der Vrachten van de Stoombooten,

voor de diensten van Rotterdam op Antwerpen, Zeeland en
Nijmegen, voor de Maand November 1824.

<i>Van Rotterdam naar Antwerpen.</i>		<i>Van Antwerpen naar Rotterdam.</i>	
2 November Dingsdag des nachts te 1 ure		3 November Woensdag des morgens te 7 ure	
4 " Donderdag 2 .		5 " Vrijdag 3½ .	
6 " Zaterdag . morgens . 4 .		7 " Zondag 9½ .	
9 " Dingsdag 6 .		10 " Woensdag . nachts . 12½ .	
10 " Woensdag 6½ .		11 " Donderdag 1½ .	
11 " Donderdag 6½ .		12 " Vrijdag 2 .	
12 " Vrijdag 7 .		13 " Zaterdag 3 .	
16 " Dingsdag . nachts . 1 .		17 " Woensdag . morgens . 6½ .	
17 " Woensdag 1½ .		18 " Donderdag 7 .	
18 " Donderdag 2 .		19 " Vrijdag 8 .	
19 " Vrijdag 3 .		20 " Zaterdag 9 .	
20 " Zaterdag . morgens . 3½ .		21 " Zondag 9½ .	
24 " Woensdag 5½ .		25 " Donderdag . nachts . 1 .	
25 " Donderdag 6 .		26 " Vrijdag 1½ .	
26 " Vrijdag 6½ .		27 " Zaterdag 2½ .	
27 " Zaterdag 7 .		28 " Zondag 3 .	
<i>Van Rotterdam naar Nijmegen.</i>		<i>Van Nijmegen naar Rotterdam.</i>	
8 November Maandag des morgens te 5 ure		4 November Maandag des morgens te 8 ure	
13 " Zaterdag 6½ .		9 " Dingsdag 11½ .	
22 " Maandag 5 .		14 " Zondag 8 .	
28 " Zondag 6 .		23 " Dingsdag 11 .	
		29 " Maandag 7 .	
<i>Van Rotterdam naar Tex Yere.</i>		<i>Van Tex Yere naar Rotterdam.</i>	
7 November Zondag des morgens te 6 ure		8 November Maandag des morgens te 10 ure	
16 " Zondag 7 .		15 " Maandag 9 .	
21 " Zondag 5 .		22 " Maandag 10 .	
29 " Maandag 4½ .		30 " Dingsdag 8 .	

Vracht van het Paviljoen van en naar Antwerpen of Ter Veere en van
Nijmegen naar Rotterdam f 10, van Rotterdam naar Nijmegen f 12.

Vracht van de Grootte Kajuut van en naar Antwerpen of Ter Veere en van
Nijmegen naar Rotterdam f 7.50, van Rotterdam naar Nijmegen f 9.

Vracht van de Voorhuut van en naar Antwerpen of Ter Veere en van
Nijmegen naar Rotterdam f 5, van Rotterdam naar Nijmegen f 6.

Vracht van het Vooronder van en naar Antwerpen of Ter Veere en van Nijmegen
naar Rotterdam f 2.50, van Rotterdam naar Nijmegen f 3.

Vracht der Rijtuigen f 4.- per Wiel, der Paarden f 6.-

Huur van het Paviljoen is f 50.- van de Grootte Kajuut f 80.- en voor ieder
Kamertje f 12.-

De tusschen beide gelegen plaatsen naar evenredigheid der afstanden
volgens tarieven.

Tusschen Rotterdam en 's Gravenhage rijdt ene Diligence, aankomende bij
het vertrek en weder afsijden bij de aankomst der Stoomboot.

Wijders wordt bekend gemaakt dat de Stoombooten op die dagen dat
dezelve stil liggen, zullen kunnen worden gehuurd, zoo wel ter sleping van
andere Vaartuigen, als tot andere doeleinden.

M.B. Door het woord nacht wordt bedoeld de nacht tusschen den dag waar
het staat, en den vorigen dag, als: b. v. den 2^{den} staat Dingsdag nacht, dit is de
nacht tusschen Maandag en Dingsdag.

To Rotterdam, bij Mensing en Van Westreenen.