

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Handbuch für Reisende am Rhein von seinen Quellen bis
Holland**

Schreiber, Alois Wilhelm

Heidelberg, [1831]

V. Dampfschiffahrt

[urn:nbn:de:bsz:31-329929](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-329929)

amte; hier sowohl wie auf den Patrouillen verrichten die Gränzaufs-
seher, welche mit keiner Gelderhebung sich befassen, den Dienst;
sie sind befugt, Fuhrwerke, Reisende zu Wagen, zu Pferd und zu
Fuß anzuhalten und den Nachweis der geschehenen Meldung bey
dem Gränzzollamt, wenn dieses im Rücken ist, zu fordern: er-
folgt dieser, so müssen sie Personen und Sachen ohne Störung rei-
sen lassen, im andern Fall aber zum Zollamt zurückführen. Schiffer
müssen auf ihren Anruf anhalten und entweder die Ankunft von
Zollböten abwarten oder dem Ufer zusteuern. — Extrapositen mit
Kaufmannswaaren sind den allgemeinen Vorschriften unterworfen,
sie werden jedesmal im Haupt-Gränzzollamt revidirt, gehen aber
in der Abfertigung andern Waaren vor. Die Steuerbeamten in
allen Gränzzoll- und Steuer-Ämtern müssen stets im Geschäfts-
local gegenwärtig seyn und zwar von October bis Februar inclus.
von 7½ Uhr Morgens bis 12 Uhr und Mittags von 1 — 5½ Uhr,
in den übrigen Monaten von 7 — 12 und 2 — 8 Uhr. Auch muß bey
lebhaftem Verkehr in den Sommermonaten früher angefangen und
später fortgefahren werden. Es ist Pflicht dieser Beamten, die
Steuer-schuldigen stets anständig zu behandeln und in ihren Verrich-
tungen mit Bescheidenheit zu verfahren. Wer verbotene Gegen-
stände ein- oder auszuführen, oder der Zoll- und Verbrauchssteuer
zu entziehen unternimmt, hat außer der Confiscation der Waaren
auch eine Geldstrafe verwirkt, welche bey verbotenen Gegenständen
das Doppelte des Werthes, bey den andern aber den 4fachen Be-
trag der betrüglischerweise vorenthaltenen Gefälle ausmachen soll.
Uebrigem müssen die tarifmäßigen Gefälle entrichtet werden. Wird
bey Waarentransporten an dem ersten Declarirungsamt vorüberge-
fahren, oder ein Seitenweg eingeschlagen, so wird die Waaren-
kontravention als vollbracht angenommen, wenn man sich nicht auf
die vorgeschriebene Art legitimiren kann.

V. Dampfschiffahrt.

Die Dampfschiffahrt auf dem Rhein ward einer Gesell-
schaft, die sich auf 30 Jahre vorläufig vereinigte, im J. 1825 von den
verschiedenen Regierungen, deren Gebiete den Rhein berühren, be-
willigt. Der Sitz dieser Actiengesellschaft ist in Mainz; sie hat meh-
rere Directoren und Suppleanten, welche von Zeit zu Zeit durch das
Loos erneuert werden, die Theilnehmer der Actien werden jährlich
ein oder mehrmals zusammen berufen, um über den Stand des
Unternehmens, das, gleich nachdem es ins Werk getreten war, die
gehegten Erwartungen überstieg, die erforderlichen Aufschlüsse zu
erhalten.*) Es nehmen übrigens die Dampfschiffe nicht bloß Rei-
sende, sondern auch Güter, Waaren, Wagen und Pferde mit.

*) Die Actenstücke über die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und
Mainz stehen in Hermann's Adress-Handbuch der Rheinschiffahrts-
Verwaltung, Mainz 1827.

I. Dampfschiffahrt zwischen Mannheim und Mainz. *)

In den Monaten Juni, Juli, Sept. und Oct. fährt das Dampfboot Ludwig alle ungeraden Tage von Mainz um 6 Uhr Morgens ab nach Mannheim, und von da nach Mainz alle geraden Tage um 8 Uhr Morgens. In den Monaten August und November fällt die Abfahrt von Mainz auf die geraden Tage, die Abfahrt von Mannheim auf die ungeraden; die Stunden bleiben dieselben. Man bezahlt auf den drey Plätzen (Pavillon, große Cajüte und Vorcajüte) von Mainz bis Mannheim 4 fl. 40 kr., 3 fl. 30 kr., und 2 fl. 20 kr.; bis Worms 2 fl. 40 kr., 2 fl. und 1 fl. 20 kr.; von Mannheim bis Worms bezahlt man 2 fl. 40 kr., 2 fl. und 1 fl. 20 kr., bis Mainz 6 fl. 24 kr., 4 fl. 40 kr., 3 fl. 12 kr.; Kinder unter 10 Jahren bezahlen die Hälfte; jeder Passagier hat 60 & Gewicht frey; das Uebergewicht wird nach billigem Tarif bezahlt; für Hunde wird die Hälfte des letzten Preises bezahlt; von Waaren für den Centner zu 107 & von Mainz nach Mannheim 20 kr. und von da nach Mainz 16 kr. Für einen leichten Wagen mit 2 Achsen werden von Mainz bis Worms 5 fl., für einen schweren 6 fl. bezahlt, bis Mannheim 8 fl. und 10 fl.; von da bis Worms 4 fl. 50 kr. und 5 fl. 20 kr., und bis Mainz 10 und 12 fl. Für 1 Pferd, das zu einem Wagen gehört, wird bezahlt auf der Fahrt zu Berg bis Worms 1 fl. 45 kr., bis Mannheim 3 fl. (ein anderes Pferd 2 fl. 30 kr. und 4 fl. 30 kr.), auf der Fahrt zu Thal nach Worms 1 fl. 45 kr., nach Mainz 3 fl. 20 kr., (ein anderes Pferd 2 fl. 30 kr. und 5 fl.). Für anständige Bewirthung ist auf den Schiffen besorgt. Der Pavillon kann auch ganz gemiethet werden; dieß muß dann vorher angezeigt werden.

II. Dampfschiffahrt zwischen Frankfurt und Mainz.

Die S. 186 erwähnte Fahrt ist seitdem ins Leben getreten durch die Ankunft des Dampfbootes: die Stadt Frankfurt, das jedoch weder Wagen noch Pferde mitnimmt. Wir bemerken noch, daß die Fahrt von Frankfurt nach Mainz bis zum 15. Aug. jeden Freytag um 2 Uhr, Sonntags um 3 Uhr, und an den übrigen Wochentagen um 5 Uhr Nachmitt. statt findet, eben so bis zum 3. Sept., nur daß statt 5 Uhr um 4 Uhr Nachmitt. abgefahren wird; vom 1. Oct. alle Tage um 2 Uhr Mitt. — Man bezahlt von Mainz bis Frankfurt auf den beyden Plätzen 1 fl. 12 kr. und 48 kr.

III. Dampfschiffahrt zwischen Köln und Mainz.

Die Dampfboote Friedrich Wilhelm, Prinz Friedrich und Concordia fahren während des Jahrs täglich von Mainz nach Köln jeden Sonntag um 8 Uhr und an den übrigen Wochentagen um 6 Uhr Morgens ab; von Köln nach Mainz täglich um 6 Uhr Morgens; Veränderungen in der Zeit der Abfahrt nach den einzelnen Monaten werden vorher stets bekannt gemacht. Die Thal-

*) Die Fahrt von Mannheim bis Kehl, rheinaufwärts, ist zwar bereits mehrmals versucht worden; wird aber wegen der Schwierigkeiten, welche der unordentliche Lauf des Stroms und seine Heftigkeit darbietet, schwerlich ganz ausgeführt werden können, bevor nicht auch die Rectification des Rheinflaßes zu Stande gebracht ist.

fahrt wird in einem Tage gemacht, die Bergfahrt in zwey Tagen; das Nachtlager wird in Koblenz gehalten. An den andern bedeutenden am Rhein gelegenen Orten hält das Dampfschiff entweder an oder es stehen Schiffe bereit, welche Reisende auf das Dampfschiff bringen oder von demselben abholen. Man bezahlt hin und zurück auf den vier Plätzen (Pavillon, große Kajüte, vordere Kajüte, Matrosenraum) von Köln nach Mainz 9 Thlr. 10 Sgr., 7 Thlr., 4 Thlr. 20 Sgr., 2 Thlr. 10 Sgr.; von Köln nach Bonn 1 Thlr. 4 Sgr., 25 Sgr., 17 Sgr. und 9 Sgr.; von Köln nach Koblenz 4 Thlr. 20 Sgr., 3 Thlr. 15 Sgr., 2 Thlr. 10 Sgr., 1 Thlr. 5 Sgr.; von Koblenz bis Bingen 3 Thlr. 12 Sgr., 2 Thlr. 16 Sgr., 1 Thlr. 21 Sgr., 26 Sgr.; von Koblenz bis Mainz 4 Thlr. 22 Sgr., 3 Thlr. 16 Sgr., 2 Thlr. 11 Sgr., 1 Thlr. 6 Sgr.; von Bingen bis Mainz 1 Thlr. 10 Sgr., 1 Thlr., 20 Sgr., 10 Sgr. *). — Ein leichter Wagen mit 2 Achsen bezahlt von Köln nach Bonn (und eben so zurück) 2 Thlr. 20 Sgr., ein schwerer 3 Thlr. 10 Sgr.; von Köln bis Koblenz 9 Thlr. 10 Sgr. und 11 Thlr. 20 Sgr. von Köln bis Mainz 18 Thlr. 20 Sgr. und 23 Thlr. 10 Sgr.; von Koblenz bis Mainz 9 Thlr. 10 Sgr. u. 11 Thlr. 20 Sgr. Von Pferden, die zum Wagen gehören, wird bezahlt pr Stück auf den bemerkten Routen 20 Sgr., 2 Thlr. 10 Sgr., 4 Thlr. 20 Sgr., und 2 Thlr. 10 Sgr.; von andern Pferden 1 Thlr., 3 Thlr. 15 Sgr., 7 Thlr., 3 Thlr. 15 Sgr. — Die Fracht der Waaren beträgt bey gewöhnlichem Fahrwasserstande mit Inbegriff der Rheinzollgebühren per Centner von Köln nach Koblenz 9 Sgr., von Köln bis Mainz 12 Sgr., von Koblenz bis Mainz 9 Sgr.; von Mainz nach Koblenz 7 Sgr., von Mainz nach Köln 10 Sgr., von Koblenz nach Köln 7 Sgr. — Im Uebrigen bleiben die oben angegebenen Bestimmungen.

IV. Dampfschiffahrt zwischen Köln und Rotterdam; s. oben S. 396 und zwischen Rotterdam und Antwerpen s. oben S. 496. Diese Dampfschiffe correspondiren mit den Derrheinischen sowohl wie mit den Englischen.

V. Dampfschiffahrt zwischen Rotterdam und London. (die Ueberfahrt in 24 Stunden). Von London Abgang jeden Mittw. und Samst. (an diesem Tag zwey Dampfschiffe) Morgens, von Rotterdam: Sonnt. Dienst. und Mittw. Morgens. Man bezahlt auf den Niederländischen Schiffen auf der ersten Kajüte 2 Pf. Sterl. 16 Schill. **), auf der zweyten 2 Pf. Sterl., eine schwere Chaise 6 Pf. Sterl. 6 Schill., eine leichte 5 Pf. St. 5 Schill., ein Pferd 6 Pf. Sterl. 6 Schill. Auf dem Englischen Schiffe wird bezahlt: 1te Kajüte 2 Pf. Sterl. 10 Schill., 2te Kajüte 1 Pf. Sterl. 15 Schill.,

*) Auf Rhein. Gulden reducirt betragen die Preise der drey ersten Plätze: von Mainz nach Köln: 16 fl. 20 kr., 12 fl. 15 kr. und 8 fl. 10 kr.; von Mainz nach Bonn 14 fl. 23 kr., 10 fl. 51 kr., 7 fl. 14 kr.; von Mainz nach Koblenz 8 fl. 17 kr., 6 fl. 11 kr., 4 fl. 9 kr.; von Mainz nach Bingen 2 fl. 20 kr., 1 fl. 45 kr., 1 fl. 10 kr.

**) Das Engl. Pfund Sterling zu 20 Schill. à 12 Pence macht 6 Thlr. 7 Silberggr. 4 Pf., der Schilling 9 Silberggr. 5 Pf.

für eine schwere Chaise 6 Pf. St. 6 Schill., für kleinere 5 Pf. 5 Schill., ein Pferd 6 Pf. 6 Schill. Kaufmannsgüter per Kubikfuß 9 Penc.

VI. Dampffschiffahrt zwischen London und Antwerpen.

Die Uebersahrt in 24 St. — Von London geht einen Sonntag um den andern 8 Uhr Morg. ein Dampfboot ab, eben so von Antwerpen um 7 Uhr Morg. Man bezahlt in der ersten Cajüte 3 Pf. St., in der zweyten 2 Pf. St., für Wagen 6 Pf. St. 6 Schill., für ein Pferd 5 Pf. St. 5 Schill. Frachtgüter 1 Schill. per Kubikfuß.

VII. Zwischen London und Ostende (in 18 — 24 Stunden).

Abfahrt von London jeden Dienst. und Freyt. Ab. und Samst. frühe; von Ostende jeden Sonnt. Dienst. und Mittw. (im Winter ist der Abgang von London blos Dienst. und Freyt., von Ostende Sonnt. und Mittw.) Preise: 1te Cajüte 2 Pf. Sterl., 2te Cajüte 1 Pf. 10 Schill., Wagen 4 Pf. 4 Schill., ein Pferd 4 Pf. 4 Schill., Kinder unter 12 Jahren die Hälfte.

VIII. Zwischen London und Calais (in 10 — 12 Stunden).

Abfahrt von London Mittw. und Samst. und jeden zweyten Sonnt. Calais Mont. und Donnerst. (In den Sommermonaten gehen täglich Dampffschiffe). Preise: 1. Caj. 1 Pf. 13 Schill., 2. Caj. 1 Pf. 2 Schill. 6 Penc. Wagen 4 Pf. 4 Schill., ein Pferd 3 Pf. 3 Schill.

IX. Zwischen London und Hamburg (in 50 — 60 St.).

Abgang von London Samst. frühe, von Hamburg Freyt. Abends. Preise: 7 Pf. Sterl. 7 Schill. und 5 Pf. 5 Schill., ein Wagen 10 Pf. Sterl., ein Pferd 1 Pf. St. 8 Schill. Frachtgüter 1 Schill. per Kubikfuß. — Kinder unter 10 Jahren bezahlen die Hälfte. Ein Platz von Hamburg bis Cuxhaven kostet 10 Mark Cour. (12 Sgr. 4 Pf.).

X. Zwischen Margate und Ostende (im Winter wie im Sommer in 6 — 7 St.)

Abgang von Margate Mittw. und Samst. 9 Uhr Morgens.
" " Ostende " " 11 Uhr Morgens.

XI. Zwischen London und Amsterdam (in 33 — 36 St.).

Abgang von London jeden Sonntag 6 Uhr frühe.

" " Amsterdam " Samstag 5 Uhr frühe.

Preise: 1te Cajüte 35 Gulden *) (mit Beköstigung); 2te 20 Guld. ohne Beköstigung; Seelute ohne Beköstigung 9 Guld.; Wagen 60 Guld.; Pferde per Stück 48 Guld. Kinder unter 10 Jahren bezahlen die Hälfte; jeder Passagier hat 50 Pf. Gepäck frey; für das Uebergewicht werden 6 Guld. per 100 Pf. bezahlt. Außerdem 50 Cent. Schreibgebühr für die Person.

XII. Zwischen Amsterdam und Hamburg (in 33 — 36 St.).

Abfahrt von Amsterdam Sonnt. frühe, von Hamburg Sonnt. frühe; jedoch müssen die Passagiere am Samstag Abend vor 12 Uhr an Bord

*) Der Holländische Gulden zu 100 Centimes beträgt 17 Silberg. 3 Pf.; also fast eben so viel wie der Rheinische Gulden zu 60 Kreuzer oder 17 Silberg. 6 Pf.

sich einfinden. Preise: 1te Cajüte 70 (Holl.) Gulden, 2te 50 fl. Seeleute 15 Guld.; Wagen 80 Guld. Zwey oder mehrere Personen zahlen für die 1te Cajüte nur 60, für die 2te nur 40 Guld. Ein Pferd 25 Guld. Von Amsterdam nach Curhaven oder umgekehrt 36 Guld. Von Curhaven nach Hamburg oder umgekehrt 7 Guld. Kinder unter 10 Jahren die Hälfte. Wegen des Gepäcks wie bey XI. Schreibgebühr 50 Cent., von Curhaven bis Hamburg 20 Cent.

XIII. Dampffschiffahrt auf dem Bodensee. s. oben S. 11.

Wir fügen hier eine genaue Beschreibung der Dampfmaschine bey, die, wie wir hoffen, den Reisenden, welche mit den Dampfschiffen fahren, eine klare Einsicht geben soll.

Der Kessel enthält 1. einen Thermometer, um die Stärke des Dampfs anzuzeigen; 2. das Sicherheits-Ventil, welches bey Ueberfüllung sich öffnet, und den Ueberfluß des Dampfs ausbläht; 3. das Sicherungs-Ventil, um die Luft beim Auslösen einzulassen, und das Einbrücken so zu verhüten; 4. Abschließe-Ventil, um den Dampf, je nachdem das Schiff weniger geschwind gehen oder ganz stille stehen soll, abzuschließen; 5. 2 Krähnen, um die Höhe des darin befindlichen Wassers zu erkennen; 6. die Dampfröhre, um den Zutritt des Wassers zu vermeiden innerhalb, und außerhalb, um den Dampf nach dem äußeren Cylinder zu führen. Die äußere Dampfröhre ist mit noch einem Abschließe-Ventil versehen, um augenblicklich das Zuröcken des Dampfs zu verhindern. Der äußere Cylinder ist ein den Cylinder umlaufendes Band, welches durch seine Höhle der Dampfchiebe den Dampf mittheilt. Die Dampfchiebe gibt durch Auf- und Niedersteigen, einmal von unten, indem sie oben schließt, und abwechselnd von oben, indem sie unten schließt, dem Cylinder den Dampf und so den Druck gegen den Kolben. Sie ist mit einer Umgebung dem Cylinder von außen verbunden, an welcher auch das Blas-Ventil angebracht ist. Der Cylinder ist der Kasten, worin der Kolben auf und absteigt; er ist mit einer Klappe auf dem Deckel versehen, um das etwa eingedrungene Wasser auszuführen, und ihn so vor dem Zerspringen zu bewahren. Der Condensator ist die Höhle, in welche der Dampf verbracht aus dem Cylinder zurückkehrt, und durch die Injection verdichtet wieder zu Wasser wird. Die Cisteme, durch eine Klappe von der Luftpumpe abgeschieden, ist der Sammelplatz der Wasser, welche durch die Luftpumpe als condensirter Dampf zum Theil, und aus dem Schiffe andertheils durch die Schiftpumpe eingebracht werden, um zum Wasserbehälter, oder durch das Abflusrohr ausgeführt zu werden. Der Wasserbehälter aber ist ein um den Schornstein her angebrachter Kasten, in welchem das Wasser vorläufig erwärmt und dem Kessel zugeführt wird, bey Ueberfüllung aber durch das Entladungsrohr in die Höhe gedrückt, und dann außer Schiff gebracht wird. Das vordere Blas-Ventil befindet sich vor der Maschine und läßt bey Reinigung derselben den Dampf ausströmen. — Die Bewegung wird veranlaßt durch den Druck des Dampfs gegen den Kolben, wodurch die Kolben-, Quers- und Seitenstangen den Balancier heben, abwechselnd niederdrücken, und so die Achse durch die Verbindungsstange, die Excentrique und die Korbel umdrehen. Von der Excentrique aus, wird die Dampfchiebe

mittels der Excentriqueflange, der Bewegungsaxe, der Seiten-, Quer- und Schiebeflängen in Bewegung gesetzt. Die Parallel-Bewegung dient lediglich, um die Kolbenflange immer in einer geraden Richtung zu erhalten, und so die Reibung zu vermindern. Die Luftpumpe wird durch ihre, an dem Balancier angebrachte, Seiten-, Quer- und Saugerflängen bewegt, und dient, den Raum in dem Cylinder, oben und unterhalb des Kolbens, so wie in dem Condensator, luftleer zu machen. Die Heißwasserpumpe wird durch die Querflange der Luftpumpe in Bewegung gesetzt, ist eine Druckpumpe, und führt das Wasser aus der Cisterne in den Wasserbehälter und von da durch die Füllröhre in den Kessel. Diese Pumpe liegt außerhalb der Maschine, nach der Seite des Schiffs zu, nimmt aus der Cisterne durch die durchlöcherete Seite derselben das Wasser in ihren Ventil-Kasten und drückt es so durch ein am Verdeck befindliches Rohr aus. Die Schiffspumpe wird, wie die vorhergehende, durch die Querflange der Luftpumpe bewegt, befindet sich gegen der Heißwasserpumpe über, nimmt das Wasser aus dem Boden des Schiffs und führt es durch die Cisterne außerhalb desselben. Die Injection holt das Wasser aus dem Fluß durch die Injectionröhre in den Injectionskrahnen, und wirft es von da in den Condensator. An der Injectionröhre ist noch ein Krahnen in der Seite des Schiffs angebracht, zum Abschließen, und an dem Injectionskrahnen selbst ist ein Zeiger, als Richtschnur das eingehende Wasser zu mindern oder zu mehrern. Das Blas-Ventil dient, das Innere der Maschine von der Dampfschiebe an zu reinigen, indem sie bey Aushebung den Dampf aus der Schiebe losläßt, der sich dann mit Gewalt durch den Boden des Condensators, durch das untere Ventil der Luftpumpe in den Boden derselben eindrängt, und so durch das vordere Blas-Ventil und durch die Klappen des Luftpumpensaugers durch das obere Luftpumpen-Ventil in die Cisterne und endlich durch das Abflußrohr ausströmt. Die Kaltwasserpumpe wird lediglich durch die Hand bewegt, befindet sich vor der Maschine und dient hauptsächlich, das Wasser aus dem Fluß in den Kessel zu bringen, willkürlich aber auch aus dem Vorder- und Hintertheil des Schiffes ebendahin, oder außerhalb des Schiffes, und endlich auch aus dem Kessel in den Fluß zu bringen, alles dies durch im Boden liegende Verbindungsröhre und Krahnen. — Circulation des Dampfes: Der im Kessel erzeugte Dampf drängt sich durch die Dampfrohre, den äußern Cylinder und durch die Dampfschiebe in den Cylinder, und zwar einmal unten und abwechselnd einmal oben in den Kolben; der verbrauchte Dampf geht von unten direct, von oben aber durch die Dampfschiebe selbst in den Condensator, wo er durch die Injection verdickt und durch die Luftpumpe als Wasser in die Cisterne, und von da theils durch das Abflußrohr außer Schiff, theils durch die Heißwasserpumpe in den Wasserbehälter und so in den Kessel selbst zurückgebracht wird. — Die rückgängige Bewegung der Maschine wird durch das Umdrehen der Excentrique bewirkt, indem sie dann von der entgegengesetzten Seite gegen die Axe drückt.

VI. Rheinschiffahrt zwischen Mainz und Köln.

Die Zahl der Theilnehmer ist auf einige 30 Schiffe beschränkt; die Haupt-Abfertigung ist in Mainz, die Unterexpeditionen sind in Bingen, Koblenz, Bonn und Köln; diese Expeditionsämter müssen stets den Morgen zu rechter Zeit geöffnet seyn und dürfen erst Abends wieder geschlossen werden. Hier müssen die nöthigen Register gehalten werden, worin die Namen der Reisenden, die zu Transport übergebenen Effecten und dgl. verzeichnet sind. Ueber letztere muß auf Verlangen eine Quittung gestellt werden. Wenn keine Erklärung über den Werth gemacht wird, so ist die Schiff-Gesellschaft zu keiner Entschädigung verpflichtet. Auch Verlust durch unvermeidliche und vorhergegebene Unglücksfälle kann den Schiffen nicht zur Last gelegt werden. Die Reisenden sind von den Schiffen mit zuvorkommender Höflichkeit zu behandeln, und Beschwerden gegen die letzteren können bey dem nächsten Erhebungsamt vorgebracht werden. Wiederholte Klagen können die Ausschließung des Schiffers herbeiführen. Eben so ist aber auch der Yachtschiffer, im Fall einer Mißhandlung, die er ohne seine Schuld von den Reisenden erleidet, berechtigt, bey dem nächsten Ort anzufahren und der Obrigkeit die Anzeige zu machen, damit den Reisenden aufgegeben werde, das Schiff zu verlassen. Die Schiffer selbst sind übrigens für Alles verantwortlich, was durch die Besamten Ordnungswidrigen zum Nachtheile der Reisenden geschehen könnte. Zu dem gewöhnlichen Dienste dürfen keine Fahrzeuge angewandt werden, deren Ladungsfähigkeit unter 180 oder über 200 Centner seyn würde. Sie müssen ein geräumiges Zimmer für Reisende haben, das im Winter erwärmt werden kann, und worin sich Nichts befinden darf, was der Bequemlichkeit der Reisenden Eintrag thun könnte. Ueberhaupt ist die größte Keintlichkeit zu beobachten. Saba-rauchen kann, ohne Genehmigung der gesammten Reisegesellschaft, in dem Zimmer nicht gestattet werden. Zur größern Sicherheit werden alle Vierteljahre die Yachten zu Mainz durch Sachverständige untersucht. Jede Yacht muß mit 3 — 4 Mann besetzt seyn, und jeder Schiffer muß zum mindesten mit einem seiner Knechte über Nacht auf der Yacht bleiben. Vom 15ten März bis 1ten November muß täglich zwischen 5 — 7 Uhr Morg. eine Yacht von Mainz nach Köln abgehen. Für die Hinabfahrt werden 2 — 3, für die Hinauffahrt 3 — 4 Tage zugestanden; vom 1ten May bis 1ten Sept. muß die Hinabfahrt in 2, die Hinauffahrt in 3 Tagen geschehen. Vom 1ten Nov. bis zum 15. März, müssen, so lange das Eis es erlaubt, wenigstens 3mal die Woche Yachten abgehen. Für unnöthigen Aufenthalt sind die Schiffer verantwortlich. Für die Preise gelten folgende Bestimmungen:

Von Mainz bis Eufeld 24 kr.; bis Bingen 40 kr.; bis Ebernstein 2 A. 30 kr.; bis Koblenz 2 A. 45 kr.; bis Neuwied 3 A. 20 kr.; bis Andernach 3 A. 30 kr.; bis Bonn 4 A. 48 kr.; bis Köln 5 A. 30 kr. Für den Centner Effecten wird bezahlt bis Bingen 24 kr.; bis Koblenz 42 kr.; bis Bonn 1 A.; bis Köln 1 A. 12 kr. Uebrigens hat jeder Reisende 50 $\frac{1}{2}$ l. Für einen in einem besondern Anhang transporthireten Waagen wird bis Koblenz 27 $\frac{1}{2}$, bis Köln 44 A. bezahlt. Für die übrigen Waagen wird weniger bezahlt und ist ein besonderer Accord deshalb zu treffen.

Für außerordentliche Fahrten wird folgendes bezahlt; Für eine Yacht