

tegen hem was echter, dat de stadsherberg *De Papegaay*, waar Van der Beek woonde, buiten de stad lag.

Een dag nadat De Chambure deze sollicitaties met zijn opmerkingen aan de directeur-generaal had doorgezonden, deelde hij aan laatstgenoemde mee, dat alsnog bij hem gesolliciteerd had Johan Vincent van der Schooren uit Wageningen. Deze leek hem zeer geschikt voor de post en had zeer goede aanbiedingen gedaan. Hij werd tevens ten sterkste aanbevolen door Mr. Bannier, de secretaris van het postbestuur, en door Guicherit, intendant van het paleis te Haarlem. De Chambure adviseerde de directeur-generaal 'dezen Heer bijzonderlijk tot postmeester te Rotterdam voor te dragen'.

Op 12 december 1809, dezelfde dag waarop inspecteur Forsten zijn bovengenoemd rapport aan De Chambure aanbood, gaat dan diens definitieve ontwerp voor het Rotterdamse station in zee. Hij was ditmaal zo tevreden met het werk van Forsten, dat het door hem aangeboden ontwerp praktisch een kopie was van Forsten's rapport.

Rotterdam zou in zes routes liggen:

Rotterdam – Den Haag	2	posten
Rotterdam – Gouda	2	„
Rotterdam – Papendrecht	2 ¹ / ₄	„
Rotterdam – Dordrecht over IJsselmonde	2	„
Rotterdam – Dordrecht over Katendrecht	2	„
Rotterdam – Strijensas	3	„

Iedere 'post', een afstand van twee uur gaans, moest volgens artikel 20 van het *Reglement van orde, politie en goeden dienst voor postmeesters binnen het koninkrijk Holland* op bestrate of harde wegen in één uur tijds gereden worden.

De corporatie zou te Rotterdam bestaan uit de zestien reeds genoemde voerlieden, die ieder zouden leveren (ter vergelijking de cijfers uit de ontwerpen voor Amsterdam en Den Haag, waar de corporaties zouden bestaan uit resp. 20 en 23 voerlieden):

6 paarden	(Amsterdam 6, Den Haag 6)
1 Franse wagen	(„ 1, „ 1)
2 fourgons	(„ 3, „ 2)
3 postiljons	(„ 3, „ 3)