

adviezen, dat er aan Burgemeesteren over is uitgebracht. Het eerste, dat van Commissarissen van de Rijnvaart (sinds 1802 P. Wachter en J. H. Durselen) is zeer positief zowel ten aanzien van het nut der onderneming als wat zijn persoon betreft ²⁴): Hij beschikt over vaardigheid met de pen, is ijverig en nauwkeurig in het vervullen van de formaliteiten, aan het vervoer verbonden en zal niettemin in staat zijn zijn post als waagmeester der Keulse beurt waar te nemen. Zij geven, hoezeer zij ook de beurtvaart voorstaan, vier argumenten voor hun adhesie aan het plan:

1. Het transport over land is ook in Amsterdam, Utrecht, Arnhem en Nijmegen goed georganiseerd.

2. Buitenlandse kooplui willen meer vracht betalen, als zij hun goederen binnen een bepaalde termijn ontvangen.

3. Zij willen in de toekomst voor zulke transporten niet langer afhankelijk zijn van Amsterdam.

4. Door deze concurrentie zullen de Rijnschippers genoodzaakt zijn tot een betere service, tot meer zorg voor de goederen en tot lagere vrachten, zodat de handel op de Rijn meer naar Rotterdam gelokt zal worden. 23 augustus 1814 is de datum van bovenstaand advies, reeds op 26 augustus d.a.v. stellen Burgemeesters het verzoek van Pasché, vergezeld van het advies van Commissarissen van de Rijnvaart, in handen van de Kamer van Koophandel, die de zaak op 27 augustus toevertrouwt aan een kleine commissie, bestaande uit de heren Nierstrasz en Jung, van wie de in deze materie doorknede Nierstrasz al op 1 september een rapport indient, dat als het advies der Kamer naar het stadsbestuur gezonden wordt ²⁵).

Het wijst op het belang van een goed ingericht landtransport op Duitsland, Brabant enz., vooral in perioden van vorst en tegenwinden, op de bekwaamheden van de requestrant en het vertrouwen, dat hij bij de commercie verworven heeft. Het belang van de handel is echter alleen verzekerd, als het voortbestaan der onderneming gewaarborgd is; dit betekent, dat hij niet alleen een voermansacte dient te krijgen, omdat voor vervoer te land een speciale vergunning niet vereist is – vooral niet als een koopman voor zich alleen een voerman een transport laat verrichten –, maar een voermansacte met uitsluiting van anderen, voorlopig althans. Vervolgens wijst het erop, dat dergelijke transporten ongeschikt zijn voor de bestaande wagnaars en voerlieden, die niet beschikken over behoorlijke wagens, paarden en tuigen en die zich beroepen op de