

„Frankfurter Journal“ schreibt am 19. November 1824 zur Fahrt Rotterdam – St. Goar

„Seit kurzem haben wir sehr vieles über die Dampfschiffahrt und insbesondere über deren nahe bevorstehende Einführung auf dem Rheine in öffentlichen Blättern gelesen; die meisten Berichte dieser Art aber scheinen uns einseitig oder nicht mit Sachkenntnis gearbeitet zu sein – einseitig in der Hinsicht, dass man diese allerdings geniale Erfindung in ihrem praktischen Nutzen, besonders in ihrer Anwendung auf unserer Flüsse und in Beziehung auf Warentransporte, für jetzt schon zu unbedingt hoch erhob. **Schon sah man im Geiste auf unseren Strömen nichts mehr als Dampfboote**, schon sah sich der ohnehin für den jetzigen beschränkten Handelsverkehr im Überfluss vorhandene Schifferstand noch viel mehr reduziert, schon **bedurfte man keine Halfterpferde mehr**, als sich denn doch nach den jüngsten abermaligen Versuchsreihen der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Rheine die Sache anders herausstellte, bei welcher dann der scharfe Blick Schwierigkeiten gewahr wurde, welche teils die Natur darbot, teils durch die ungeheuren Kosten sowohl der Maschinen selbst als deren Belegung durch Brennmaterial entstehen, so dass fürs erste oben genannte Stände, den Transport der Reisenden vielleicht ausgenommen, an der Dampfschiffahrt auf dem Rheine keinen Rivalen zu erhalten fürchten dürfen.

Im Monat September d.J. beschloss die Direktion der Nederlandschen Stoomboot-Maatschaapj zu Rotterdam, einen neuen Versuch zu machen, ob und inwiefern die Dampfschiffahrt auf dem Rheine anwendbar sei; 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 erteilen, diesem Versuche nicht nur keine Hindernisse in den Weg zu legen, sondern vielmehr jeden möglichen Vorschub zu leisten...

Am 26. v. Mts. begann nun die Fahrt, von Rotterdam aus, (...) Abends um zehn Uhr traf man in Andernach ein... Der Mangel an dem gehörigen Brennmaterial und der Schlamm, welcher sich in den verschiedenen Gängen der Maschine angesetzt, hatten die Wirkung, dass die Wasserräder anfänglich in der Minute nur 26 bis 27, späterhin aber nur 22-23mal sich um ihre Achse drehten.

Die Umstände, welche das Dampfboot am 30. Oktober verhindert haben, schneller von Köln bis Andernach zu gehen, bestanden auch in demselben Maße am folgenden Tage, dem 31. Oktober, und waren ebenfalls Ursache, dass der Weg von Andernach nach Koblenz, wo man gegen 12 Uhr ankam, nur in vier und einer halben Stunde zurückgelegt werden konnte; hier beschloss man, den Rest des Tages zuzubringen, die Maschine reinigen zu lassen, um besseres Brennmaterial sich umzusehen und die Fortsetzung der Reise bis zum anderen Tag um sechs 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 weigerte er dennoch die Durchfahrt bis nach elf Uhr dadurch, dass er keine merklichen Anstalten zur Öffnung derselben machte; auf diese Weise verlor man fünf Stunden.

Die Fahrt von Koblenz begann also am 1. November nach 11 Uhr des Morgens, und abends um 5 Uhr war man **zu St. Goar** angekommen, wo übernachtet wurde. 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, **400 bis 500 Schritte vom Ankerplatz entfernt (am Loreleyfelsen) fand man aber eine so starke Strömung, dass die ganze Kraft der Maschine notwendig war, um zu verhindern, dass das Boot der Strömung folgte**; es war also an ein Vorrücken nicht zu denken, man kehrte daher, nach einem halbstündigen fruchtlosen Versuch, diese Strömung zu besiegen, an den Ankerplatz zurück. (...)

Ob die Dampfschiffahrt im Allgemeinen mit Nutzen auf dem Rhein, und vorzüglich zum Transport der Waren anzuwenden sei, ist eine Frage, die der unbefangene Denker nicht so leicht bejahen wird.“

Im Jahre 1825 fuhr – auf Anregung der Kölner Handelskammer – König Friedrich Wilhelm III. auf dem holländischen Dampfer „Rhein“ von Koblenz nach Köln. Dieser Dampfer wurde (zum Andenken) in „Friedrich Wilhelm“ und das Jahr darauf in „Prinz Friedrich“ umgetauft, – denn die 1826 begründete „Rheinpreußische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ zu Köln stellte einen neuen Dampfer, „Friedrich Wilhelm“, zugleich mit der „Concordia“ in Dienst.