

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Protocole des séances de la Commission Centrale
Instituée par le Congrès de Vienne pour l'Organisation et
l'Administration de la Navigation du Rhin. 1816-1832
1818**

88 (6.3.1818)

88. Jeanne

Procès verbal

des Séances de la Commission centrale
instituée par le Congrès de Vienne pour
l'organisation & l'administration de la
Navigation du Rhin.

Mayence le 6 Mars 1818.

(I.)

La Présidence pour le mois de
Mars ayant été remise, à M. le
Commissaire de Prusse, M. le Commissaire
de Bade, sur la demande qui lui en
a été faite, par M. le Commissaire
de France, s'est chargé de fonctions
de Secrétaire pendant le dit mois.

Après quoi M. le Commissaire de Hesse
a donné au Protocole ce qui suit:

Hesse;

J'ai l'honneur de prévenir M. M. mes
collègues

que ma cour donne son assentiment
au projet inséré au procès-verbal de la
Commission centrale, en date du 18 Novembre
1817, relatif au mode de nomination
aux places devenant vacantes dans
l'Administration de la navigation du
Rhin.

(II.)

Que ma cour veut de faire payer
de surcroît au Sieur Hellermann, ancien
Facteur au Bureau de Mayence,
la somme de 1000 ff. comme un acompte
de la pension, que M. le Comte de

Solms -

En présence de Messieurs les
Commissaires suivants:

- Pour Bavière de M. de Mœpfig
- la Bavière de M. de Hau
- la France de M. Kersinger
- la Basse grand-ducale de M. Pietsch
- Nassau de M. Boesler
- les Pays bas de M. Bourcoul
- la Prusse de M. Jacobi, Président

En outre j'ai l'honneur de
prévenir M. M. mes collègues

Hesse

Solms-Laubach, en sa qualité d'administrateur
provisoire de la navigation du Rhin,
lui avait accordé.

(III.)

Déclaration du Commissaire de S. M.
le Roi de Pays-bas, en réponse à la
conclusion prise par la Commission
centrale dans sa 75^e séance le 11
Novembre 1817.

Heerlaide

Le Commissaire soussigné de S. M. le
Roi de Pays-bas, avait dans le temps
soumis à sa cour, les conclusions de la
Commission centrale, qui se trouvent
consignées au Procès-verbal de sa
75^e séance.

En conséquence de l'instruction qu'il
a reçue par une dépêche du 24 février
1817, il s'empresse de faire à la Commission
centrale la réponse suivante, en
mettant pour un moment de côté
la question préalable, si et en combien
les points traités dans les dites conclusions
peuvent être censés appartenir aux
délibérations de la Commission centrale.

D'abord le préambule, qui précède
ces conclusions, a été une chose,
qui a attiré l'attention du Gouvernement
de Pays-bas.

Il y est dit:

„Le grand désavantage qui

resulterent pour le commerce du Rhin,
par le système actuel de Douanes
dans le Royaume de Pays-bas, n'est
pas échappé à la Commission centrale

Le soussigné a l'honneur de répéter
à ce sujet, que le système actuel de Douanes
Hollandaise, n'est, que le système, plus
modéré encore, de temps antérieur.

Car la loi hollandaise du 31 juillet 1728,
n'avait permis le transit que pour le
Brabant, appartenant alors à l'Autriche
et la Flandre, qui fait actuellement
partie intégrante du Royaume de
Pays-bas;

La permission du transit général est
de date bien plus récente;

Les dispositions principales, qui concernent
à ce sujet la Dernière loi du 3 Octobre
1816 sont empruntées de la loi
Hollandaise du 26 février 1802. et
modifiées de telle sorte, qu'elles
font clairement voir la tendance
toujours croissante du Gouvernement
de Pays-bas, à faciliter le commerce
de transit, qu'il considère présentement,
dans le principe de la liberté du commerce,
plus généralement propagé, comme
un objet de Speculation non seulement
pour l'étranger, mais bien aussi pour
le Néguicole.

Il est de même pour ce qui

concernant l'importation et l'exportation.

Pour conclure sous ce rapport, autant que possible, le intérêt du commerce avec ceux de fabrication, la loi du 3 Octobre 1816 n'a nullement établi un nouveau principe; celui de 1793 y est maintenu, et suivi avec des extensions et modifications qui doivent être la suite nécessaire de la réunion de provinces hollandaises et Belges, dans un seul Royaume.

L'ancien système hollandais, de laisser au commerce la plus grande liberté possible, n'y est pas perdu de vue; tant comme auparavant, ce n'est que contre un petit nombre d'articles, que la loi prononce la prohibition; et non seulement elle n'a pas multiplié les formalités prescrites par le placard de 1793, mais bien au contraire a-t-elle encore mis, la circulation de marchandises dans l'intérieur hors de tout contact, avec l'Administration de Douanes.

Le principe de simplification et de liberté est également important pour le commerçant étranger, qui fréquente le marché de Pays-bas; il a maintenant la certitude, qu'après avoir passé le Bureau de la frontière, la libre circulation de ses marchandises dans tous les sens du pays, n'éprouvera plus la moindre difficulté, ni le moindre arrêt de la part de l'Administration de Douanes.

Pour, le système actuel de Douanes
Néerlandaise, est infiniment plus
libéral et avantageux, que l'était
l'ancien système, en vigueur au moment
de la signature de l'acte de Vienne
sur la navigation du Rhin; et a
mérité éminemment du système actuel
existe non seulement par rapport au
commerce effectif, mais bien aussi pour
le commerce de transit.

En effet cette dernière branche du
commerce et notamment le transit par
le Rhin a considérablement augmenté
depuis l'introduction de la loi du
3 octobre 1816. preuve, l'énorme quantité
de marchandises, qui a transité par
ce fleuve dans le courant de 1817.

Le fait peut convaincre la Commission
centrale, qu'il n'était pas nécessaire
d'inviter le Gouvernement de Pays-
bas, qui n'a jamais cessé de considérer
le libre commerce, comme la principale
source de la prospérité du Royaume,
à modifier son système de Douanes
en vigueur, relativement aux marchan-
dises qui passent par le simple
transit sur le Rhin Néerlandais,
à ce que le commerce du Rhin se
soit par indirectement favorisé, de
chercher d'autres communications avec
la mer.

Les principes libéraux au sujet du
libre commerce, que dans l'intérêt bien

entendu Vieille, le gouvernement de
l'Alsace a de tout temps embrasé, son
le plus sûr garant, qu'il ne négligera
jamais les moyens nécessaires, pour
conserver à son propre pays et aux
états riverains, la jouissance des avantages
innombrables, que leur offre le commerce
du Rhin, dans son état florissant.

Le qui vient d'être dit, relativement
aux lois actuelles de Rouane, s'applique
également au système de imposition
indirecte, qui a été introduit en 1816.
et qui est basé sur le même principe
de libre circulation dans l'intérieur.

La Commission centrale a donné
à connaître en deux points, quelle
sont les modifications, qui lui ont
paru désirable

Les points sont:

- 1^o) Abolition des droits de transit, non pas
d'après la valeur de marchandises,
mais d'après le poids, le nombre ou
la mesure, ainsi que cela se pratique
pour la perception des droits de navigation
sur le Rhin.
- 2^o) Cessation pour toute prohibition pour le
transit, soit directe soit indirecte, au
moyen d'un droit trop élevé.

Par rapport au 1^o de ces deux points,
la simple inspection du tarif du

De 3 Octobre 1816. sera voir à la Commission
centrale, que déjà un assez grand
nombre d'articles, qui en avoient été
reconnus susceptibles, se trouvent tarifés
en raison de la mesure, du poids ou
du nombre et qu'ainsi le principe
général, adopté par le Gouvernement
Néerlandais, d'éviter autant que possible,
en matière de Douanes, le
mode d'imposition en raison de la
valeur des marchandises, est parfaite-
ment concordant avec le désir de la
Commission.

Je dis autant que possible; car tous
les objets du commerce général ne sauroient
être tarifés, en raison de la quantité,
sans exposer le commerce même à de
différentes, incertitudes dans le calcul
et à d'autres inconvénients.

Il y a plus; le Gouvernement de
Pays-Bas a devancé le désir de la
Commission centrale, en ordonnant déjà
l'examen de la question, si et en
combien les droits de transit pourroient
être généralement levés d'après la
quantité.

En ordonnant cette enquête, c'est la
navigation du Rhin, que le Gouvernement
avoit particulièrement en vue, et c'est
le Département du commerce et de
Colonie qui a été chargé de cet

Examen, et qui s'en trouve encore occupé, ne manquera pas de donner en cette occasion, une attention toute particulière, aux intérêts commerciaux.

La Commission centrale peut donc bien être persuadée, qu'à ce sujet les intentions du Gouvernement Néerlandais, marchent de front avec ses desirs, lesquels seront réalisés, tant qu'un mûr examen de la chose aura démontré la possibilité de l'exécution et son accord avec l'intérêt réel du commerce, qui assurément est aussi le but de la Commission centrale.

Concernant le second point, l'on a flatté que la Commission trouvera une réponse satisfaisante dans l'art. 162. de la loi du 3 Oct. et l'arrêté du 12^{ème} Fev. 1816. Elle y verra que la prohibition du transit n'est conservée que pour les articles suivants :

- 1^o) Safran, macis, noix muscades, clous de girofle et thés, articles qui appartiennent à l'ancien commerce hollandais, du grande Indes.
- 2^o) Chiffons et Drille, cordage vieux et coupé, verre cassé, objets qui dans le commerce, proprement dit n'entrent qu'en considération.
- 3^o) Papier et pipe, venant de l'étranger et munis des marques de fabrique Néerlandaise, deux articles dont l'on ne sauroit

Disagrouer la prohibition, sans
protection par la la tromperie.

N^o Les sels raffinés et non raffinés ;
le transit en a été prohibé, par l'act:
161. de la loi du 19 Sept. 1816. qui a
suivi à ce sujet le système adopté
depuis l'introduction du tarif hollandais
de 1729 et au maintien duquel le
intérêt de cette branche du commerce
Hollandais sont intimement liés.

Quant à la crainte d'une trop
grande élévation des Droits de transit,
qui se trouveroit par là indirectement
prohibé ; l'act. 162. précité fait voir,
que le taux du droit de transit, actuellement
à payer lors du passage par terre ou
mer, est resté fixé sur l'ancien pied,
c. à : D. à une fois le droit d'entrée
et de sortie ; ce qui est le plus haut de
deux ; toute fois avec cette modération
remarquable, que dans aucun cas,
même pour la marchandise, dont
l'importation est prohibée, le droit ne
peut excéder 3 p. de la valeur de
marchandise, non y compris la
subvention extraordinaire et temporaire
pour le Indicat. On ne croit pas
avoir besoin de remarquer, que le droit
de transit doit être acquitté, tout
aussi bien pour l'indigène que pour l'étranger.

Il s'en suit, que bien que le Droit
puisse subir quelque changement pour
l'un ou l'autre article, il n'est cependant
pas dans l'esprit du Gouvernement de
l'ays-bas, d'exclure indirectement un
article, sujet aux Droits de Douane,
de la faveur du transit, en portant
le Droit à payer à un taux trop
élevé.

Les éclaircissements concernant
la Commission centrale, que la législation
libérale du Royaume de l'ays-bas
en matière de Douane, au sujet
de laquelle on a tâché d'insinuer
à cette Commission, de leur part à
fait connue, ne présente pas de
juste motifs pour y opérer, sous le
rapport du transit, de modifications
ultérieures et spéciales, et certes ce n'est
pas là aussi la tendance de l'acte
de Nieme.

La Commission centrale établit enfin,
que le l'ays-bas ne pourroit profiter
de la levée de relâche forcée de
Fologne et de Mayence, dont elle réclame
d'ailleurs la suppression sans réserve,
qui du moment, où
a) le tarif de Droits de navigation
en Hollande aura été remis au taux
où il était lors de la conclusion de
la Convention de Nieme sur la
navigation.

b/ Que toute visite de Douaniers sur le Rhin, aura cessé, tant que les marchandises ne seront pas déchargées ou déclarées destinées pour l'importation dans l'intérieur du pays.

c/ Que tous les bateaux de bateliers Néerlandais, exerçant la nouvelle navigation, seront jaugés et munis d'un manifeste, tel qu'il est introduit sur le Rhin conventionnel, et en feront preuve au premier Bureau de perception du Rhin conventionnel.

d/ La Commission arbitrale suppose enfin que conformément aux déclarations faites par le soussigné aux procès-verbaux, les bateliers du Rhin conventionnel, ne rencontreront ni directement ni indirectement aucun empêchement légal, pour recevoir des chargements en retour.

Sans s'arrêter à la question, si ces conditions sont fondées ou non sur le texte et l'esprit de l'acte de Berna, et en se référant à cet égard à ses notes antérieures, le soussigné a l'honneur de répondre, à ces quatre points ce qui suit.

Le

Le point qui concerne les 15% ajoutés à titre de Syndicat, est au reste pour subsister aux dépenses de la guerre de 1865.

au montant de anciens Droits de
piage, est devenu l'objet d'un examen
de différents Départemens, qui y
sont intéressés. Et quoique cette
Augmentation ne soit que temporaire
et laisse toujours encore le montant
de Droits de piage, perçus en Hollande
font au Dessus du Maximum, convenu
par l'art. 5. Du traité de Vienne à
2 fr. pour la remonte et 1 fr. 33. pour
la Descente, sur le Rhin entre Strasbourg
et le Royaume de Pays-bas, tant
qu'il d'après ce même article peut
être étendu / en augmentant par là
dans la même proportion la totalité
du Droit / aux Distances entre Strasbourg
et Nâh et la frontière du Royaume
de Pays-bas et le embouchure du
fleuve ; le soussigné a tout lieu
de croire que ce point ne tardera
pas à être éclairci et vidé à la
satisfaction mutuelle.

ad b.

D'après la Déclaration, que le
soussigné a faite le 19 Septembre 1797
l'exemption de toute Visite matérielle
sur la route fluviale a été déjà accordée
par le Gouvernement de Pays-bas,
sauf la précaution de placer un
gardien à bord des bateaux ou de
selles l'acier de la cargaison.

Cette simple formalité de précaution
avait trouvé encore quelque opposition

Dans la Commission centrale.

Éclairci comme elle est maintenant sur le système d'Administration des Douanes et en tant que le besoin, aussi sur celui des impositions indirectes, dont l'Administration, surtout en ce qui regarde la formalité pour la Circulation intérieure, suit à peu près la même marche que celle des Douanes, et voulant prendre en considération la position locale du Royaume de Saxe; la Commission centrale ne pourra meconnaître qu'à moins de disloquer et de renverser entièrement un système qui a pour but le moins de gêne que possible pour le commerce et la navigation, il est impossible que le Gouvernement de Saxe, puisse permettre, que sans la moindre garantie pour le paiement des droits dus, un bateau entrant dans le Royaume, aise avec sa cargaison la route navale de l'intérieur, sur laquelle il ne s'exerce par la moindre surveillance.

On voudrait-on proposer avec quelque raison plausible, de remplacer un magasin aussi simple, que celui de placer un gardien à bord, ou de régler l'accès de la cargaison, à son arrivée à la première station des Douanes, par la mesure dispendieuse de garnir le rivage avec l'intérieur d'un armée d'employés

De déclarer ce rivage comme frontière,
et de tracer le long d'elle une limite
de territoire non-libre, mesure qui, en
longeant le Rhin pour ^{entrer} aller dans
le Waal et le Meuse, serait
toute libre circulation entre Nimègue,
Chiel, Bommal, Gorcum et Dortrecht,
et en prenant le Seck et la meuse,
ferait subir pareil privation de la libre
circulation, aux villes d'Ambergem, Schou-
wen, Rotterdam, Delftschaven,
Schiedam, et autres places situées plus
bas.

Et quelle difficulté ne présenteraient
encore et l'élargissement de rivière
en descendant, et les îles qui y sont
situées, surtout, si pour entrer Rotterdam,
l'on suivait le cours de la Meuse, en
passant devant Dortrecht!

Non seulement il est presque impossible,
quelques efforts que l'on fasse, de faire
garder avec quelque espoir de succès, le
rivage à déclarer non libre et entrecoupé
par des centaines de canaux et de sentiers
détournés; mais aussi la rivière après
être déclarée territoire étranger, serait
entièrement perdue pour la navigation
intérieure.

L'acte de Nimègue, en stipulant la libre
navigation sur le Rhin d'un état à l'autre,
depuis son origine jusqu'à son embouchure,
à toute fois soula concilio cette libre
navigation, avec la souveraineté territoriale

D'un Traité de l'état riverain, la suite
et la suite de revenus publics, et les
institutions intérieures de gouvernement
dont le territoire sont arrosés par le
fleuve.

Cet acte a expressément voulu, que
le système de Douanes de chacun de ces
états restât intact, et c'est pour cette raison,
que l'art. 22. dit :

« Les Douanes de l'état riverain n'ayant
rien de commun avec le droit de navigation,
elles resteront séparées de la perception de
ce dernier »

« Le Règlement définitif renfermera des
dispositions, propres à empêcher, que les
surveillances de Douanes, ne mettent
pas d'obstacle à la navigation »

Il est impossible de croire que l'intention
des hauts contractans à Vienne, ait pu
être, de faire pour ce qui concerne cet
article conservateur, une distinction à
l'égard et au préjudice du Royaume de
Saxe, le seul de l'état riverain, qui,
divisé en haut par le Rhin en deux parties,
est chargé en bas de l'entretien continu
du barrage d'art, nécessaire pour
conserver au commerce et à la navigation
de bons ports de mer, et la navigabilité
de l'embouchure.

Il est impossible de croire que
l'intention des hauts contractans ait été,
de subvertir ou d'annihiler la première
partie de l'article précitée par la
seconde.

Non l'acte de Vienne qui n'intercepte
la souveraineté territoriale d'aucun état,
notait aussi peu la surveillance de
Douanes; il n'est seulement, qu'il soit
pouvoir à ce, que l'exercice de cette
surveillance n'entrave par la navigation.

Il n'est pas moins certain, que lorsque
la Commission centrale a déclaré, contraire
à l'art. 22. de l'acte de Vienne et en
opposition avec la liberté existante sur
le bûche conventionnel, la formalité
auxquelles le Gouvernement de l'Empire
voulait soumettre les bateaux, par
rapport aux Douanes, et dont le
suspense avait donné connaissance dans
la 4^e séance, il est certain, dit-y, que
cette déclaration était motivée, par la
crainte que ces formalités, c. à d. :
le placement d'un gardien à bord,
ou l'apposition de scellés, à la
première station de Douanes,
occasionneraient des frais, de nouveaux
arrests, ou même des suites matérielles.

En ajoutant donc à la dite déclaration,
faite dans la 4^e séance, que le Gouvernement
Néerlandais, toujours prêt à porter ses
soins, au bien-être général du commerce,
prendra pour son compte, les frais de
l'exécution de dite formalité, au moyen
de laquelle, il n'est plus question de suites
matérielles, à l'arrivée à Lobitz, et pour
éviter tout nouvel arrêt, la perception
des droits de péage, qui s'opère maintenant

à Nimègue ou Arnheim, sera transféré
à cette première station de Douane, c. à d.
à Lobitz, où les bateliers, outre la présentation
future de manifeste pour le paiement
des Droits de péage, doivent ordinairement
s'arrêter, soit pour prendre des chevaux
de halage, de pilotes ou de allèges,
soit pour d'autres motifs; le Souverain
a tout lieu de croire, que la fédération
centrale trouvera dans cette nouvelle
condescendance de son Gouvernement,
le plus sûr garant contre toute entrave,
de la part des Employés des Douanes,
une garantie aussi parfaite, est telle
que la teneur de l'art: 22. de l'acte
de Vienne, pris dans le sens le plus étendu
et appliqué à la position de Saxe-Cobourg,
ait pu avoir eu en lui.

Le résumé succinct ci-après de
dispositions générales de la loi sur
l'importation, l'exportation et le transit,
et leur comparaison avec les formalités,
auxquelles, sous le rapport spécial, de la
navigation du Rhin, le Gouvernement
Néerlandais veut bien se borner à
apporter le navigateur, mettront dans
le plus grand jour, toute l'étendue de ses
condescendance et sa bonne volonté
à accorder au commerce du Rhin,
toutes les facilités, qui peuvent
raisonnablement être désirées, à titre
de réciprocité.

D'après les prescriptions des lois Néerlandaises

sur le Douane, qui ont précédé la loi
du 3 Oct. 1816 / laquelle a conservé sous
le rapport de l'ancienne disposition,
à cette différence près qu'elle a supprimé
le poste de surveillance dans l'intérieur /
Le capitaine descendant le Rhin Néerlandais
était obligé de faire, à son arrivée à la
1^{re} station de Douane, une déclaration
spécifique de sa cargaison, pour chaque
partie séparément, avec indication
de la qualité et quantité, et de la
valeur des marchandises, - déclaration
expresse devait être faite, des marchandises
destinées à transiter, et par conséquent
sujettes à être plombées. En outre
devait-il fournir caution pour le
paiement des droits à acquitter, à son
arrivée au premier Bureau de perception,
soit à Nimègue sur le Waal, soit à
Arnhem sur le Rhin, ou à Doesbourg
sur l'Yssel, où les marchandises
furent visitées et confrontées avec les
documents, ce qui suppose la faculté
de faire mettre à terre toute la cargaison /
Cette visite avait lieu à chaque poste
intermédiaire entre le Bureau de
perception, p. B. d'Arnhem, jusqu'au
lieu de destination, p. B. Amsterdam, où
la cargaison subit une nouvelle visite
et confrontation, et où les marchandises
destinées à transiter, furent de nouveau
plombées.

Les marchandises remontant le Rhin,
devaient acquitter les droits, dont elle

estant possible au lieu d'embarquement ;
elle estant du reste sujette aux mêmes
formalités en route, et notamment à la
dernière station de Rouanne.

Et qu'ait ce que le Gouvernement
Néerlandais est prêt de mettre à la
place de toutes ces formalités, qui
occasionnent à la fois des retards et des
frais et dont il veut exempter la
navigation du Rhin.

Sur le bateau ^{descendant} le Rhin, on n'exige
d'autre formalité, jusqu'au lieu de
démbarquement dans le port désigné ou
à désigner par la suite, dans l'intérêt
et selon le besoin du commerce, que le
simple apposition de sceller ou le
placement d'un gardien à bord, le tout
sans frais et à l'endroit, où le batelier
est déjà arrêté pour d'autres motifs,
de manière que l'accomplissement de
cette formalité ne peut entraver en
aucune manière la navigation.

La même formalité aurait lieu
pour le bateau qui remontent le
fleuve, avec l'obligation d'abord à la
dernière station de Rouanne, qui est
la première station à la descente, c'est-à-dire
Roheth, et où le batelier s'arrête déjà
pour d'autres raisons, afin d'y retirer
d'entre les mains du batelier, les
documents de Rouanne, après que le

rapport du gardien à bord, ou l'état
intact du scellé aura fait preuve,
qu'aucun déchargement ou substitution
frauduleux n'a eu lieu pendant le
trajet.

Si pour les motifs, qui viennent
d'être détaillés, le Gouvernement de
Basse-Bavière ne peut pas renoncer au
droit de placer un gardien à bord,
ou de sceller l'accès de la cargaison,
il aime à croire, que, puisque ces
formalités, n'entraîneront ni retard
matériel, ni frais et retard, et ne
sont par conséquent point contraires, au
contenu de l'art. 22. de l'acte de Vienne,
la Commission centrale regardera cette
réponse comme satisfaisante à son
desir énoncé au N° 2. litt. b. de sa
conclusion du 11 Nov. 1817.

Ad. C.

Pour ce qui concerne le jaugeage de
bateaux et l'introduction de manifestes
usités sur le Rhin conventionnel,
il sera déféré au desir de la Commission
centrale, comme le sousigné a déjà
eu l'honneur de le déclarer dans la
séance du 19 Septembre 1817, et à l'effet
de quoi il a l'ordre de renouveler
à cette occasion sa demande en
communication officielle, de toutes les
instructions qui sont en vigueur à ce
sujet sur le dit Rhin conventionnel.

22

comme la suppression de la Commission
Centrale, que le batelier du Rhin
conventionnel n'éprouveront aucun
empêchement légal dans le pays bas,
pour y recevoir des chargements de
retour repose sur la déclaration
affirmative, que le sousigné a déjà
fait à ce sujet; le Gouvernement
Néerlandais regarde aussi ce point
comme triviale, et n'ayant plus besoin
de réponse.

Le sont les observations et éclaircissements
que le sousigné est chargé, de porter
à la connaissance de la Commission
centrale.

Il se flatte, qu'ils contribueront à
établir la confiance de M. M. ses très
honorés collègues, dans la intention
sincère et libérale d'un gouvernement,
qui toute le fois, qu'il s'agit de faire
quelque chose pour le bien général
du commerce et de la navigation du Rhin,
se montre prêt à venir au devant de
desirs de la Commission centrale, en
méditant et prenant la mesure propre
à admettre leur réalisation, en accord avec
la position locale et le système
d'administration intérieure, du Royaume
des Pays-bas.

Le sousigné espère, qu'après ces
explications et attendus que le point

Russe.

De 15 pp. dont il est question sublet. a,
est sur le point d'être vuide, la commission
centrale considerera l'invitation adresee
au soussigné, Dans l'art. 5. Du projet
d'Instruction interimaire, comme étant
devenue sans objet, qu'elle la supprimera
et prendra une décision finale, sur la
promulgation de l'Instruction interimaire,
en consequence de ses conclusions du
15 Janvier et 6 fevrier 1816.

Je ne manquerai pas de communiquer
sans retard, la note très intéressante
de M^{rs} le Comissaire Beerlandais,
à ma cour, me tenant le protocole
ouvert, jusqu'à après la réception de
l'Instruction à intervenir; en attendant
je dois me référer au contenu de la
Déclaration, que j'ai eu l'honneur de
faire en date du 27. Du mois dernier,
et ne puis qu'en reconnaître, dans ce
que je viens d'entendre, que l'intention
de maintenir, durant l'interimaire,
le nouvel état des choses sur le
Néchin Beerlandais, établi par la
loi du 3 Oct^r 1816. Je remarque
principalement deux choses, savoir
de explications et de promesse.
Les explications doivent valoir proteste
de la lettre de change, signée à Vienne
par M^{rs} de Spaen; et les promesses
sont effectuées en remplacement de la
lettre de change; mais comme

une lettre de change vaut mieux, la
promesse, je dois insister sur le payem.
de la première, qui porta: „ que les
droits à percevoir dans l'étendue de
l'embouchure du Waal et du Lech,
ne seront point élevés, jus qu'à
l'arrangement définitif.”

Il
Cout récemment 2000 spets de fer,
venant du Duché de Berg, destinés
à passer de bout, sur le Rhin Néerlandais,
ont été plombés pièce par pièce, ce qui
seul a coûté 200 florins. Je demandais
si telle chose se faisoit, lorsque
M^{rs} de Spaen signa sa Déclaration.
Les droits de transit de objets de fer,
s'élevaient de 14 à 18 p^o de la valeur.
Les Puissances signataires du traité de
Vienna, sur la liberté de la navigation
du Rhin, se prononcèrent sur la
question: si leurs intentions se trouvent
remplies par l'introduction de mesures
semblables à celles que je viens de
citer.

La suppression de peages, qui sont
à remplacer par les droits conventionnels
de navigation, n'étant pas un engagement
formel pris par M^{rs} de Spaen; donc
on a seulement pu se plaindre, qu'au
lieu de les supprimer, ils ont été
augmentés de 15 p^o mais de ne pas

augmenter le Droit à percevoir dans
l'enceinte de l'embouchure Du Waal
et Du Lech, est bien certainement un
engagement formel, sur l'accomplissement
duquel on ne saurait insister après
sérieusement.

Le autre membre de la
Commission centrale, se tiennent
le protocole ouvert.

(IV)

Résolution de la
Commission centrale, concernant
l'impression de ses actes.

Pour faciliter l'entreprise de M^r
De Van, Conseiller Aubique et
Commissaire pour la navigation du
Rhin, de S. M. le Roi de Bavière,
de faire connaître au Public, moyen-
nant l'impression, le plus le plus
intéressante, de négociation de la
Commission centrale, pour lequel elle
ont un intérêt général, entreprise à la
quelle il s'est décidé, sur le Voeu de
ses collègues, et après en avoir
conféré avec eux, et M^r le Commissaire
de Pays-bas, s'étant résolu de
souscrire pour cent exemplaires

De l'édition présente et future; les
autres commissaires ont décidé de leur
côté, de souscrire également pour
cent exemplaires, de l'édition actuelle
et future; de manière cependant que les
prix seront payés par la caisse de la
Commission centrale, et décomptés à
chaque commissaire pour son
Gouvernement

Après quoi la séance a été
levée le jour, mois et an que
dessus.

Signé: Jacobi, Président, De Müßig,
De Hau, Hirsinger, Fietseh,
Roepker, et Sourrou.

Soit copie conforme.

Le Président de la Commission centrale

Jacobi: