

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1848

11 (11.8.1848)

Commission Centrale de la Navigation du Rhin.



En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour Bade	Mr. le Baron de Reizenstein.
» Bavière	» de Kleinschrod.
» France	» Engelhardt, Président.
» Hesse,	» Schmitt.
» Nassau	» le Baron de Zwiertein.
» Pays-Bas	» Travers.
» Prusse	» de Pommer-Esche. I.

MAYENCE le 11 Août 1848.

Reprise du Protocole Nr. XI. concernant la question
complexe de la réduction des droits de navigation
et des plaintes des bateliers à voiles

Reproduction faite du Protocole Nr. XI. pour savoir si les Commissaires étaient munis des Instructions, qu'ils s'étaient engagés à demander dans le plus court délai possible, et de manière à être en mesure pour le 10 du mois courant,

Il a été constaté, que les Commissaires de
France et des
Pays-Bas étaient en mesure, tandis que les autres Commissaires n'étaient pas encore pourvus.

Continué le 14 Août.

Les Commissaires de
Bade et de
Prusse } ont déclaré qu'ils avaient reçu leurs Instructions.

Ceux de
Hesse,
Bavière et
Nassau } les attendent encore.

Sur la motion du Président de donner en attendant cours aux votes à émettre, il a été déclaré ce qui suit :

Bade. Ainsi que l'Inspecteur en chef l'a déjà fait observer dans son Rapport, l'on s'évertue sans doute en vain pour maintenir durablement la batellerie marchande du Rhin, à côté de la navigation à la vapeur.

Il serait contraire aux intérêts de l'économie politique de supprimer cette dernière ou seulement de la restreindre essentiellement. La tâche de la Commission ne peut donc consister qu'à écarter le plus possible le préjudice que les bateliers *actuels* éprouvent par la navigation à vapeur.

Sous ce rapport il ne paraît pas hors de propos de relater, comme exemple, ce qui s'est établi à *Mannheim*. La Société qui s'est formée pour la remorque à la vapeur comprend, comme sociétaires participant aux bénéfices, 30 bateliers à voiles, propriétaires d'autant de bateaux en bois, et réunissant ensemble 184,238 Quintaux de capacité. Ces bateliers sociétaires gagnent convenablement leur existence, tout en ayant abandonné aux autres bateliers non associés tous les transports entre les Stations intermédiaires et sur les confluent.

Les autres Etats Riverains devraient donc chercher à amener toutes les sociétés de remorque à s'organiser sur le même pied, et à s'approprier tous les avantages qui se révèlent à *Mannheim*. Dès lors il deviendrait moins urgent à accorder aux bateliers à voiles des faveurs spéciales.

Cependant le Gouvernement Badois qui est toujours disposé à prêter la main à tout ce qui peut soulager la navigation du Rhin, n'entend pas par là s'opposer, de façon ou d'autre, à l'exécution de la proposition faite par l'Inspecteur en Chef (pièce jointe au Protocole Nr. XI. de 1848). Au contraire, il déclare qu'il adhère à la réduction des droits d'octroi et de reconnaissance, à la moitié proposée par cet agent; mais il part du point de vue que cette faveur ne doit s'appliquer qu'aux bateliers déjà patentés, de même qu'aux bâtiments déjà en exercice.

Cette restriction devrait surtout être maintenue, pour le cas où les Résolutions de la Commission au VIII^e Protocole du 22 Juillet ne seraient pas unanimement adoptées. Enfin comme par son application, le nombre des bateliers et conducteurs sur le Rhin se réduirait successivement, l'on arriverait à améliorer notablement la situation des bateliers qui resteraient, en même temps que la navigation à vapeur pourrait à son tour continuer ses développements successifs.

France. Vote pour une double réduction, d'abord au titre de dégrèver le commerce par mesure générale applicable à toute espèce de navigation, et ensuite par mesure spéciale, à l'effet de venir momentanément en aide à la détresse de la batellerie à voiles.

Pays-Bas. Vote comme la *France*, toutefois en ajoutant que la mesure pour les bateliers spécialement doit s'appliquer non seulement à ceux qui ont un bateau en propriété directe, mais également à ceux qui ne sont propriétaires qu'en partie ou qui conduisent des

bâtiments pris en location, ou qui participent dans le frêt à gagner, ou bien qui sont engagés comme patrons pour un nombre déterminé d'années.

Prusse. En raison de la détresse de la batellerie, le Gouvernement est disposé à diminuer immédiatement d'une partie, sans pour cela aller de suite jusqu'à la moitié, les droits de navigation sur les marchandises transportées sur bateaux à voiles, le tout au moyen de mesures appropriées au but, et dans la supposition que les autres Etats réduiront dans la même proportion le montant des droits actuellement perçus par eux, (y compris le droit fixe).

Pays-Bas déclare que le Gouvernement, entend procéder pour le droit fixe de la même manière que pour les droits de navigation.

Continué le 16 Août.

Les Commissaires de

Bavière,

Hesse et

Nassau

n'ayant pas encore reçu les Instructions nécessaires, la clotûre de la discussion et du Protocole a été remise au 18 Août.

Continué le 18 Août.

Nassau. A l'occasion de la question d'une réduction des droits de navigation au profit des bateaux à voiles, le Gouvernement de *Nassau* prêtera la main à un sacrifice proportionné, s'il y a accord unanime de la part de tous les Gouvernements, et si après examen approfondi de l'objet, l'on peut admettre avec certitude, que cette réduction améliorera notablement la situation de la batellerie sur le Rhin, et que par là cette industrie pourra se maintenir.

Hesse. Le Commissaire regrette vivement d'être actuellement encore hors d'état de se déclarer positivement sur l'objet en discussion. En effet, quand même le Gouvernement serait disposé à ne pas se laisser arrêter par des considérations financières, pour concourir à une mesure qui a pour but de venir en aide à la triste situation de la batellerie, il est obligé avant tout d'examiner à fond le contre-coup que la faveur proposée au profit des bateliers à voiles produirait, non seulement sur la navigation à vapeur, mais spécialement aussi sur le commerce local de *Mayence*. Cependant la brièveté du délai n'a pas permis que cet examen pût déjà être terminé. Le Commissaire doit donc se réserver de faire suivre sa déclaration le plus-tôt possible.

Vu l'impossibilité absolue de s'entendre sur quoique ce soit, à l'effet de soulager *immédiatement* la batellerie à voiles,

Le Président a résumé la discussion ainsi qu'il suit :

Convoquée extraordinairement à l'effet d'aviser à l'urgence du moment, la Commission s'est immédiatement occupée de sa tâche sans relâche, avec l'intention la plus sérieuse, en examinant avec soin tous les griefs, en discutant contradictoirement toutes les propositions, tantôt officiellement, tantôt en Conférences officieuses (avec le Président de la Province *Rhénane*, 30 Juillet), et avec l'Inspecteur en Chef, enfin se préoccupant constamment de l'ensemble des intérêts actuellement coalisés contre les Sociétés de navigation à vapeur et le Commerce, aux noms des propriétaires Riverains, des hâleurs à bras et à chevaux, des bateliers et de toutes les industries accessoires.

A la suite de cet examen consciencieux, la Commission a été unanime à reconnaître, que la navigation à vapeur constituait l'avenir du Rhin;

qu'en conséquence, (mais seulement comme opinion de la majorité), il y avait lieu d'écarter haut la main, des diverses demandes dirigées contre cette institution, celles tendant à la suppression totale des sociétés de remorque, à l'interdiction des chalands de remorque et éventuellement à leur limitation, à défendre aux bateaux pour voyageurs le transport des marchandises, à faire racheter par les Etats respectifs tous les bateaux remorqueurs, de manière que ce mode de halage ne pourrait être employé qu'à remorquer les bateaux à voiles, lors de la submersion des chemins de halage etc. etc.

Mais d'un autre côté, la Commission a été tout aussi unanime à reconnaître, que les développements prodigieux de la navigation à vapeur avaient porté la perturbation dans l'industrie de la batellerie marchande du Rhin, et qu'à cet égard il convenait de trouver un remède, non pour tenter l'impossible, en voulant reconstituer le passé aux dépens de l'avenir et de la prospérité réelle du Rhin, mais pour rendre moins désastreuse et moins brusque, pour les *bateliers actuellement en exercice sur le fleuve*, la transition entre le passé et l'avenir;

qu'en conséquence, le remède devait être calculé de manière à laisser les deux industries vivre l'une à côté de l'autre, sans empiétements nouveaux, et qu'en attendant que ce remède fût trouvé, l'in statu quo devait provisoirement être observé comme règle entre les parties intéressées (Protocole Nr. VIII),

que malheureusement cette dernière mesure avait éprouvé des contradictions, de telle sorte que même actuellement la Commission ne pouvait pas prendre sur elle d'affirmer que l'in statu quo serait *provisoirement* respecté et maintenu partout,

que, soit par manque absolu d'Instructions, soit par des Instructions incomplètes ou par trop restrictives, la Commission n'avait pas été plus heureuse pour l'application *immédiate* du moyen par lequel on entendait aviser momentanément au plus pressé vis-à-vis de la batellerie à voiles (Protocole XI.),

qu'elle n'a même pas pu s'accorder à allouer *provisoirement*, mais *immédiatement*, sur le dégrèvement proposé au maximum de 50 p%, le chiffre assurément fort peu préjudiciable de 5 à 10 p%,

qu'elle n'a pas été plus heureuse dans la franchise à accorder pour le passage des ponts à bateaux (Protocole Nr. VII.),

et qu'en conséquence, faute de pouvoirs suffisants, elle était condamnée à se séparer sans autre résultat que d'avoir préparé les choses à une Session nouvelle et à une prise ad referendum, mais en s'exposant à laisser dans l'intervalle, les intérêts livrés à leurs inspirations et à leurs doléances précédentes.

Mais indépendamment des moyens directs, la Commission avait également pris à coeur de faire momentanément siennes, à l'effet de mieux faire tenir la main à leur exécution, les concessions *temporairement* consenties de la part des sociétés de remorque, dans la Conférence de *Coblence* en date du 27/28 Avril 1848 à l'effet

1) d'établir que les bateliers, malgré tous contrats contraires actuels, ne pourraient plus être *forcés* à se faire remorquer à la vapeur,

2) que les Compagnies de remorque s'abstiendront d'exploiter, à compte direct, les transports intermédiaires lesquels doivent être réservés à la batellerie à voiles exclusivement, de telle sorte que les Compagnies n'effectueront, en commun avec les bateliers, que les transports directs, entre les ports où elles ont leur siège, et les ports extrêmes de destination ou de provenance,

3) que les remorqueurs pour la houille, de même que les bâtiments houilliers, s'abstiendront de tous transports commerciaux.

La Commission a également compris,

qu'elle même, de même que les arrangements actuels de navigation, ne pouvait guères échapper au contre-coup du mouvement général, qui entraînait actuellement tous les intérêts à se faire valoir plus directement;

que du moment que, par la remise des droits de navigation, on entendait créer des intérêts spéciaux, il convenait également de créer un organe pour les représenter, et pour les défendre contre leurs abus,

que c'était le moyen d'isoler les intérêts réels et sérieux, des intérêts factices, et que c'était, dans tous les cas, régulariser pour le bien, ce que l'on ne pouvait cependant plus empêcher,

*

que c'est par ces motifs, et également comme *moyens d'amélioration* pour les classes batelières, que l'on a fait valoir plus spécialement à la Commission,

4) la proposition de constituer, soit cumulativement, soit séparément les bateliers et entrepreneurs de navigation à vapeur, *en corporations libres représentées par un organe avoué*, chargé p. ex. de veiller aux intérêts communs, à l'exécution des Réglements intérieurs de compagnonage, d'apprentissage, d'admission à la batellerie etc. etc., à la formation de caisses de secours etc. etc., le tout, dans la pensée de régulariser ce qui existe néanmoins déjà, mais d'une manière tout à fait désordonnée et usurpée, au nom des Comités locaux actuels, et à condition de procéder partout d'après des principes aussi uniformes que possible etc. etc.,

5) de rendre obligatoires pour tous les négociants de la même place, les traités d'association et de tour de rôle conclus par les Chambres de Commerce ou par la majorité des négociants, en vertu de l'article 50,

6) De libérer les bateliers de l'obligation de contribuer aux frais d'administration commerciale de ces associations, et en général de les relever des associations actuelles, s'ils le désirent,

7) D'établir un tarif uniforme de remorque pour toutes les Compagnies, les bateliers entendus, et avec l'obligation de remorquer les bateaux à voiles à tour de rôle des demandes faites, si dans le moment même de la demande, le remorqueur était déjà occupé au service direct de la Compagnie.

8) De provoquer les bateliers à voiles à mieux s'identifier avec la navigation à vapeur, soit en l'exploitant à compte commun au moyen de la formation d'un capital, dont l'Etat avancerait une partie, soit en s'intéressant de leurs bateaux, de leur industrie ou de leurs capitaux, dans les Compagnies actuelles, et ainsi que cela existe à *Mannheim*, où le commerce, les remorqueurs et les bateliers de la place sont liés par un intérêt commun, et où les bateliers, mieux avisés que leurs confrères à *Mayence* ou d'autres lieux, ont immédiatement accepté l'offre, qui avait été faite des l'origine, à tous et partout.

9) D'apporter à la fixation du frêt, actuellement livré à la concurrence et au libre arbitre des intéressés, des modifications telles à mieux garantir les bateliers contre la dépression des prix, soit au moyen d'une fixation officielle par voie d'autorité entre toutes les places du Rhin, soit par voie d'accord entre les bateliers et le commerce de quelques places, mais d'une manière obligatoire pour tous les bateliers et négociants des mêmes places (Art. 48.).

Mais à cette occasion, l'on a aussi fait valoir à la Commission, que si l'on veut assurer du travail à l'industrie marinière, occuper

ses navires qui pourrissent dans les ports, lui donner des objets de frêt, seule chose qui lui manque sur beaucoup de places, il convenait *en toute première ligne* de dégrèver le Rhin, de réduire des droits qui tiennent la navigation dans une dépendance forcée des voies rivales, — le tout afin de rétablir les rapports naturels de navigation entre les divers ports; que si au contraire l'on apportait des restrictions à la liberté et à la concurrence (Protocole Nr. VIII.), il en résulterait que les agents du transport, en maîtrisant les prix du frêt, rendraient vains les dégrèvements de l'octroi, éloigneraient les expéditions, et perpétueraient le mal existant,

qu'en conséquence tout le commerce du Rhin était unanime à souhaiter et à demander que la Session actuelle de la Commission, ne s'écoulât pas, sans avoir donné, sous ce rapport, une satisfaction complète aux intérêts en souffrance, sur toutes les parties du fleuve.

Conclusion.

I. L'Inspecteur en Chef examinera *contradictoirement* avec les délégués du Commerce, des Sociétés de navigation à vapeur et de la batellerie à voiles, les mesures à prendre dans l'intérêt du Commerce du Rhin et de la batellerie à voiles spécialement, en ayant égard, tant au contenu du présent Protocole qu'aux propositions, demandes et avis qui lui seront transmis par les Commissaires, par les Inspecteurs et par tous autres intéressés; il mettra les opinions en présence les unes des autres, et fera discuter en commun les demandes respectives.

Il dressera procès verbal de ces discussions pour en soumettre immédiatement l'ensemble aux Commissaires avec son Rapport.

II. Aux termes de l'Article 90. de la Convention, 2^e Alinea, la Commission Centrale prend jour pour se réunir en Session extraordinaire, le 20 Octobre prochain.

III. Les Commissaires s'engagent à faire valoir de leur mieux les motifs développés tant au présent Protocole, qu'à celui du Nr. VIII. *bis*, à l'effet de pouvoir concourir à une solution définitive des questions restées en instance, le tout d'après les résultats de l'enquête confiée aux soins de l'Inspecteur en Chef, et d'après les résultats de la discussion commune qui s'établira à la Commission.

Signé: *de Reizenstein.*

de Kleinschrod.

Engelhardt.

Schmitt.

de Zvierlein.

Travers.

de Pommer-Esche.

Pour expédition conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

Engelhardt