

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

18 (8.8.1848)

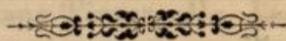
Session de 1848.

# PROTOCOLE

N<sup>o</sup> XVIII.

de la

## Commission Centrale de la Navigation du Rhin.



En présence des Commissaires ci-après dénommés :

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

Pilotage.

MAYENCE le 8 Août 1848.

Reproduction faite du XX<sup>ième</sup> Protocole de 1847, la Commission a repris la discussion concernant la réforme des Réglemens de pilotage.

### §. I.

Concernant la réforme à faire en commun par les Gouvernemens de *Bade*, *Bavière* et *France*, quant au *Haut-Rhin spécialement*,

**France**, le Commissaire déclare, relativement à l'initiative qu'il devait prendre vis-à-vis de ses deux Collègues, qu'il s'est trouvé arrêté dans ses propositions, par l'inopportunité des conjonctures actuelles.

En présence des prétentions les plus désordonnées qui ont soulevé presque toutes les industries batelières, et qui les ont mises aux prises les unes contre les autres, toutes les Autorités locales ont été unanimes sur la nécessité de ne pas porter *actuellement* la main sur l'institution des pilotes, afin de ne pas augmenter le nombre malheureusement déjà trop grand des intérêts coalisés contre la liberté de la navigation, les bateaux à vapeur et contre l'ordre public. Enfin les bateliers eux-mêmes et divers services de bateaux à vapeur, se sont joints à ce voeu des Autorités.

Le Soussigné donnera d'ailleurs suite à ses propositions, dès qu'il y aura apparence de pouvoir provoquer leur application avec fruit et utilité pour la chose publique.

§. II.

Reprenant l'ordre des matières tel qu'il se trouve établi au Protocole de l'année dernière, et après avoir discuté contradictoirement les votes ci-joints émis par les Commissaires de

- ~~Bade~~ (voir l'annexe) Nr. 1.
- ~~Bavière~~ » » Nr. 2.
- ~~Hesse~~ » » Nr. 3.
- ~~Nassau~~ » » Nr. 4.

**Pays-Bas.** Ainsi qu'il a été communiqué dans la Séance de 1847, le Gouvernement des *Pays-Bas* est disposé à diminuer les taux de pilotage; l'exécution en a été différée par suite d'empêchements imprévus et de circonstances indépendantes du Gouvernement. Je suis autorisé à déclarer qu'aussitôt possible, l'on procèdera à une Révision des taux de pilotage.

Le Nr. V. du dit Protocole ayant été réservé pour une délibération ultérieure, mes instructions portent:

Que la proposition de *Prusse*, tendant à faire supprimer l'obligation du pilotage ne saurait être appuyée de mon côté. Ce n'est pas exclusivement dans l'intérêt des bateliers que le service du pilotage a été établi. Les intéressés dans le bâtiment et de sa cargaison, les propriétaires, affrêteurs et assureurs y sont également concernés. Ce sont ces intérêts sur-tout qui courraient grand danger, si un batelier, pour éviter une dépense minime, aurait la faculté de se soustraire à l'obligation de prendre un pilote.

Cela n'empêche pas cependant que, pour les taux de pilotage et frais de balise, il ne doit être rien imposé au delà du strict nécessaire pour le maintien du service; aussi dans les *Pays-Bas* ne prélève-t-on pour ce service sur le Rhin, que l'absolument nécessaire au payement des pilotes et des préposés de la balise.

**Prusse** (voir l'annexe) Nr. 5.

Il a été constaté:

Ad I. *Pilotage au retour, entre les Stations réciproques pour la Section de Mannheim à Caub,*

« que par l'adhésion de *Nassau* et de *Hesse*, il y a actuellement  
« accord pour le pilotage au retour, réciproquement entre les Sta-  
« tions de *Caub* à *Bingen*, de *Bingen* à *Mayence* et de *Mayence*  
« à *Mannheim*, mais seulement en faveur des bateaux à vapeur  
« pour voyageurs, partant à jour et heure fixes;

« et que l'extension du même arrangement à tous autres ba-  
« teaux à vapeur quelconques comme aux bateaux à voiles, est  
« refusée par la *Hesse*, tandis qu'elle est consentie par *Nassau*. »

### Conclusion.

Les autres Commissaires invitent de rechef le Commissaire de *Hesse* à s'interposer de son mieux à l'effet de faire cesser l'exclusion résultant de son vote.

Ad II. *Réduction des taxes de pilotage là où le pilotage est resté ou devra rester obligatoire,*

« que partout dans l'intervalle, les choses sont restées à l'état « de bonne volonté, mais sans avoir éprouvé le moindre changement. »

A cette occasion, et sur ce que, d'après la Convention du Rhin, chaque batelier peut choisir le pilote qui lui convient entre ceux présents à la Station,

La Commission a cru devoir relever, qu'à la suite de cette disposition et dans *certaines localités*, il y a des pilotes qui ont tellement la vogue et la préférence sur leurs Collègues, qu'ils gagnent régulièrement 3 à 4,000 florins par an, pendant que leurs confrères, moins en vogue et par conséquent moins expérimentés, gagnent à peine leur existence.

Or pour obvier à un pareil monopole dans une industrie basée sur la liberté et sur la concurrence, comme pour offrir aux jeunes pilotes, à côté des moyens d'existence, les moyens d'acquérir la pratique voulue, il conviendrait peut-être d'introduire dans les dites localités, un usage qui prévaut déjà ailleurs. Ainsi une partie donnée du salaire gagné à chaque voyage, soit  $\frac{1}{3}$  ou  $\frac{1}{4}$ , serait versée dans une caisse commune, pour le produit en être partagé, par portions égales, entre tous les pilotes inscrits au tableau de la Station.

Ce moyen serait en même temps l'occasion de réduire les taxes à des proportions équitables pour les bateliers, et d'arriver sous ce rapport à satisfaire au vœu exprimé si instamment l'année dernière par la Commission.

Ad III. *Modification de l'article 59, à l'effet d'affranchir de l'obligation de prendre pilote à bord, les bâtiments chargés de moins de 600 Quintaux,*

« que la proposition est acceptée en principe, et à l'effet de « la rendre applicable à tous bâtiments sans distinction, par tous « les Commissaires,

« que l'amendement proposé par la *France* à l'effet de fixer « une limite maximum pour le tirant d'eau des bâtiments ainsi « affranchis du pilotage, devenait inutile, puisque cette limite se « trouvait déjà fixée par les Commissions d'expertise et de jaugeage. (Rapport spécial de l'Inspecteur en Chef.) »

Les Commissaires s'étant alors entendus pour rédiger le projet d'article supplémentaire relatif à cet objet,

La Commission Centrale a adopté la rédaction suivante :

*Conclusion.*

« 21<sup>ième</sup> Article supplémentaire, ad Article 59 de la Convention de 1831.

« L'exception établie par l'article 59 de la Convention du 31 Mars 1831 est étendue aux bâtiments de toutes dimensions, lorsqu'ils seront chargés de moins de 600 Quintaux. »

Les Commissaires s'empresseront de soumettre le projet d'article ci-dessus à la sanction de leurs Gouvernements, et s'informeront des décisions rendues, afin que dans le cas d'accord unanime, il soit avisé ultérieurement à l'exécution, par les soins du Président d'âge, et aussitôt que possible.

En effet des objections ayant été élevées au point de vue de l'inopportunité des circonstances du moment, pour convenir de suite d'un terme uniforme et précis d'exécution, les Commissaires ont été unanimes à reconnaître, que si la forme conventionnelle était effectivement indispensable à l'effet d'établir, pour les bateliers vis-à-vis des Autorités territoriales en général, le droit à s'affranchir du pilotage, jusqu'à la limite de 600 Quintaux de chargement, cependant rien dans l'état actuel de la Législation commune, n'empêchait les Etats Riverains d'exécuter les choses ainsi convenues au moyen de l'article supplémentaire, directement, par voie d'ordonnances particulières, et de concert réciproque, attendu que s'il est incontestable, d'après l'article 60, que chaque Etat a le droit d'ordonner que le pilotage, aux Stations situées sur son territoire, sera facultatif pour tout le monde, à plus forte raison a-t-il le droit d'étendre jusqu'à 600 Quintaux de chargement, la dispense de prendre pilote à bord. En un mot l'exception établie par l'article 59 est une limite qu'il n'est permis à personne de restreindre, mais qu'il est libre à chacun d'élargir, dans les localités appartenant à son territoire.

En conséquence les Commissaires de

**Bade,**  
**Bavière,**  
**Hesse,**  
**Nassau et**  
**Pays-Bas**

ont déclaré qu'en attendant l'émanation de l'article supplémentaire, ils aviseraient à faire exécuter la stipulation de cet article, à partir du 1<sup>er</sup> Octobre prochain, par voie d'accord réciproque, et au moyen d'ordonnances particulières.

Ad IV. Quant à affranchir les bateaux conduits à la traîne par des bateaux remorqueurs, de l'obligation de prendre pilote à bord,  
« que, pour le moment, les choses devaient encore rester dans  
« l'in statu quo. »

*Conclusion.*

En attendant plus amples informations, l'objet demeure réservé, le tout néanmoins sans préjudice de l'application de la Conclusion précédente sous Nr. III., et de la déclaration qui y fait suite.

Ad V. Quant à substituer généralement au pilotage obligatoire, le pilotage facultatif,

« que la mesure était signalée d'une exécution impossible par  
« les votes de

**France,**  
**Hesse,**  
**Nassau et**  
**Pays-Bas,**

« qu'elle était revendiquée d'une manière absolue par celui de  
« la Prusse, et en cas d'assentiment des voisins, également par  
« Bade et Bavière,

« qu'enfin par une réclamation déposée aux actes du présent  
« Protocole, et adressée à la Commission au nom de 26 bateliers  
« appartenant à divers ports du Rhin et de ses confluent, la batellerie elle même s'opposait, au moins partiellement, à l'exécution d'une mesure dont, dit-on, elle serait cependant la première à profiter, si toutefois le profit à en retirer par elle, n'était pas encore problématique et, dans tous les cas, fort contestable  
« comme mesure générale. »

*Conclusion.*

Dans les circonstances données, la Commission ajourne la décision à prendre.

Ad VI. Quant aux droits de balisage sur le Rhin Néerlandais,

« que la réforme, d'ailleurs itérativement promise par le  
« Commissaire Néerlandais, à l'effet de diminuer les taxes de  
« pilotage et les frais de balise d'ailleurs déjà réduites au strict  
« nécessaire pour l'entretien des établissements, avait été retardée momentanément par des circonstances indépendantes de la  
« volonté du Gouvernement. »

*Conclusion.*

La Commission, ne peut que réitérer, le voeu exprimé l'année dernière déjà, envers le Commissaire Néerlandais.

\*

Ad VII. *Relativement à la faculté, pour les remorqueurs forcés de scinder leurs convois, sur la Section de St. Goar à Bingen, de conserver le même pilote, pendant les voyages partiels,*  
« que Hesse et Nassau étaient consentants. »

#### Conclusion.

La Commission remercie les deux Commissaires de leurs soins dans cette affaire, et décide que la règle actuellement admise entre *St. Goar* et *Bingen*, aura à prévaloir également partout ailleurs sur le Rhin.

#### §. III.

Reprenant l'ensemble du présent Protocole, et afin de tirer au clair d'une manière incontestable de la part des bateliers eux-mêmes l'utilité et l'à propos des propositions sous Nr. IV, V et VI,

la Commission Centrale commet aux soins de l'Inspecteur en Chef, la mission de consulter également sur ces points, les délégués de la batellerie à voiles comme à la vapeur, lors de la convocation à faire de ces derniers, conformément à la décision prise au Protocole Nr. XVII, et d'en faire Rapport.

#### §. IV.

**Bade** (voir l'annexe) Nr. 6.

**France.** Les Commissaires de *Bade* et de *Bavière* viennent, à l'occasion du présent Protocole (v. §. II. et Note ci-dessus), de se prononcer d'une manière si précise en faveur de l'introduction du pilotage *facultatif*, sur la Section Bado-Bavaroise du Haut-Rhin, que le Soussigné, professant comme toujours et devant continuer de professer l'opinion absolument contraire, quant à la Section française jusqu'à la Lauter, ne se sent dès lors plus en situation de donner utilement suite à l'initiative qu'il devait prendre à l'effet de réformer en commun le pilotage sur tout le Haut-Rhin.

En effet, indépendamment d'être actuellement diamétralement séparé de ses deux Collègues sur le principe, il doit en outre hésiter de donner suite à des propositions naturellement basées sur le système du pilotage *obligatoire*, parceque leur acceptation éventuelle par les deux autres Etats, donnerait alors, à lui, et indirectement à son Gouvernement, l'apparence d'avoir empêché chez ses voisins, une modification, qui cependant s'est révélée à eux comme avantageuse et dès à présent possible sur la Section du Rhin que leur est commune depuis la Lauter.

Le Soussigné ne peut donc que s'associer de tous ses voeux au succès des mesures qu'il invite instamment ses deux Collègues à réaliser au plustôt sur leurs territoires, et il ne manquera pas d'ailleurs de tenir grand compte de leur exemple et de l'expérience favorable qui les attend bien certainement, afin de pouvoir provoquer à son tour le même allègement, et cela du moment que les particularités de la navigation au dessus de la Lauter permettront de le faire, sans s'exposer à froisser les intérêts que l'on entend favoriser, et qui, jusqu'à présent sont précisément ceux qui se sont prononcés le plus décidément à faire conserver l'obligation du pilotage.

Mais si le Soussigné n'est pas encore aussi heureux que ses deux Collègues, puisque le commerce, la batellerie, les Autorités locales et l'Inspecteur du 1<sup>er</sup> District du Rhin, sont unanimes à rejeter le pilotage facultatif, il n'en continuera pas moins tous ses soins à faire introduire dans les Réglements de la station française à *Strasbourg*, toutes autres réformes qui seront réellement utiles et réalisables, d'après les particularités de la navigation.

**Bavière et Prusse** adhèrent à la proposition faite ci-dessus par *Bade*.

**France et Pays-Bas** prennent la proposition ad referendum.

**Hesse et Nassau** soumettront le Protocole à leurs Cours.

#### *Conclusion.*

La majorité de la Commission charge l'Inspecteur en chef de faire également Rapport sur la proposition nouvelle de *Bade*, au point de vue de l'intérêt général et de la surété de la navigation.

Signé: *de Reizenstein.*

*de Kleinschrod.*

*Engelhardt*, Président.

*Schmitt.*

*de Zavierlein.*

*Travers.*

*de Pommer-Esche.*

Pour expédition conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

