

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

29 (13.12.1848)



Session de 1848.

N<sup>o</sup> XXIX.

# PROTOCOLE

de la

## Commission Centrale de la Navigation du Rhin.

En présence des Commissaires ci-après dénommés :

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

MAYENCE le 6 et 13 Decembre 1848.

Reclamations de la batellerie à voiles.

Dans sa première session de l'année courante (Protocole VIII, VIII<sup>bis</sup>, XI et XI<sup>bis</sup>), la Commission s'est également occupée de la question de savoir :

- » Si, et de quelle manière, il y avait lieu de venir en aide à la
- » détresse des bateliers à voiles, par des mesures émanant des
- » Etats riverains. «

En conséquence, l'inspecteur en chef a été chargé d'entendre également sur cette question (Protocole XI<sup>bis</sup>, Conclusion I.) les délégués du commerce, de la navigation à vapeur et de la batellerie à voiles, et son Rapport atteste que les choses ont été accomplies ainsi, dans les conférences des 27 et 28 Septembre dernier.

La Commission, conformément à la décision prise au XI<sup>e</sup> Protocole *bis*, Conclusion II, s'étant trouvée réunie pour une seconde session, a repris en conséquence la délibération sur la dite question.

### §. I.

Le Président a résumé, ainsi qu'il suit, les discussions de la Commission des délégués.

- 1) Les bateliers demandent à être chargés à eux seuls, du transport des marchandises; — que les compagnies de remorque à la vapeur



fussent tenues à vendre leurs chalands, à restreindre leur industrie, et enfin à ne remorquer que les bateaux appartenant aux bateliers. Cette demande a été rejetée par la partie adverse.

2) L'on a demandé, si les sociétés de remorque voulaient s'engager de bon gré, à ne pas augmenter le nombre de leurs chalands?—D'après le voeu exprimé, une augmentation ne devait être admissible qu'en cas d'insuffisance des moyens de transport par la batellerie à voiles, et sur la décision des autorités territoriales, rendue sur l'avis des intéressés et d'experts.

La majorité des sociétés s'est refusée à s'imposer volontairement la restriction demandée.

3) Dans une conférence de délégués de la batellerie et de la navigation à vapeur, provoquée en Avril d' à *Coblence*, par le Comité des Cinquante, les délégués de la navigation à vapeur doivent s'être engagés provisoirement à se restreindre à la navigation directe en provenance ou à destination de la *Hollande* ou *des embouchures* de la Ruhr, et à abandonner les transports intermédiaires aux bateliers à voiles.

Cette concession temporaire a été rétractée par toutes les sociétés de remorque, à l'exception de celles de *Mayence* et de *Mannheim*.

4) Dans la même conférence de *Coblence*, l'assurance doit également avoir été donnée que les remorqueurs et les chalands destinés au transport de la houille, s'abstiendraient du transport des marchandises commerciales.

Cette assurance a été niée par les intéressés comme n'ayant pas eu lieu, et, en attendant, la concession qu'elle implique a été refusée.

5) L'on a proposé de délier les bateliers qui le demanderaient, des engagements contractés par les traités d'association.

Les bateliers ont demandé à conserver leurs engagements.

6) Comme moyen de parer à la dépression démesurée des prix du frêt, l'on a proposé 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. Ensuite et au même but, l'on a soulevé la question d'une fixation officielle du frêt, entre toutes les places du Rhin, soit, par voie d'autorité, — soit par voie d'accord entre les bateliers et le commerce, mais d'une manière obligatoire pour tous les bateliers et négociants de la même place.

Les délégués se sont prononcés contre ces mesures, en partie à l'unanimité, et en partie à la majorité.

7) L'on a proposé d'établir que, malgré les contracts qui existent partiellement sur le Rhin, les bateliers ne pourraient plus être *forcés* à se faire remorqueur à la vapeur.

Cette proposition a été acceptée par tout le monde.



8) Les bateliers ont demandé que l'octroi du Rhin fût diminué en leur faveur, ou qu'il fût même supprimé totalement.

Tous les autres intéressés, nommément le délégués du commerce, à l'exception de ceux de *Wesel*, ont protesté contre une pareille faveur, attendu que dans les principaux ports, le Commerce était engagé par des traités envers les sociétés de remorque, à donner ses transports à celles-ci.

9) L'on a demandé: si dans les places respectives, et en tant que les bateliers satisferont à toutes les exigences désirables, le commerce serait disposé à assigner à la batellerie à voiles, autant de chargements qu'aux chalands.

Les délégués du commerce ont répondu, savoir: pour les places de *Wesel* et *Cologne*, qu'ils donneraient les marchandises à ceux qui en effectueraient le mieux les transports, et pour les autres places, qu'ils rejetaient la demande, attendu que le commerce avait contracté pour les mêmes transports, avec les sociétés de remorque.

10) Quant à constituer tous les Intéressés de la batellerie, ainsi les entrepreneurs des bateaux à vapeur de même que les propriétaires de bateaux à voiles, en corporations libres, à l'effet de veiller aux intérêts communs, la proposition n'a pas trouvé faveur auprès des Compagnies de remorque. Les bateliers au contraire, persuadés que la formation d'une corporation composée de bateliers réels propriétaires d'embarcations à voiles, pourrait être utile à leur industrie, se sont réservé leur proposition ultérieure sur ce point.

11) A *Mannheim*, les bateliers à voiles sont, dès l'origine, entrés comme sociétaires, dans l'entreprise de remorque, tandis que dans les autres villes où les mêmes offres leur avaient été faites, aucun d'eux n'y a donné suite. Les bateliers de *Mannheim* sont actuellement dans une situation prospère et ceux des autres ports se trouvent dans la détresse.

Quant à savoir comment les bateliers pourraient s'approprier les avantages de la navigation à vapeur, la question a été débattue sous beaucoup de faces.

a) On s'est demandé, si les sociétés de remorque étaient disposées à remorquer les bateaux à voiles, — moyennant une taxe équitable, et d'après un mode à convenir ultérieurement?

Cette question à la vérité, a été résolue d'une manière généralement affirmative, mais l'accord est resté sans suite, et il en a été de même quant au mode d'exécution.

b) On s'est demandé, si en attendant la solution définitive, les Compagnies de remorque étaient disposées à faire participer à leurs transports, un nombre déterminé de bateliers?

La Compagnie de *Mayence* a répondu affirmativement; les délégués de



celles de *Cologne* et de *Dusseldorf* n'ont donné aucune réponse, et il a été répondu négativement au nom de celle de *Ludwigshafen*. Par conséquent, sur ce point il n'y a pas eu d'accord.

- c) Les délégués des Compagnies ont répondu négativement à cette autre demande (— demande, qui la vérité ne paraît pas complètement claire) tendante à faire admettre dans les sociétés respectives un certain nombre de bateliers, et à indiquer en Capital et en intérêts, la somme que les bateliers auraient à représenter dans ce cas.
- d) Les bateliers à voiles ont annoncé, que leur intention était de demander l'organisation d'un *seul* service régulier de remorque, chargé de desservir toutes les stations: ainsi les remorqueurs qui partiraient de stations fixes et à des intervalles déterminés, prendraient à la traine tous les bateaux qui se présenteraient jusqu'à la station suivante, soit à la Station de départ, soit dans tous les ports intermédiaires.

La proposition a rencontré quelque faveur dans la conférence, mais l'on a fait observer qu'il était nécessaire d'élaborer à ce sujet un plan formel sur lequel l'assemblée n'était pas en mesure de pouvoir délibérer.

- e) Sur l'interpellation générale adressée aux bateliers à voiles, à l'effet de mieux s'identifier avec la navigation à vapeur, soit en l'exploitant à compte direct, au moyen de la formation d'un capital, soit en s'intéressant de leurs bateaux, de leurs capitaux ou de leur industrie, dans les compagnies déjà formées, les délégués de la batellerie se sont réservés de formuler ultérieurement leur demande. A cet sujet, le délégué de la société de remorque de *Ruhrort* engagea les bateliers à s'intéresser dans la dite société, et Mr. *Butzke*, Inspecteur du Rhin, donna communication d'une lettre par laquelle le Président de la Province Prussienne du Rhin a fait connaître les dispositions de son Gouvernement à assister les bateliers qui voudraient se réunir pour l'achat de remorqueurs.

Ainsi ajouta le

**Président.** Les résultats de l'enquête se résument aux points suivants:

» Il n'y a eu réellement accord entre les délégués de la batellerie et ceux de la remorque, que pour délier les bateliers de l'obligation de se faire remorquer (V. No. 7 ci-dessus).

» Il n'y pas eu d'objection contre la réunion des bateliers à voiles, en corporations libres, mais il n'y a eu réellement accord (No. 10) entre les deux parties sur aucun point essentiel, et cela malgré l'intérêt si direct de chacune d'elles à chercher par elles mêmes à s'entendre de bongré, au moins sur quelques points, en profitant de l'occasion qui leur était offerte, et sous la médiation de l'Inspecteur en chef.

La Commission Centrale aura donc à examiner:

» Si, et quelles mesures il y aura lieu de prendre de la part des



» Etats Riverains, en raison de la situation actuelle des bateliers  
» à voiles? «

### §. II.

Sur quoi il a été déclaré par les Commissaires de  
**France**: S'il est dans l'intention de la Commission de ne traiter au présent  
Protocole, que la question de la batellerie à voiles, et sans y com-  
prendre également la question de l'abolition des droits de navigation,  
alors le Commissaire s'abstiendra de concourir aux mesures dont l'on  
pourrait convenir sur la première question seulement, et il se réserve  
sa déclaration pour la fin du Protocole.

**Pays-Bas**. Comme le Gouvernement Néerlandais envisage les *plaintes des  
bateliers à voiles*, comme étant connexes avec la question de l'oppor-  
tunité de la suppression des droits de navigation et de reconnaissance,  
le soussigné est dans le cas d'adresser à ses Collègues allemands, la  
question formelle:

„Si à propos de la délibération sur les plaintes de la batellerie  
„à voiles, ils sont autorisés à négocier en même tems sur la  
„suppression des droits d'octroi et de reconnaissance?“

Les Commissaires de

**Bade,**

**Bavière,**

**Hesse,**

**Nassau et**

**Prusse**

} ayant répondu négativement à la demande posée.

Le Commissaire des

**Pays-Bas** ajoute: qu'en raison de la réponse faite ci-dessus, il s'abstenait de  
concourir à toutes mesures sur l'objet en question, d'où il pour-  
rait résulter, de manière ou d'autre, un engagement pour son Gou-  
vernement.

### §. III.

S'occupant ensuite d'examiner les différentes propositions énumérées au §. I.  
ainsi que celles faites dans le cours de la discussion contradictoire,  
la Commission est arrivée aux résultats suivants:

1) Ainsi que l'observation en a déjà été consignée au Protocole XI<sup>bis</sup> de  
l'année courante, la navigation à vapeur attirera de plus en plus à  
elle, les transports du Rhin; c'est la suite naturelle des choses une  
fois existantes, et les Etats Riverains, même s'ils le voulaient, pour-  
raient difficilement l'arrêter.

La saine raison conseille donc de ne pas soumettre la navigation à  
vapeur à des entraves durables. Ainsi si l'on veut aider efficace-  
ment à la batellerie à voiles, ce n'est qu'au moyen, pour celle-ci,  
de s'approprier les avantages de la navigation à vapeur.



Sous ce rapport, le but serait le mieux atteint, si à l'exemple de leurs confrères de *Mannheim* (v. §. I. ad Nr. II.) les bateliers des autres ports du Rhin, soit en masse, soit isolément, s'associaient à des sociétés déjà existantes. Si ces associations ne pouvaient pas avoir lieu, les bateliers auraient alors à se pourvoir de remorqueurs particuliers.

Mais quant à dire comment et sous quelles conditions, il y a lieu d'amener, soit ces associations soit l'acquisition de remorqueurs particuliers, la Commission Centrale ne peut que s'en rapporter aux démarches actives des intéressés, à l'intervention et éventuellement à l'assistance des Gouvernements respectifs.

Or tous ces points ne sont pas de nature à pouvoir être réglés au moyen de prescrits communs et d'une manière obligatoire.

**2)** La réunion des bateliers en corporations libres, est un moyen accessoire qui peut également être avantageux pour la batellerie. Cependant les Etats Riverains ne peuvent non plus rien prescrire en commun à ce sujet, et c'est encore aux démarches des intéressés et aux autorités territoriales à provoquer ce qui sera praticable.

**3)** Toutes les facilités possibles seront données aux bateliers à voiles pour le passage des ponts, la vérification en douane et pour toutes autres expéditions, de sorte que sous tous ces rapports, et autant que la nature des choses le permettra, ils devront être traités sur le même pied que les conducteurs des bateaux à vapeur.

**4)** Pour assister temporairement la batellerie à voiles, en attendant la suppression peut-être très prochaine des droits d'ouverture et de passage des ponts, ainsi que du droit de reconnaissance, il sera accordé aux bateliers, à l'exclusion des bateaux à vapeur,

**a)** la franchise complète des taxes d'ouverture à tous les ponts du Rhin;

**b)** la réduction à moitié, du droit de reconnaissance,

**c)** la faveur a) et b) (avec la modifications dont il va être fait mention ad a) ne reviendra toute fois savoir :

**aa)** qu'à ceux des bâtiments à voiles, à l'égard desquels il sera justifié qu'ils appartiennent en propriété complète, ou pour le moins par moitié, à un patron ou batelier patenté, et qu'ils seront conduits personnellement par le dit propriétaire, ou en cas d'empêchement spécialement justifié, par un autre batelier patenté, ou par un batelier dit de remplacement.

**bb)** qu'à ceux des bâtiments à voiles qui appartiennent soit pour la totalité, soit au moins pour la moitié aux veuves ou aux enfants mineurs d'un batelier patenté, et qui seront



conduits par un batelier patenté ou par un batelier dit de remplacement, le tout sans distinction aucune que les dits bateaux marchent à la voile, à tir de chevaux, à la dérive, ou soient remorqués à la vapeur.

d) Comme depuis le mois de Juin d<sup>er</sup>, la franchise de la taxe des ponts a été introduite sur le Rhin *Prussien*, en faveur de tous les bâtiments qui, par leur construction et leur aménagement, sont disposés de manière à pouvoir avoir une *allure indépendante*, et vû l'impossibilité de restreindre actuellement une facilité dont la navigation se trouve déjà en jouissance, les choses concernant la taxe des portières continueront de s'exécuter en *Prusse*, d'après l'observation faite.

Les Commissaires de *Bade*, *Bavière*, *Hesse*, *Nassau* et de *Prusse* s'empresseront de mettre sous les yeux de leurs Gouvernements, les observations consignés sous les Nr. 1., 2. et 3, et admettent le 15 Janvier prochain, comme terme d'exécution pour les arrangements convenus sous le Nr. 4.

Toute fois le Commissaire de *Nassau* fait encore observer, que son Gouvernement n'adhérait que provisoirement à la mesure concernant la réduction du droit de reconnaissance à la moitié, en faveur des bateliers à voiles.

#### §. IV.

Entre autres mesures qui ont été également proposées, l'on a examiné tout spécialement :

- 1) la réduction des droits de navigation, au profit de la batellerie à voiles seulement (§. I. Nr. 8.);
- 2) la défense aux compagnies de remorque, d'augmenter le nombre de leurs chalands pour le transport de marchandises (§. I. N. 2.);
- 3) La défense aux mêmes compagnies, de faire emploi de leurs chalands pour la navigation intermédiaire (§. I. 3.).

Mais sur ces points, la Commission n'a pas pu se mettre d'accord.

Pendant que de plusieurs parts, l'on a fait valoir que la mesure ad 1. pour la remise d'une partie de l'octroi du Rhin, était nu moyen d'une efficacité immédiate, l'on a objecté d'autre part, tantôt que c'était aller trop loin aux dépens des entrepreneurs de la navigation à vapeur, tantôt, que c'était provoquer l'exaspération de ces derniers, lesquels diminueraient alors leur frêt afin d'annuler l'effet du remède, quoique sans doute à leur propre détriment, et enfin tantôt, que la suppression totale de l'octroi du Rhin était prochaine.

La défense (ad Nr. 2.) d'augmenter le nombre actuel des chalands des compagnies, a, à la vérité, été proposée par la Commission à la date du 22 Juillet dernier (Protocole VIII.) comme une mesure transitoire et pour un terme très court. Plusieurs Com-



missaires opinèrent pour un terme prolongé ou pour l'année 1849, afin de fournir aux bateliers le tems suffisant pour s'approprier l'emploi de la vapeur; mais d'autres Commissaires furent opposants en partie, parcequ'ils jugèrent la mesure sans efficacité réelle pour la batellerie, en partie, parce que cette mesure dont l'opportunité aurait pu être justifiéé dans le premier moment, et pour une courte durée (Protocole VIII<sup>bis</sup>) aboutirait à la gravité d'une atteinte portée à des droits industriels déjà existants, si elle était adoptée actuellement, après un laps de plusieurs mois, et en outre pour une longue durée.

La proposition Nr. 3. concernant la défeuse d'employer les chalands pour les transports intermédiaires, a également été revendiquée par plusieurs Commissaires, comme un moyen d'aider efficacement à la batellerie, tandisque d'autres ont d'autant plus cru devoir s'opposer à constituer en faveur des bateliers, un pareil droit d'exclusion, que c'était limiter après coup, le libre exercice de l'industrie des Compagnies existantes, et en outre porter préjudice et dommage au commerce de plusieurs places.

Enfin la Commission Centrale termine la délibération avec le regrêt sincère de n'avoir pas pu, dans la situation donnée, accorder à l'honorable état de la batellerie à voiles, une assistance plus efficace que celle qui fait l'objet du §. III. du présent Protocole. Cependant la Commission croit ne pas devoir renoncer à l'espoir qu'il pourra encore être aidé aux bateliers, si tous les intéressés veulent y mettre de la bonne volouté, et apprécier avec calme et raison la situation telle qu'elle existe.

#### §. V.

Le Commissaire de *France* a ensuite présente la déclaration qu'il s'était réservé de produire à la fin du Protocole.

**France.** Le commissaire français ne peut que regretter d'avoir à confirmer sa première déclaration de s'abstenir au sujet des décisions du présent protocole.

Inspirées bien certainement par la bonne volonté de protéger l'industrie des bateliers, mais soit faute de la résolution ou de l'accord nécessaires pour aborder nettement la difficulté, soit faute de conviction suffisante de pouvoir aider d'une manière décisive, ces décisions ont, aux yeux du soussigné, l'inconvénient de tous les demi-remèdes, lesquels, ne satisfaisant personne et mécontentant au contraire tout le monde, finissent toujours par tourner aux dépens de l'autorité qui y a recours.

Or quelle amélioration réelle peut-on espérer pour la situation des bateliers, de mesures qui dans leur ensemble aboutissent aux résultats suivants:



Un bâtiment de 2000 Quintaux de tonnage, chargé de 1500 Quintaux de marchandises, est tenu d'acquitter actuellement sur le *Rhin allemand*, pour le parcours entre *Mayence* et *Strasbourg*.

	à val.	à mont.
1) Pr. droits de navigation, à la totalité du droit . . . . .	fs. 626. 25	946. 70
2) » droits de reconnaissance . . . . .	» 9. —	13. 50
3) » droits d'ouverture des ponts . . . . .	» 6. 55	6. 55
Total . . . . .	fs. 641. 80	966. 75

La remise de la moitié du droit No. 2. et de la totalité du droit No. 3., équivaut donc à . . . . . fs. 11. 05 13. 30  
 Soit à une remise de . . . . . » 1 $\frac{3}{4}$ % 1 $\frac{1}{2}$ %

Croit-on qu'avec ce mince avantage de  $\frac{2}{3}$  Centime par quintal à val et de  $\frac{1}{7}$  par quintal à mont, le batelier sera désormais en situation de forcer la main aux négociants intéressés à donner leurs transports aux Compagnies de remorque dont ils sont les actionnaires? — assurément non, et l'on peut-être assuré qu'à l'égard de la navigation commerciale, les choses continueront sur l'ancien pied. Les mesures adoptées ne profiteront donc qu'à la navigation secondaire et aux transports dont les compagnies de remorque ne s'occupaient guères ou pas du tout, c'est à dire, à des intérêts qui à proprement parler, ne sont pas partie au débat qu'il s'agit de régler.

D'ailleurs le débat dont la Commission Centrale est constituée juge, est de double nature. D'un coté, il subsiste de la part des bateliers, vis-à-vis des sociétés de remorque, et d'un autre coté, de la part des bateliers, des sociétés de remorque, et du commerce réunis, vis-à-vis des perceptions actuelles de l'octroi du Rhin. En effet, si partout ailleurs sur le fleuve, les remorqueurs ont paralysé l'industrie des bateliers, sur le Haut-Rhin spécialement, les droits d'octroi ont détruit toute la navigation, pour les bateliers comme pour les remorqueurs. Or sous ce dernier rapport, la délibération protocollaire reste complètement muette et n'avise absolument à rien. Car, d'après l'exemple allégué, ce n'est certes pas avec l'avantage d'avoir dorénavant fs. 13. 30 cs. de moins à payer sur 1500 Quint. de chargement, que l'on a entendu compenser la charge que les perceptions de *Mannheim* et de *Neubourg* font peser sur les transports par la voie du Rhin, au profit de la voie par terre. En d'autres mots, ce n'est pas avec fs. 13. 30 cs. que l'on peut compenser les fs. 525. 10 cs. de différence, que le même chargement paye en plus sur le fleuve depuis *Mannheim* à la *Lauter*, comparativement au prix du même parcours par le Railway Badois.

Comme la majorité de la Commission a pris son parti pour traiter la question de la batellerie, séparément de celle concernant



les droits de navigation, au lieu de maintenir la connexité si naturelle de l'une et de l'autre, le soussigné ne peut que se réserver de demander, à propos du protocole, qui sera ouvert spécialement sur cette dernière question, quelle réponse ses Collègues allemands ont à faire à la Note qu'il leur a adressée le 14 Novembre dernier, sur le même sujet.

Cependant une observation se présente au sujet du présent protocole.

De tous les moyens qui s'y trouvent exposés, examinés ou adoptés, pour aider à la batellerie à voiles, il n'en est absolument aucun auquel le soussigné n'aurait pas cru pouvoir concourir, au nom de son Gouvernement.

En effet, la franchise pour le passage des portières, a été consentie par la *France*, au profit de tous les genres de navigation; ainsi également au profit des bateliers à voiles.

Pour le droit de reconnaissance qu'il s'agit de réduire de moitié seulement, il y a depuis longtems franchise pour la totalité de ce droit au bureau français. Cette franchise dépend de celle concernant le droit principal d'octroi.

Quant à interdire aux sociétés de remorque, pendant un tems donné, l'augmentation du nombre actuel de leurs chalands, le soussigné pouvait d'autant plus facilement laisser faire sur le Rhin allemand, que sur le Rhin français, il n'a pas de société de remorque qui relève de la concession des autorités françaises.

Quant à surseoir, pendant le même tems, à la délivrance de nouvelles patentes de batellerie, les perceptions actuelles aux bureaux de *Mannheim* et de *Neubourg*, y ont suffisamment pourvu à l'égard du Rhin français. En effet, comment supposer qu'il puisse y avoir lieu à procéder à de nouvelles admissions, ou qu'il se présente de nouveaux aspirants, avec l'infailible perspective d'augmenter seulement le nombre des malheureux déjà condamnés à l'inaction sur le Haut-Rhin?

Au bureau français, les bateaux à voiles ont été constamment expédiés et traités sur le même pied que les bateaux à vapeur: sous ce rapport rien n'aurait donc été à changer.

Quant à réduire les droits de navigation au profit des bateliers à voiles seulement, la *France* se trouvait également en situation d'avoir devancé la mesure, puisque déjà maintenant il y a suppression totale de ces droits pour le parcours entre la *Lauter* et le grand pont près *Kehl*, puisque sur cette section il n'y a pas de navigation par bateaux remorqueurs, et puisqu'il n'y a plus de transports commerciaux qui vont au delà de *Kehl*, ou *Strasbourg* par le Rhin.

Ensuite à défaut d'accord volontaire, eut-on voulu trancher au vif, entre les sociétés de remorque et les bateliers, c'est à dire, im-



poser d'autorité, aux premières, l'obligation d'admettre les bateliers à voiles appartenant aux ports respectifs, à entrer en chargement, concurrement avec les chalands des compagnies, d'après une proportion donnée et d'après un tour de role à déterminer? Dans ce cas encore, rien n'aurait empêché l'autorité française d'aviser à l'exécution de cette obligation générale, s'il y avait eu formation d'une compagnie dans le port de *Strasbourg*.

Quant à réserver au profit de la batellerie à voiles exclusivement la navigation intermédiaire, et à maintenir pour les C<sup>ies</sup> de remorque l'engagement qu'elles avaient pris temporairement mais dont elles se sont dédités dans l'enquête, de n'exploiter que la navigation directe vers les ports étrangers, la *France* pouvait encore laisser faire sur le Rhin allemand, si toutefois les commissaires intéressés avaient voulu se mettre d'accord sur une mesure aussi restrictive du principe de la liberté et de la concurrence.

Quant à réunir la batellerie en corporations particulières, rien n'aurait non plus été un obstacle, puisqu'à *Strasbourg* cette organisation subsiste déjà, au moyen d'un bureau de Préposés, nommé par les bateliers.

Enfin quant à l'acquisition d'un remorqueur, à l'usage des bateliers, par l'assistance de l'Etat etc. etc., là seulement il y aurait divergence, en ce que l'expédient aurait été complètement sans effet pour la batellerie française, si l'on n'avait avisé en même tems aux droits de navigation entre la *Lauter* et *Mannheim*.

En effet, avec les droits actuels, le remorqueur ne manquerait pas de subir la même condition d'oisiveté que subissent actuellement la batellerie, le commerce et la navigation en général. D'ailleurs le remède ne paraît guère plus efficace pour les autres parties du fleuve, si l'on ne parvient pas à y créer en même tems pour les bateliers, une situation telle à pouvoir se procurer, de gré ou de force, une part dans les transports que leurs concurrents s'attribuent directement à eux seuls.

Mais cette situation n'est possible que de deux manières; *indirectement*, en réduisant l'octroi du Rhin au profit des bateliers dans une proportion tellement forte que les C<sup>ies</sup> de remorque auront un intérêt réel à se servir de l'industrie des bateliers et à s'associer avec eux-ci — *directement*, en imposant à ces Compagnies, l'obligation d'admettre les bateliers à charger à tour de role et concurrement avec les chalands.

Ainsi, sur tous le moyens signalés dans la discussion, il n'a été finalement possible aux 5 Commissaires allemands, de s'accorder qu'à l'égard des deux premiers (ponts et droits de reconnaissance), et encore n'ont ils pu le faire, quant aux ponts, qu'à l'aide de deux régimes, dont l'un, large (*Prusse*) interprète la franchise *objectivement*, et



l'autre, restreint, l'interprète *subjectivement* seulement, et tout cela, délibéré et décidé uniquement en vue de remédier à la situation de la batellerie allemande! Or en présence de ces résultats, le Commissaire français s'est cru d'autant plus justifié d'avoir recusé toute solidarité dans les décisions prises, qu'il n'y a été tenu absolument aucun compte de la situation bien plus anormale et bien plus désastreuse qui est faite à la batellerie française, au commerce, et à la navigation sur le Haut-Rhin; — de sorte qu'actuellement, il ne peut plus y avoir de doute, qu'à cause de son organisation défectueuse, et faute d'avoir par elle-même l'autorité et l'action suffisantes pour triompher des résistances individuelles et des intérêts particuliers, la Commission Centrale s'évertue et s'use en efforts complètement inutiles.

C'est au moins à ce point de vue, que le soussigné rendra compte à son Gouvernement de la situation des délibérations.

Signé: *de Reizenstein.*

*de Kleinschrod.*

*Engelhardt.*

*Schmitt,*

*de Zavierlein.*

*Travers*

*de Pommer-Esche.*

Pour expédition conforme:

*Le Président de la Commission Centrale.*

*Engelhardt*