

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1849**

7 (3.10.1849)

Session de 1849.

N. VII.

# PROTCOLE

de la

## Commission Centrale de la Navigation du Rhin.

En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour Bade: Mr. *Kühlenthal*, Président.

„ Bavière: „ *de Kleinschrod.*

„ France: „ *Engelhardt.*

„ Hesse: „ *Schmitt.*

„ Nassau: „ *le Baron de Zwielerlein.*

„ Pays-Bas: „ *Travers.*

„ Prusse: „ *Delbruck.*

MAYENCE le 5 Octobre 1849.

Déclassement des garances, soufre et chardons  
cardières.

Le Protocole XXVI de 1848 ayant été reproduit, le Commissaire de France a présenté la déclaration suivante:

### §. I.

France. Au XXVI<sup>e</sup> Protocole de 1848, la Commission Centrale a constaté que, conformément à la proposition du Soussigné au X<sup>er</sup> Protocole de la même année, les six Etats Riverains supérieurs avaient réalisé le déclassement „des garances“ au  $\frac{1}{20}$ <sup>e</sup> du droit d'octroi, mais pour la navigation descendante seulement. Le but de cette mesure exceptionnelle, adoptée en attendant la réduction générale de l'octroi du Rhin, était annoncé et accepté par tout le monde, à l'effet de conserver au haut Rhin, l'un des premiers éléments d'alimentation de sa navigation descendante.

Cependant, dans le courant de 1849 et dès la reprise de la navigation, le bureau de *Mannheim* d'abord, et les bureaux de *Neubourg* et de *Mayence* ensuite, prélevèrent sur la *garancine*, la totalité du droit de navigation.

Or la garancine n'est qu'une variété des *garances*, lesquelles avaient été admises en général dans la classe du  $\frac{1}{20}$ <sup>e</sup>; elle est à la garance, ce que l'huile épurée est à l'huile non épurée; elle est de la garance, qui par une première préparation de main d'oeuvre et dans un but d'économie sur les frais de transport, a été dégagée d'une partie des matières ligneuses et gommeuses, de sorte que la

valeur du produit augmente à mesure que son volume se trouve réduit. De cette manière, la valeur de 100 Kilg<sup>s</sup>. de garancine, équivalent de 200 à 225 Kilg<sup>s</sup>. de garance.

Dès que la Chambre de Commerce de *Strasbourg* eût informé le Soussigné, de cette espèce de rétractation de la décision rendue en 1848, et de la perturbation qui en résultait pour l'accomplissement des transports qui sont toujours entrepris à forfait depuis *Avignon* vers le bas Rhin, le Soussigné (30 Juin et 2 Septembre 1849) s'est empressé de s'adresser à l'intervention directe de ses Collègues de *Bade*, de *Hesse* et de *Bavière*, pour ramener les choses dans l'application de la proposition faite par le Soussigné, et de la décision conforme du XXVI<sup>e</sup> Protocole.

En effet ce Protocole porte en termes formels, „que les mesures avaient été prises dans les Etats Riverains supérieurs, pour réaliser à la descente du Rhin, le déclassement „des garances au vingtième.“

Mais quelque ait été l'insistance du Soussigné pour amener les choses à une prompte décision, les perceptions, sur le pied de la totalité du droit, n'en continuent pas moins actuellement encore aux trois bureaux, et avec elles, la perturbation si grave dans l'accomplissement des marchés contractés.

A cet égard, il ne peut qu'être regretté, que le bureau de *Mannheim*, avant de passer outre à la perception, sur la base de la totalité du droit, n'ait pas jugé convenable d'imiter l'exemple du bureau de *Mayence*, lequel, dans une circonstance absolument semblable, pour la classification des *Baumes* et *Résines*, avait préalablement fait demander par l'intermédiaire du Commissaire Hessois auprès de ses Collègues, le degré d'extension ou de restriction à donner au classement de ces marchandises.

Or la Commission voudra décider actuellement, de même qu'elle l'avait fait alors (XXI Protocole de 1847),

„qu'en présence du terme général *garances*, et vu la pratique conforme qui s'est établie dans le plus grand nombre des bureaux, les Commissaires sont d'avis, qu'il y avait lieu de continuer à traiter la garancine sur le pied de la garance, sauf à revenir sur l'objet dans la voie législative et en temps plus opportun, c'est-à-dire lorsque la Commission aura pu réaliser la réduction générale des droits actuels de navigation,“

à quoi il a été répondu ainsi qu'il suit,

**Bade et Hesse:** La garance, qui figure dans le commerce, est un produit brut. Par contre la garancine, de l'aveu même du Commissaire de *France*, est un produit fabriqué.

La garancine provient de la préparation des racines des garances, à l'aide de l'acide sulfurique, à l'effet de conserver dans son plus grand degré de pureté, le rouge pur, dont les racines sont imprégnées.

La racine de garance renferme en effet, indépendamment du rouge pur qu'on appelle également garancine, un rouge impur, dit rouge pourpre, une couleur jaune et brune, et enfin des parties ligneuses. Au moyen de l'acide sulfurique, toutes les couleurs accessoires sont absorbées, les parties ligneuses passent en combustion, et il ne reste alors que le rouge pur, c'est-à-dire la garancine.

Tout cela fait que la valeur de ce dernier produit est beaucoup plus élevée que celle de la garance (1 quintal de garancine doit être évalué à 4 quintaux de garance), et tous les deux, quoique provenant des mêmes matières et quoique destinés au même usage industriel, n'en sont pas moins deux articles tout-à-fait distincts en commerce, et par conséquent à apprécier différemment dans la tarification dont il s'agit dans le cas donné.

Si donc les bureaux de *Mannheim*, de *Mayence* et de *Neubourg* ne se sont pas crus autorisés à étendre purement et simplement à la garancine, la décision par laquelle la Commission Centrale avait déclassé au  $\frac{1}{20}^e$  les garances, et si au contraire ils ont continué de percevoir la totalité du droit, cette manière d'agir, loin d'être blâmée, paraît même avoir été la seule exacte, attendu qu'il est interdit aux bureaux de procéder par analogie, c'est-à-dire d'appliquer, par analogie, les prescrits du tarif à des marchandises auxquelles ces prescrits ne sont pas textuellement appliqués.

Par ces motifs, il sera certainement nécessaire de recourir à une nouvelle décision de la Commission Centrale, pour déclasser la garancine à la descente au droit du  $\frac{1}{20}^e$ .

Quoique les Gouvernements des Soussignés ne soient pas convaincus de la nécessité de traiter les deux produits sur le même pied, attendu que celui des deux qui a le plus de valeur peut fort bien supporter un tarif plus élevé, ils ne s'opposent cependant pas au déclassement demandé, en cas d'adhésion générale.

**Bavière.** Le Commissaire de *Bavière* adhère aux observations qui précèdent, en tant qu'elles tendent à justifier, par la différence existante entre la garancine et les garances, le procédé du bureau de *Neubourg*. Mais il fait observer en même temps, qu'en considération de ce que la garance purifiée (garancine), soit à cause de son essence, soit à cause de son emploi, peut tout aussi peu que la garance, être considérée comme un produit parfait, et n'est, comme cette dernière, qu'une matière première soumise à un premier degré de préparation industrielle (matière tinctoriale), son Gouvernement partant alors de l'opinion que le plus grand degré

de purification apporté à la garancine, ne modifiait aucunement les conditions qui au fond doivent décider de la classification de ce produit, avait donné au bureau de *Neubourg*, l'ordre de traiter dorénavant la garancine sur le même pied que la garance.

**Nassau.** Pour le moment, le Commissaire ignore si la garancine a été traitée au bureau de *Caub*, sur le pied de la totalité du droit, ou sur le pied du  $\frac{1}{20}^e$  à l'instar de la garance, et comme ce n'est qu'actuellement qu'il est informé du débat, à l'effet d'assimiler les deux produits, il est par conséquent sans Instructions sur l'objet qu'il prend donc *ad referendum*.

**Pays-Bas.** Comme il n'est question de la garancine que pour la navigation à val, le Soussigné, pas les motifs allégués au X<sup>e</sup> Protocole *bis* de 1848, s'abstient de la délibération; mais il se réfère à l'avance à la déclaration qu'il va présenter au Protocole, à l'effet de demander que le dégrèvement des garances etc. à la descente, soit également appliqué à la remonte, ce qui serait le moyen de satisfaire d'une manière bien plus complète à la demande faite.

**Prusse.** D'après les observations présentées dans les discussions précédentes sur l'objet, il y a lieu d'admettre que les garances expédiés à val du haut Rhin au *delà de Coblenze*, n'étaient destinées qu'à l'importation dans la Prusse Rhénane. Dans ce cas, et d'après les prescrits existants, il n'y aurait en général pas lieu à perception au bureau de *Coblenze*, de sorte que le débat actuel serait sans application pour ce bureau.

Quant à la part prussienne dans les perceptions du bureau de *Caub*, le Commissaire se trouve absolument dans le même cas que son Collègue de *Nassau*, et doit par conséquent prendre l'objet également *ad referendum*.

### *Conclusion.*

En vue des déclarations qui précèdent, les Commissaires de *Nassau* et de *Prusse* se chargent de faire valoir auprès de leurs Gouvernements, l'assimilation de la garancine aux garances, et d'informer leurs Collègues, par voie de correspondance, du résultat de leurs démarches.

### §. II.

En exécution de la réserve consignée au Protocole XXVI<sup>e</sup> de 1848, les Commissaire des

**Pays-Bas**, a présenté dans la pièce jointe, la proposition de traiter le classement des *Garances*, du *Soufre* et des *Chardons cardières*, transportés à la remonte, de la même manière qu'à la descente.

**France.** Comme la demande Néerlandaise ne peut s'adresser qu'aux 5 Etats Riverains allemands, attendu que la *France* a fait mieux que de déclasser les 3 produits, puisqu'ils sont compris tout naturellement dans la franchise générale qui existe, à la remonte comme à la descente, entre la *Lauter* et *Strasbourg*, le Commissaire français, désireux de ne pas gêner le succès et le résultat de la demande faite auprès des autres Gouvernements, s'abstient pour le moment, de répondre aux déductions par lesquelles son Collègue a cru devoir s'attaquer spécialement à l'opinion précédente du soussigné; mais il ne manquera pas de s'exécuter complètement à cet égard, dès que la réponse des 5 Commissaires sera intervenue.

### *Conclusion.*

Les Commissaires des Etats Allemands prennent la proposition Néerlandaise *ad referendum*, et s'informeront réciproquement des décisions de leurs Gouvernements.

Signe: *Kühlenthal.*  
*de Kleinschrod.*  
*Engelhardt.*  
*Schmitt.*  
*de Zwielerlein.*  
*Travers.*  
*Delbruck.*

Pour expédition conforme:  
Le Président de la Commission Centrale.

*Kühlenthal*

Ad §. II. du Protocole N<sup>ro</sup>. VII. de 1849.

**Pays-Bas.** Le Gouvernement Néerlandais doit désirer que la Commission Centrale prenne en considération, que la proposition française tend à ouvrir la voie à un principe extraordinaire et qui n'est justifié par aucuns précédents.

Le tarif des droits du Rhin, tel qu'il a été fixé par la Convention de Mayence et modifié plus tard, établit, à la vérité, une différence entre la remonte et la descente, et une classification différente pour certaines marchandises; mais il n'établit nulle part, que *la même marchandise*, soit imposée à la descente, à des droits moins élevés que, proportion gardée, à la remonte. Le classement des marchandises établi à la remonte est le même pour la descente, et nulle part les unes passent, à la descente, dans une classe autre que celle qui leur est assignée à la remonte.

L'on ne voit pas pourquoi l'on dévierait de la règle générale et naturelle pour le transport du soufre, des chardons cardières et des garances, et cela d'autant moins, que, déjà les droits à la descente sont toujours inférieurs à ceux à la remonte, et que par cette raison, il y aurait plutôt lieu de favoriser ces derniers que les premiers.

Aussi, le Commissaire français n'a-t-il pas cherché à motiver la nécessité de l'exception, et il s'est uniquement borné à dire que le Gouvernement Néerlandais était sans intérêt à la contester. Il s'est référé à la circonstance, que déjà pour ces marchandises, et pendant qu'elles jouissaient d'une franchise complète à la remonte sur le Rhin prussien, l'on ne percevait sur le Rhin Néerlandais que la moitié du droit à la remonte, et qu'il était libre au Gouvernement des *Pays-Bas* de les affranchir de cette seconde moitié également.

Le Commissaire Néerlandais répond à ces allégations, que l'affranchissement partiel ou total sur le Rhin Néerlandais, ne fait absolument rien à la chose, attendu qu'il est tout aussi libre au Gouvernement français d'affranchir ces marchandises de tous droits sur le Rhin français. Par une semblable mesure, tout-à-fait territoriale, l'intervention de la Commission Centrale serait absolument superflue.

Quant à l'affranchissement pour la navigation remontante sur le Rhin prussien, cet affranchissement n'existe qu'autant que le chargement est destiné pour un port prussien; mais s'il y a destination pour un port au delà, les droits afférents sont perçus non-

seulement par les autres Etats, mais également par la Prusse. N'importe maintenant que dans le plus grand nombre de cas, le soufre, les garances et les chardons cardières provenant des chargements Néerlandais soient destinés effectivement pour les ports prussiens, le Commissaire français n'en aura pas moins à démontrer, qu'il n'y aurait pas d'exception à cette règle. Au contraire, il est plus que vraisemblable, que ces exceptions existent déjà, et en général l'on ne comprend pas pourquoi elles ne seraient pas possibles et plus fréquentes.

Mais même en admettant que le transport des dites marchandises depuis les ports Néerlandais, fût effectivement encore affranchi vers le Rhin supérieur, et que le Gouvernement Néerlandais n'eût pas d'intérêt à stipuler l'affranchissement à la remontée, ainsi que la France la demandé pour la descente, il y a néanmoins une considération particulière, que le Commissaire français a totalement laissée de côté.

L'affranchissement dont les bâtimens Néerlandais jouissent actuellement sur le Rhin prussien, n'est fondé que sur un Traité qui du jour au lendemain peut être modifié ou même révoqué. Ainsi la stipulation, telle que la France la réclame maintenant, ferait addition à la Convention du Rhin, et serait donc assurée contre toutes modifications ultérieures, à moins d'assentiment général, et par conséquent d'assentiment de la France elle-même. De cette manière, la France obtiendrait un affranchissement qui serait à perpétuité, et qui s'étendrait à tout le cours du fleuve, tandis que l'affranchissement n'existerait, pour la navigation Néerlandaise que partiellement et temporairement.

Le Gouvernement Néerlandais ne peut pas prêter la main à l'établissement d'une pareille inégalité, et cela d'autant moins que le soufre et les garances forment non-seulement un article important du commerce Néerlandais, mais que même ce dernier produit prend une place fort considérable dans la production agricole du Royaume.

Mais le Gouvernement français ne peut pas se croire lésé, si la navigation remontante obtient une franchise égale à celle qu'il réclame pour la navigation descendante; attendu qu'il ne s'agit pas ici d'un *droit nouveau*, ainsi qu'il cherche de l'obtenir, mais seulement de la continuation *légitime* d'un état de choses qui, d'après sa propre déclaration, subsiste déjà de fait.

Le Soussigné est donc chargé, en conséquence de la déclaration qu'il s'était réservé de produire au XXVI<sup>e</sup> Protocole de 1848, de demander,

que le *soufre*, les *chardons cardières* et les *garances*



soient traités, sous le rapport des droits d'octroi du Rhin, à la remonte, sur le même pied qu'à la descente.

*Le Commissaire du Royaume des Pays-Bas,*

**TRAVERS.**

*Commission Centrale de la Navigation du Rhin.*

*En présence des Commissaires ci-après désignés :*

Pour Bade : *M. Kieddenhal, Président.*

Bayère : *de Klumpp.*

France : *Engelhardt.*

Hesse : *Schmitt.*

Nassau : *le Baron de Zavelstein.*

Pays-Bas : *Travers.*

Prusse : *Hofbrück.*

BRUXELLES, les 3 et 6 Octobre 1846.

*Extrait de l'acte de la Commission de la Navigation du Rhin.*

En vertu de l'Article de la Loi Française No. XXXIII de 1846, et sur l'interpellation que le Commissaire de France avait adressée à ses Collègues du Rhin allemand, à l'effet de réaliser, dans le courant de la présente Session, la réduction des droits de navigation du Rhin, il a été décidé qu'il fut :

Les Commissaires de  
Bade, Nassau, qui déjà antérieurement (Procès-Verbaux No. XXIV de 1843 et No. VII de 1847) dans leurs communications avaient exprimé leurs vœux, dispositions à régler la navigation du Rhin du haut en bas, et à ce que les Prussiens, auxquels dans l'acte de la Commission de la Navigation du Rhin, il avait été fait mention d'une manière générale, fussent également représentés par une commission, composée de deux membres, et que cette commission fût chargée de régler, sous l'égide de la Commission de la Navigation du Rhin, les droits de navigation du Rhin, et de proposer, par conséquent, le moyen d'accomplir les vœux exprimés par les Prussiens, dans la Commission de la Navigation du Rhin, dans le sens indiqué par l'acte de la Commission de la Navigation du Rhin.