

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

8 (3.10.1849)

Session de 1849.

N<sup>o</sup> VIII.

# 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 Zavierlein*.

„ Pays-Bas: „ *Travers*.

„ Prusse: „ *Delbruck*.

MAYENCE les 5 et 6 Octobre 1849.

Réduction des droits de navigation du Rhin.

Reproduction faite du Protocole Nr. XXXIII de 1848, 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 voté ainsi qu'il suit :

Les Commissaires de  
**Bade,**  
**Hesse,**  
**Nassau**  
et  
**Prusse**

déclarent, que déjà antérieurement (Protocoles Nr. XXIV de 1845 et XII de 1847) leurs Gouvernements avaient exprimé leurs bonnes dispositions à alléger la navigation du Rhin des charges qui pèsent sur elle, et que l'expérience acquise dans l'intervalle n'avait pu que contribuer à fortifier leurs convictions sur la nécessité d'une semblable mesure. Cependant en ayant égard aux négociations qui existent entre leurs Gouvernements et ceux d'autres Etats allemands, au sujet d'une régularisation générale des taxes de navigation fluviale, ils ne peuvent pas envisager le moment actuel comme opportun pour s'occuper de cet objet, mais ils espèrent que la marche de ces négociations sera telle à permettre, dans un avenir peu éloigné, la solution de la question dans le sens indiqué ci-dessus.

**Bavière.** Dans toutes les négociations qui, depuis nombre d'années ont eu lieu, bien que sans succès jusqu'ici, le Gouvernement bavarois a constamment fait connaître ses bonnes dispositions à diminuer les droits de navigation du Rhin (v. Protocoles N<sup>os</sup>. XV de 1844, XXII de 1845, XXII de 1846 et XII de 1847). Par ses instructions, le Commissaire est actuellement encore à même d'annoncer positivement l'adhésion de son Gouvernement à toute modification convenable de l'octroi du Rhin. Son Gouvernement est parti de la considération qu'il avait également fait valoir récemment dans une autre circonstance, que la manière dont il avait été avisé jusqu'ici à l'exécution des stipulations du Congrès de Vienne, lesquelles, conjointement avec la Convention de 1831, continuent toujours à établir, pour les Etats Riverains, la base commune pour décider des intérêts de la navigation du Rhin, n'avait pas été conforme, dans la fixation du tarif, à l'application voulue par les dispositions de l'article IV, portant: „*on partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation.*“ Les données nombreuses consignées dans les délibérations de la Commission Centrale, et la situation actuelle des voies et moyens de transport, ne permettent guères une autre opinion. Dans l'enquête faite en 1843 (pièce jointe au XX<sup>me</sup> Protocole), pour comparer les prix du transport par le Rhin avec ceux des voies parallèles de terre, il a été démontré que les droits de navigation dépassaient presque généralement de plusieurs pour cent, le frêt du batelier, que de l'avis unanime des Inspecteurs du Rhin et du commerce de tous les pays riverains, une réduction des droits de navigation était indispensable, — et que partout le transport par terre pouvait concourir avec le transport par eau, ce qui établissait naturellement un désavantage pour ce dernier mode. Or tous ces faits ayant été confirmés dans les délibérations postérieures, il est évident que l'on n'a pas à prouver encore, que dans l'intervalle le mal n'a pu qu'augmenter considérablement, notamment pour le haut Rhin, par les chemins de fer badois, par le chemin de fer du Mein au Necker, et par la communication de ce dernier avec le chemin de fer du Taunus.

En réitérant donc, dans les circonstances relatées ci-dessus, l'empressement de son Gouvernement à concourir à une réduction de l'octroi du Rhin, soit actuellement déjà, soit à telle époque que les Etats Riverains jugeront convenable à l'effet de s'entendre sur des propositions précises pour une réduction générale, le Soussigné croit, pour faciliter un tel arrangement, devoir indiquer provisoirement, les points de vue desquels le Gouvernement bavarois entendrait partir.

Avant tout, l'intention du Gouvernement n'est pas de procéder

par voie d'abolition complète de l'octroi. Cette mesure aurait pour effet de faire retomber à la charge de tous les citoyens imposés, les frais d'entretien du fleuve, ceux d'une surveillance indispensable de la part de l'autorité supérieure et le paiement des Rentes que les Traités politiques ont affectées sur l'octroi du Rhin, tandis qu'il est de toute justice et équité d'appliquer dorénavant à la navigation du Rhin également, le principe, que celui qui fait usage d'un établissement public déterminé, doit contribuer aux frais d'entretien de cet établissement, et qu'en conséquence, on ne devait chercher, dans la solution de cette question, dégagée de tout intérêt financier, qu'à ramener les choses à la proportion convenable, d'après les besoins de la communication. Le Gouvernement bavarois admet de plus comme point de vue, dans la question de la réduction de l'octroi du Rhin, que l'on supprimera, autant que faire se pourra, les inégalités actuelles dans les perceptions sur le Rhin allemand, et que les principes d'une juste et équitable réciprocité prévaudront dans l'arrangement à conclure à ce sujet avec les Etats riverains non allemands, attendu, qu'à l'égard de la *Hollande* nommément, l'on s'attend avec toute certitude à voir son Gouvernement, dans l'intérêt commun de tous les Etats riverains, faire entrer en ligne de compte, dans les concessions qu'il y aurait lieu de consentir au cas d'un arrangement pour une réduction générale de l'octroi du Rhin, la proportion qui existe entre l'étendue du Rhin Néerlandais et l'étendue de tout le reste du fleuve, ainsi que les avantages qui en résulteront pour les intérêts Néerlandais spécialement.

Le Soussigné aura également à sauvegarder l'intérêt si essentiel de la *Bavière*, celui de la navigation du *Mein*, et il s'empresse de profiter de l'occasion actuelle pour signaler en peu de mots les dépenses et les établissements considérables de son Gouvernement sur ce confluent du fleuve principal.

Ainsi depuis 22 ans, tous les péages bavarois, au nombre de 24 (contre 6 pour les autres Etats), ont été supprimés complètement, au profit de tous les bâtimens et transports quelconques, malgré la réserve faite de rétablir à l'avenir celles des perceptions indispensables à l'entretien du fleuve; ainsi l'on a affecté bien au delà d'un million de florins, à l'amélioration du chenal et à la rectification du fleuve; ainsi enfin, dans les villes riveraines du *Mein*, il existe des *ports francs*, où l'on pratique complètement la réciprocité des avantages conférés sur le Rhin, par l'article 11 de la Convention de 1831, aux confluent du fleuve principal.

L'on a de plus dépensé 16 millions de florins pour établir, par un canal, la jonction du Rhin avec le Danube, et depuis deux ans cette route est livrée à la navigation; en même temps les péages du canal ont été réduits à leur minimum, et l'on a

créé, sur toute la ligne canalisée jusqu'à l'embouchure dans le Danube, des ports francs avec les établissements nécessaires, où les marchandises peuvent être entreposées librement et *sans redevances aucunes*.

Personne ne peut méconnaître que toutes ces faveurs et tant d'établissements entrepris aux frais du trésor bavarois n'aient pas créé, pour tous les Etats Riverains du Rhin, une communication nouvelle d'un intérêt européen, et fourni les éléments d'une activité incalculable, non-seulement au profit de tous les Etats de l'Allemagne méridionale, mais également au profit de la *France* et de la *Hollande*. Le degré d'extension que ces communications si grandioses prendront un jour du Rhin vers l'Est, dépend uniquement des progrès de l'*Autriche*, soit pour réaliser sur le Danube, où rien n'a encore été accompli, les stipulations du Congrès de Vienne, soit pour réaliser dans un avenir qu'on peut admettre comme fort peu éloigné, des arrangements de Douanes et de communication avec le reste de l'*Allemagne*. C'est en vue de ces faits sommairement relatés, et conformément à l'équité et aux intérêts généraux du Rhin, que la *Bavière* subordonnera son assentiment à une réduction générale de l'octroi du Rhin, à la condition ultérieure, qu'en même temps il sera avisé, de la même manière, sur le Mein également, attendu d'ailleurs, qu'il serait contraire au texte des Traités que les confluent fût imposés de droits plus élevés que le fleuve principal.

**France.** Il résulte des votes qui précèdent, que si l'année dernière, l'on ne pouvait rien obtenir, à *Mayence*, pour la réduction générale de l'octroi du Rhin, à cause de l'interrègne du Parlement de Francfort, actuellement tout doit être subordonné aux arrangements à naître du Pacte, dit des trois Royaumes.

Ainsi en résultat définitif, la Commission va se séparer pour la sixième fois, sans avoir rien pu faire pour un soulagement immédiat de la navigation.

Cependant, il résulte aussi des votes émis, qu'actuellement l'évidence du mal n'est plus contestée par personne, et qu'au contraire la nécessité du remède est reconnue par tout le monde. C'est que dans l'intervalle, les faits si désastreux signalés sur le haut Rhin ont également envahi d'autres parties du fleuve. En effet, les sucres mélis, sont expédiés de *Cologne* à *Mayence*, par terre, au prix de 49 Kreutz. par 50 Kilgs., tandis que la voie par le Rhin revient à 57½. Enfin on expédie par terre de *Coblence* à *Limbourg*, p. ex. les denrées coloniales, au prix de 20 Kreutzers, tandis que par la voie du Rhin et de la Lahn, il y a près de 25 Kreutzers, à acquitter rien que pour l'octroi du Rhin, depuis *Emmerich* jusqu'à l'embouchure de ce confluent. Ainsi de tous

côtés, le régime actuel se révèle destructif des intérêts de la navigation du Rhin et de ses confluent, et par contre favorable aux transports par terre. Faut-il s'étonner alors de l'espèce de déconsidération qui s'attache, bien injustement d'ailleurs, à une autorité qui est particulièrement préposée à veiller aux intérêts spéciaux du Rhin, mais qui est rendue impuissante à faire droit aux griefs dont elle est obsédée?

Quoiqu'il en soit, il y aurait actuellement, et pour la première fois, accord complet au sein de la Commission sur la nécessité d'aviser. Aussi le Soussigné se félicite-t-il de voir ses Collègues de l'Allemagne accepter enfin la démonstration qu'il s'était efforcé de leur donner depuis si long-temps avec plus de persistance que de succès. En effet, il se félicite de leur accord, parceque leurs Gouvernements ne voudront pas se déjuger, en hésitant actuellement d'aviser au mal qu'ils ont également reconnu exister.

Mais en attendant de ce faire, et en considérant que dans l'intervalle plus ou moins long à courir, rien ne sera changé à la situation tout-à-fait exceptionnelle qui pèse sur la navigation du haut Rhin, le Soussigné, en se référant itérativement à l'exposé consigné dans sa Note du 14 Novembre 1848, ne peut se dispenser de soumettre à la plus sérieuse appréciation de ses Collègues, une considération qui est devenue décisive pour la ligne de conduite du Gouvernement français.

Jusqu'à présent, les Gouvernements allemands n'ont envisagé la question de leurs perceptions sur la navigation du Rhin, que comme une affaire purement allemande et pour ainsi dire domestique, laquelle pouvait et devait se régler à *propos* d'autres affaires allemandes, et par conséquent dans un avenir plus ou moins indéterminé, et au gré des Gouvernements territoriaux allemands exclusivement.

Or c'est en partant uniquement de ce point de vue d'un intérêt domestique à régler par *mesure générale*, que jusqu'à présent l'on est parvenu à ne rien faire du tout, et à laisser en souffrance tous les intérêts de la *France* si gravement compromis sur le haut Rhin.

Cependant il y a dans cette même question de l'octroi du Rhin, et en sus de l'intérêt commun et conventionnel, une considération d'intérêt et de droit européens, de laquelle l'on n'a pas tenu compte envers la *France* envisagée soit comme Etat riverain, soit comme Puissance Européenne.

En effet, l'article 5 patent du Traité de Paris, établit,  
„que la Navigation du Rhin sera libre de telle sorte qu'elle ne  
„puisse être interdite à personne, et que les droits à prélever

„seront réglés de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.“

Or rien de cela n'existe pour la *France*. Si le *droit* à la navigation sur le haut Rhin n'est pas interdit directement à la batellerie française, il est cependant rendu illusoire dans son application la plus directe et la plus naturelle; par l'élévation des taxes de navigation, comparativement au transport par terre, et par l'immobilité de leurs quotités, le haut Rhin a été successivement condamné à l'abandon, et c'est ainsi, que *de fait*, la *navigation commerciale* s'y trouve *interdite*; d'un autre côté, la stipulation du Traité de Paris est également en souffrance sur le haut Rhin, par la diversité des régimes qui prévalent actuellement ailleurs par exception au principe de l'uniformité et de l'égalité. C'est que partout ailleurs sur le fleuve, l'on a compris la nécessité de tenir compte du progrès et de la concurrence des transports par terre, et d'apporter le correctif à la situation nouvelle faite aux transports par eau. Ainsi sur le Rhin Néerlandais, il y a franchise complète à la descente et réduction à moitié des droits à la remonte; sur le Rhin prussien, il y a franchise à la remonte et à la descente, pour les marchandises étrangères destinées à l'acquittement en *Prusse*; enfin sur tout le cours du Rhin allemand, à l'exception de la partie baignée par le Duché de Nassau, les marchandises indigènes allemandes sont transportées en franchise complète, tandis que les marchandises similaires de la *France* sont frappées des droits de navigation. Que devient alors, dans l'application actuelle, le principe „que les droits à prélever seront réglés de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce *de toutes* les nations.“

Or tout cela a lieu, pendant que la *France* a depuis longtemps aboli ses droits de navigation à partir de la *Lauter*, au profit de tous les pavillons, à la remonte comme à la descente, au profit de toutes marchandises, sans exception d'origine ou de destination, qu'elle a supprimé à la circulation intérieure, tous les droits de transit, qu'elle s'est associée avec empressement à toute mesure reconnue utile à l'intérêt commun du Rhin, et que malgré les souffrances toujours croissantes de son commerce et de sa batellerie sur ce fleuve, elle n'en a pas moins persisté depuis six années que ses plaintes se perpétuent, à ne chercher la satisfaction à laquelle elle avait droit, que dans la confiance que sa justice envers les autres lui donnait dans celle de ses co-riverains envers elle, et dans les voies régulières de la Commission Centrale.

Or cette confiance et cette longanimité ne peuvent pas aller au point de pouvoir laisser durer, jusqu'au moment plus ou moins éloigné du Règlement particulier des affaires constitutives de l'Allemagne, l'espèce d'interdiction que les taxes actuelles de navigation

font peser sur le commerce et la batellerie du Rhin entre *Mayence* et *Strasbourg*, de sorte que le Soussigné doit demander itérativement à ses Collègues du haut Rhin spécialement, d'abord, qu'elle réponse ils ont à faire aux faits exposés dans sa Note du 14 Novembre 1848, et ensuite s'ils sont disposés, d'après le droit et la faculté qui reviennent incontestablement à chacun de leurs Gouvernements, de dégrèver le haut Rhin, provisoirement et sans retard, le tout en attendant la réalisation de la réduction générale applicable à tout le cours du fleuve?

Car ce n'est que de cette manière, que les droits des tiers demeureront saufs, pendant le sursis nouveau qui vient d'être apporté à la réduction générale de l'octroi du Rhin, et ce n'est également que de cette manière que justice pourra être rendue, dans les voies prescrites, à qui elle est due.

D'ailleurs et à la même occasion, les Commissaires de *Bade*, de *Bavière* et de *Hesse*, voudront ne pas perdre de vue, qu'en persistant à n'aviser, relativement au haut Rhin, qu'au moyen d'une réduction générale applicable à tout le fleuve, l'on s'expose à ne pas faire assez pour le mal qui existe sur cette partie du Rhin. En effet, il suffit d'examiner attentivement les faits allégués, pour se convaincre que, si p. ex. la réduction d'un quart pourrait momentanément suffire sur le Rhin entre *Cologne* et *Mayence*, et p. ex. celle d'un tiers entre *Mayence* et *Mannheim*, il faut de toute nécessité, une proportion bien plus forte entre *Mannheim* et *Strasbourg*.

Le moyen de procéder par mesure générale serait exact, si toutes choses, sous le rapport de la concurrence des voies de terre et des difficultés de la navigation, étaient égales sur le fleuve; or comme elles ne le sont pas et qu'elles ne le deviendront jamais, il y a nécessité d'aviser à part pour le haut Rhin, et d'y aviser immédiatement et largement.

**Pays-Bas.** Le Soussigné a ordre de son Gouvernement d'insister de la manière la plus pressante, sur ce que la Commission Centrale ne se sépare pas, sans avoir réalisé pour le dégrèvement de la navigation du Rhin, ce qu'exigent le progrès et la nécessité, et ce à quoi le Soussigné est prêt à concourir.

Il s'adjoit volontiers aux observations générales que son Collègue de *France* vient de présenter au même but, et tout en remerciant le Commissaire de *Bavière* de l'importante déclaration présentée au nom de son Gouvernement, il espère, quant à la déclaration collective des Commissaires de *Bade*, *Hesse*, *Nassau* et *Prusse*, que le soulagement annoncé pour les relations du Rhin s'accomplira prochainement au moyen d'un accord à la Commission Centrale pour la réduction des droits de navigation. Le

bien-être des Contrées Riveraines du Rhin exige actuellement une prompte solution de cette question.

**Bade,**  
**Bavière**  
et  
**Hesse.**

Les Commissaires ne peuvent que prendre *ad referendum*, la demande qui leur a été adressée spécialement dans la déclaration du Commissaire de France, mais ils s'empresseront de provoquer au plus-tôt la résolution de leurs Gouvernements, et d'en informer aussitôt leurs Collègues par voie de correspondance.

Signé: **Kühlenthal.**

**de Kleinschrod.**

**Engelhardt.**

**Schmitt.**

**de Zwielerlein.**

**Travers.**

**Delbruck.**

Pour expédition conforme:

**Le Président de la Commission Centrale.**

*Engelhardt*