

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

11 (9.10.1849) Pièce jointe

RÈGLEMENT DE POLICE

pour la

navigation du Rhin depuis Bâle jusque dans la mer.

Partie première.

Dispositions générales applicables à tout le cours du fleuve.

Art. 1.

I. Obligation générale de prévenir les dommages.

- 1) Tout conducteur d'une embarcation, soit à voiles, soit à vapeur, en cours de navigation ou stationnant à l'ancre, est tenu de veiller à ce que le bâtiment confié à ses soins, ne cause ni dommage ni entrave à d'autres embarcations, de même qu'aux ponts à bateaux, bacs, nacelles, moulins, bains et autres établissements de ce genre placés sur le fleuve, et il veillera avec le même soin à se sauvegarder lui-même.
- 2) Sont soumis aux mêmes règles de précaution, les conducteurs de trains de bois, les employés préposés au service des ponts à bateaux, les propriétaires ou adjudicataires de bacs, nacelles, moulins et autres établissements de ce genre.

Art. 2.

II. Obligation pendant la navigation.

1) En général.

- 1) Aucun bâtiment ne pourra se diriger en travers de la ligne que suit un autre bâtiment, et gêner ce dernier dans sa course.
- 2) Sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes et où il n'existe pas de station d'avertisseurs (Wahrschau), chaque bateau à vapeur,

marchant à la descente, sera tenu de ralentir sa course jusqu'au moment où, de l'arrière du bâtiment, l'œil pourra plonger en ligne directe dans le passage.

- 3) Sur les points où des bâtiments se trouvent amarrés à des quais et estacades, ou sont occupés à charger ou à décharger sur la rive, les bateaux à vapeur ne pourront passer entre les dits bâtiments et le chenal, qu'à mi-force, lorsqu'ils marchent à la descente ou sont à virer de bord, et à la remonte, en employant seulement le degré de force strictement nécessaire à l'impulsion et à la bonne direction du bateau.

Art. 3.

2) Quand les bateaux se dépassent.

a. Dispositions générales.

- 1) Aucun conducteur d'un bâtiment ne pourra entreprendre de dépasser un autre bâtiment marchant soit dans le même sens, soit dans un sens opposé, que sur les points où le chenal offre la largeur suffisante au passage simultané de trois bâtiments, et, à défaut de cette largeur, que là où, en raison des circonstances exceptionnelles de la navigation, le passage aura été déclaré permis par les Gouvernements territoriaux.
- 2) A défaut de cette largeur, le bâtiment remontant, lorsqu'il est exposé à se rencontrer dans la passe avec un autre bâtiment descendant, sera tenu de s'arrêter à val, jusqu'à ce que le bateau descendant ait franchi le passage. Mais si le passage se trouve déjà occupé par un bâtiment, alors l'autre bateau sera tenu de s'arrêter à mont du dit passage.
- 3) Les bateaux à vapeur ne pourront approcher les bâtiments qui marchent en avant d'eux dans les passes étroites, qu'à la distance de deux longueurs de bateau (80 mètres).

Art. 4.

b. Quand ils se dépassent en marchant en sens opposé.

- 1) Les bateaux à vapeur, et les bâtiments à voiles naviguant avec des vents favorables, lorsqu'ils se croiseront dans leur course, sont tenus de s'éviter à droite (*Stribord*) à la distance nécessaire pour prévenir les abordages.
- 2) Lorsque, par des circonstances spéciales, un bâtiment sera forcé de dévier de la règle ci-dessus, le conducteur sera tenu de donner les signaux indiqués à l'article 5.
- 3) Si les conducteurs de deux bateaux à vapeur marchant en sens inverse, indiquent simultanément qu'ils sont forcés de s'écarter du prescrit Nr. 1, les signaux du bateau remontant feront règle.

Art. 5.

c. En marchant dans le même sens.

- 1) Tout bateau à vapeur qui aura joint un autre bateau à vapeur jusqu'à la distance de deux longueurs de bateau (80 mètres), ne devra plus s'en approcher davantage. Si néanmoins le bateau qui est en arrière, veut dépasser celui qui le précède, alors il en donnera le signal, au moyen de cinq coups de cloche et en hissant à mi-mât, un pavillon bleu, pendant le jour, et un fanal allumé à verre blanc, pendant la nuit. A ce signal, le bateau qui est en avant, est tenu de s'écarter à droite (*Stribord*), en même temps que le bâtiment qui fait la suite, s'écarte à gauche.

Sur la section du Rhin au-dessous de *Spyk*, les bâtiments arboreront leur fanal de nuit, non à mi-mât, mais au-dessous du mât de beaupré.

- 2) Dès que le bateau qui est en arrière aura atteint dans sa course, à la hauteur jusqu'à mi-longueur du bateau, le bateau marchant en avant, ou bien le dernier bâtiment de ceux qu'il conduit à la traine, alors le dit bateau est tenu de ralentir sa course jusqu'à ce qu'il ait été dépassé par l'autre bateau.
- 3) Lorsqu'un bâtiment, meilleur voilier, joindra un autre bâtiment à voiles et voudra le dépasser, alors son conducteur en donnera le signal, en hélant à temps son devancier lequel, dans ce cas, sera tenu de diminuer sa voilure, jusqu'à ce que l'autre bateau l'ait dépassé.

Art. 6.

d. Mesures concernant les convois de bateaux remorqués.

- 1) Les conducteurs des remorqueurs, soit avec, soit sans convois, sont soumis à toutes les dispositions établies par les articles 1 jusqu'à 5. Ils sont en outre tenus à se conformer spécialement aux articles 4 et 5 lorsqu'un convoi voudra en dépasser un autre, et hors ce cas, jamais deux convois ne pourront naviguer de conserve l'un à côté de l'autre.
- 2) Tous les bateaux à vapeur sans convoi, de même que tous bâtiments à voiles marchant avec des vents favorables, sont tenus en règle générale, de livrer le passage aux convois de bateaux remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les conducteurs des bateaux remorqueurs et des bateaux de convoi, même dans le cas où les signaux prescrits aux articles 4 et 5 n'auraient pas été donnés, sont tenus de s'écarter conformément aux dispositions des articles 4 et 5, et de faire ranger sur une seule ligne, les bateaux conduits à la traine.
- 3) Les conducteurs de bateaux remorqueurs et de bateaux de convoi, dans toutes les occasions de rencontre avec d'autres bâtiments, sont

tenus de faire resserrer les bateaux du convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments le passage suffisant.

- 4) Plus de deux bateaux ne pourront jamais être accouplés ensemble, pendant la navigation.

Art. 7.

e. Concernant la navigation à voiles.

a) Lorsque les bâtiments sont halés depuis la rive.

- 1) Nul ne pourra dépasser les bateaux halés depuis la rive, qu'en s'appuyant sur la rive opposée au chemin de halage. De leur côté, les conducteurs de ces bateaux, au signal prescrit au Nr. 1 de l'article 5, sont tenus de serrer autant que possible la rive qu'ils longent.
- 2) Les bateaux à vapeur pour voyageurs, seuls, pourront prendre leur passage entre un bâtiment halé et la rive sur laquelle s'exécute le halage, et cela seulement en cas de danger évident, après que le bâtiment aura été hélé, et lorsque ce bâtiment se trouvera en dehors du chenal ordinaire pour la remonte. Au signal donné par le bateau à vapeur, le conducteur du bateau halé, sera tenu de larguer le cable, que le bateau à vapeur franchira ensuite en arrêtant aussi longtemps que possible, le jeu de sa machine.

Art. 8.

b) Lorsqu'ils vont au cours de l'eau.

- 1) Chaque bateau à vapeur est tenu de livrer le passage à un bâtiment marchant au cours de l'eau et sans l'aide de la voile; à défaut d'espace suffisant pour le faire, le bateau à voiles, au signal qui lui aura été donné conformément à l'article 5, sera tenu de se ranger de côté, autant que possible à force de rames et d'ancre.
- 2) Il est défendu à tous bâtiments, sauf le cas de force majeure, de se laisser aller en travers, au cours de l'eau.

Art. 9.

c) Lorsqu'ils louvoyent.

Les bâtiments qui sont en train de louvoyer ne peuvent pas passer entre un bateau à vapeur et entre la rive sur laquelle ce dernier s'appuie. Les dits bâtiments sont tenus de virer de bord, avant de traverser la ligne que suit le bateau à vapeur qui arrive à leur rencontre.

Art. 10.

f. A l'égard d'autres embarcations.

A proximité de bâtiments portant forte charge, de même qu'à proximité de tous autres bâtiments dont la capacité est inférieure à 600 quin-

taux, les bateaux à vapeur seront tenus, autant que faire se pourra sans danger pour eux ou pour les bateaux remorqués, de ralentir le jeu de leurs machines, et en cas de danger pour les bâtiments ainsi rencontrés, ils seront tenus de l'arrêter complètement.

Art. 11.

3) Passage des embarcations aux ponts à bateaux et près des bacs.

- 1) Chaque conducteur d'embarcation est tenu de se soumettre aux mesures spéciales prescrites par les administrations des ponts à bateaux et bacs.
- 2) Les conducteurs des ponts ou bacs-volants sont tenus de livrer le passage aux bateaux à voiles ou à vapeur, qui sont en cours de navigation; à l'égard des bateaux à vapeur spécialement, ils auront à s'appuyer sur la rive ou les ponts et bacs volants stationnent habituellement pendant la nuit.

Le bac volant de *Kaiserswerth* sera tenu de stationner au milieu du fleuve pendant tout le temps nécessaire au passage des bateaux à vapeur remorquant des convois, et des bateaux à voiles, lorsque les eaux sont basses.

- 3) Les conducteurs de ponts ou bacs volants sont tenus de dégager le passage, pour les embarcations qui démarrent au-dessus ou au-dessous des ponts volants ou des bacs, et cela, pour les bateaux à vapeur, après le signal prescrit à l'article 5. et, pour les bateaux à voiles, après que ceux-ci auront arboré un pavillon rouge ou hélé le passage.
- 4) Les bateaux à vapeur ne pourront franchir les portières des ponts à bateaux, qu'à force réduite, à moins qu'ils n'aient besoin de toute leur vapeur pour la bonne direction du bateau.
- 5) Pendant la nuit, les conducteurs d'embarcations signaleront par un coup de feu (boite), leur intention de passer les ponts, et ils s'arrêteront jusqu'à ce que les fanaux aient été hissés sur le pont, comme signaux de réponse.

Art. 12.

4) Arrêt des bateaux à vapeur pour le service des voyageurs.

- 1) Tout bateau à vapeur pour voyageurs, avant d'aborder à un débarcadère, est tenu de faire sonner la cloche. Si l'arrêt doit avoir lieu à une station desservie par des batelets, il en donnera le signal en hissant un pavillon, pendant le jour, et un fanal allumé à verre blanc, pendant la nuit, et le batelet répétera les mêmes signaux.
- 2) Lorsque les batelets avanceront, l'appareil moteur du bateau à vapeur devra être arrêté à temps, et il ne pourra être remis en mouvement qu'après que le batelet sera à l'abri de tout danger.

- 3) Les conducteurs des batelets enjoindront aux voyageurs, de s'asseoir immédiatement.
- 4) Les batelets devront être pourvus de tous les agrès nécessaires, de l'indication de leur enfoncement d'après la charge autorisée, et être conduits par deux mariniers vigoureux, consommés dans leur profession, et jouissant d'une bonne réputation.
- 5) Les autorités locales veilleront à la ponctuelle exécution des prescrits portés au No. précédent, et au besoin, elles aviseront immédiatement aux déviations, en informant l'administration des bateaux à vapeur.
- 6) Défense est faite à quiconque n'a pas satisfait aux justifications prescrites par le Nr. 4. sus-rélaté, de prendre ou de conduire des voyageurs ou des marchandises à bord des bateaux à vapeur.
- 7) Les bateaux à vapeur, en démarrant des débarcadères, ne pourront pas entrâver la marche d'une autre embarcation qui est déjà en train de navigation, et, à la remonte, ils ne devront pas gêner d'autres embarcations qui, allant à la descente, sont occupés à virer de bord, soit pour aborder, soit pour démarrer. Si les conducteurs de deux bateaux à vapeur se suivant de près à la descente, veulent virer de bord, le bateau marchant le dernier, doit s'abstenir de gêner le premier dans ce mouvement.

Art. 13.

5) Mesures pendant la nuit et par un temps de brouillard.

- 1) Tout bateau qui navigue pendant la nuit, (entre le temps du coucher et du lever du soleil) devra
 - a) sur la section du fleuve au dessus de *Spyk*, être muni, à la remonte, de deux fanaux allumés et suspendus l'un au-dessus de l'autre, au mât, ou à défaut de mât, à la cheminée. A la descente, il sera ajouté un troisième fanal au-dessous du mât de beaupré. L'un des deux premiers fanaux devra être, pour les bateaux à vapeur conduisant à la traine d'autres embarcations, en verre de couleur verte, et pour les autres bateaux à vapeur, en verre de couleur rouge. Les autres fanaux pourront être à verre blanc. Les bateaux remorqués n'auront besoin que d'un seul fanal à verre blanc, appliqué au mât.
 - b) Sur les sections du fleuve au-dessous de *Spyk*, être muni de deux fanaux allumés, suspendus, l'un à verre blanc, au mât d'artimon, ou à défaut de ce mât, au baton de l'arrière, et l'autre, en verre de couleur verte, au mât de l'avant.

Les bateaux remorqués n'auront besoin que d'un seul fanal à verre blanc, appliqué aux mâts.

- 2) Les convois de remorque ne pourront naviguer pendant la nuit, qu'au clair de la lune ou des étoiles.
- 3) En temps de brouillard, les bateaux à vapeur ne pourront naviguer qu'à mouvement ralenti, et en faisant tinter sans interruption la cloche de bord. Si le brouillard devenait dense au point de ne plus pouvoir apercevoir l'une ou l'autre de deux rives, les bateaux à vapeur devront s'arrêter sur place.
- 4) Lorsque des bâtiments se rencontreront pendant la nuit, il ne sera jamais permis, pour se dépasser, de dévier de la direction prescrite sous Nr. 1. de l'article 2.

Art. 14.

6) Règles lors des hautes eaux.

- 1) La navigation est interdite aux bateaux à vapeur, lorsque le niveau des eaux dépassera de plus de **16** pieds (5 mètres), la hauteur moyenne, à la station de départ.
- 2) Lorsque le niveau comporte **13** pieds (4 mètres, 08.) jusqu'à **16** pieds (5 mètres) inclusivement au delà de la hauteur moyenne à la station de départ, les bateaux à vapeur ne pourront pas naviguer pendant la nuit, et il ne pourront naviguer pendant le jour, qu'en restant au milieu du fleuve; néanmoins il leur sera permis de s'approcher des stations pour leurs relations de service.

Lors de l'étiage indiqué sous Nr. 2. ci-dessus, les bateaux à vapeur allant à la descente, ne pourront marcher qu'au degré d'impulsion nécessaire à la bonne direction de l'embarcation.

- 3) Lors de l'étiage de 9 pieds incl. (2 mètres, 825) jusqu'à **13** pieds (4 mètres, 08) au-dessus de la hauteur moyenne aux stations de départ, les bateaux à vapeur ne pourront naviguer, à la descente, qu'en tenant le milieu du fleuve, et à la remonte, qu'en se tenant éloignés de la rive ordinaire, à la distance d'au moins deux longueurs de bateau (80 mètres).
- 4) Sur la section du fleuve au-dessus de la *Lauter*, les dispositions précédentes sous les Nr. 1 à 3, resteront sans application. La navigation sur cette section sera interdite aux bateaux à vapeur, lorsque le niveau des eaux du fleuve dépassera la côte de **3** mètres, **50**, (**11** pieds) au-dessus du zéro de l'échelle Rhénométrique du grand pont du Rhin devant *Strasbourg*.
- 5) L'étiage qui aura à servir de règle pour les diverses sections, sera déterminé et publié par les Gouvernements respectifs, d'après les Rhénomètres de *Spire*, de *Mannheim*, de *Mayence*, de *Cologne*, de *Dusseldorf* et d'*Emmerich*.

Art. 15.

7) Règle lors d'Engrèvement ou de naufrage.

- 1) Le conducteur d'un bateau ou d'un radeau qui sera engravé, aura à placer dans un poste convenablement situé, et au moins à une lieue en *à mont* de l'endroit où l'accident sera arrivé, un *avertisseur* chargé de héler les autres conducteurs de bateaux ou de radeaux, et de les avertir de la nature et du lieu de l'accident. Cet *avertisseur* restera à son poste, jusqu'à ce qu'il ait été prévenu par un second *avertisseur*, que le bateau ou le radeau a été remis à flot, ou jusqu'à ce que l'autorité locale, sur l'information qui devra lui être donnée immédiatement de l'accident, aura fait publier un avis officiel à cet égard.
- 2) Les bateaux à vapeur ne pourront franchir, qu'à moitié de leur force d'impulsion, les passages où un bateau ou radeau sera engravé ou aura sombré.
- 3) L'autorité locale aura soin d'indiquer au moyen des balises ou signaux nécessaires, le lieu où des bateaux se trouvent en état de submersion.

Art. 16.

III. Règle lors du mouillage.

- 1) En dehors des ports, il ne pourra jamais y avoir plus de trois bâtiments placés au mouillage ou à l'amarre, l'un à côté de l'autre, au long des chemins de halage.

Lors du halage, les bateaux ainsi mouillés devront, si possible abaisser leurs mâts; dans le cas contraire, ils auront à dériver de manière à ce que la corde de halage puisse passer sous leur quille. Les gens d'équipage des bâtiments en état de mouillage ou amarrés, auront à prêter assistance pour cette opération.

- 2) Tous les radeaux stationnant au long des chemins de halage, devront être garnis de filarets pour laisser couler les cordes de halage; en outre, et à moins d'être en cours de voyage, ils devront s'emplacer de manière à ne pas être distants de la rive, de plus de 250 pieds (78 mètres, 46) comptés jusqu'à la largeur extérieure du radeau.

Les flotteurs sont tenus de couper ras et de niveau avec la largeur des radeaux, les perches de liaison (Tenailles), et de mouiller leurs ancres de manière à ne pas porter entrave à la navigation.

Ils sont également tenus de faire haler par leurs équipages, les embarcations qui ne seraient pas en état de longer autrement les radeaux.

- 3) Lorsque par suite de brouillards, des bateaux ou des radeaux ont été obligés de se mettre au mouillage, dans des lieux autres que

ceux habituels, les bateaux à vapeur feront tinter la cloche de bord, et les bateaux à voiles, ainsi que les radeaux, hélèront du porte voix. Ces signaux seront répétés de part et d'autre, de cinq en cinq minutes.

- 4) Tous les bateaux arrêtés, pendant la nuit, sur le fleuve et à la proximité de la route de navigation, ou en dehors des ports et près des débarcadères des bateaux à vapeur, ou sur des points qui ne servent pas habituellement de lieux de mouillage, devront être munis d'un fanal allumé, qui sera placé, soit au mât du côté du chenal, soit sur une autre partie apparente du bâtiment, mais de manière à pouvoir être aperçu *en à mont* et *en à val*.

Les moulins et autres établissements placés sur le fleuve, sont soumis à l'accomplissement de la formalité précitée; néanmoins lorsque plusieurs moulins se trouvent rangés sur une seule ligne transversale, il suffira que le moulin extérieur du côté du chenal de navigation, soit pourvu d'un fanal.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit seront munis, à chacun des deux angles du radeau du côté du chenal, de deux fanaux allumés, placés l'un à côté de l'autre sur un point élevé et parfaitement apparent de loin.

Art. 17.

IV. Dispositions concernant les Ponts et Bacs volants et autres établissements sur le fleuve.

- 1) L'emplacement où les ponts et bacs volants auront à stationner la nuit, sur une des rives du fleuve, sera choisi de manière que les nacelles d'évolution et les chaînes de translation ne traversent pas le *Thalweg*.
- 2) Pendant la nuit, les ponts et bacs volants devront être pourvus, sur un endroit élevé du pont, ainsi que sur la première nacelle d'évolution, d'un fanal allumé.
- 3) Toutes les fois, qu'en raison de circonstances extraordinaires, le lieu habituel pour le stationnement des ponts et bacs volants, pendant la nuit, aurait été changé, les conducteurs des dits ponts et bacs volants, à l'approche d'un bateau à vapeur, seront tenus de faire tinter la cloche du bord, jusqu'à ce que le bateau à vapeur ait répondu par le même signal et ait ralenti sa marche: aussitôt, les ponts et bacs volants seront tenus de rendre le *Thalweg* libre.
- 4) Les établissements de bains etc., de même que tous autres objets emplantés de manière à entraver le halage, doivent être pourvus, par les soins des propriétaires, de *filarets* ou perches de conduite des cordes de halage.

Partie seconde.

Dispositions particulières.

Art. 18.

I. Avertisseurs.

Pour la sûreté de la navigation, il sera établi des stations *d'avertisseurs*, dans les localités suivantes :

- 1) au lieu dit *Bingerloch*,
- 2) „ à la pointe de la *Wirbelleie*.
- 3) „ au *Kammereck*.
- 4) „ au *Ochsenthurm*.
- 5) „ an *der Bank* près *St. Goar*.
- 6) au *Engersgrund*, lorsque le niveau des eaux sera au-dessous de 10 pieds (3 mètres, 14) au Rhénomètre *d'Andernach*.
- 7) in *der Rheindörfer Kehle*, au niveau au-dessous de 11 pieds (3 mètres, 45) au Rhénomètre de *Bonn*.

Il sera perçu sur tous les bateaux et radeaux passant devant ces stations, une rétribution modique, destinée à en couvrir les frais.

Un Règlement sera publié pour la perception du droit dont il s'agit, ainsi que pour le service des *avertisseurs*.

Aucun batelier ou flotteur ne pourra se soustraire aux dispositions de ce Règlement.

Art. 19.

II. Dispositions particulières.

1) Pour la distance entre *St. Goar* et *Bingen*.

- 1) Sur la distance du fleuve entre *St. Goar* et *Bingen*, il ne sera pas permis d'amarrer une embarcation au tambour des roues des bateaux à vapeur
- 2) à la remonte et sur cette même distance, les bateaux remorqués ne devront former qu'une seule file, en marchant l'un à la suite de l'autre.
- 3) Sur la distance précitée sous No. 1, un remorqueur allant en à mont, ne pourra prendre à la traine, que trois embarcations au plus, et cela seulement lorsque leur capacité réunie ne dépassera pas 250 Last (10,000 Quintaux). Si la capacité dépasse ce chiffre, il ne pourra conduire que deux embarcations.
- 4) Les bateaux remorqueurs ne pourront prendre à la traine, pour la descente, sur la section No. 1, que quatre bâtiments au plus.

Art. 20.

2) Pour les Passes rectifiées (coupures).

La navigation ne pourra avoir lieu dans les coupures et travaux de rectification du Rhin, qu'autant que ces passes auront été officiellement déclarées ouvertes à la circulation, par les autorités compétentes.

Pénalités.

Art. 21.

Les contraventions aux dispositions du présent Règlement, seront punies d'une amende de etc. etc. etc. (conformément aux lois établies ou à établir dans chacun des Etats Riverains.)

- „ Bavière: „ de Kleinschrod.
- „ Prusse: „ Engelhardt.
- „ Hesse: „ Schmitt.
- „ Nassau: „ le Baron de Zieglein.
- „ Pays-Bas: „ Trupers.
- „ Prusse: „

MAYENCE le 9 Octobre 1849.

Rapport présenté par l'inspecteur en chef.

La Commission, après avoir examiné et discuté le projet du Rapport sur le régime des coupures, présenté par l'inspecteur en chef, s'est entendue sur la rédaction définitive au moyen de la pièce jointe, laquelle sera transmise à l'inspecteur en chef à l'effet d'en faire signer l'original comme par le passé.

En même temps, la Commission se fait un devoir de remercier l'inspecteur en chef, en satisfaction pour les soins particuliers qu'il a eu l'obligeance d'apporter au travail de l'année.

En considération de la grande diversité qui existe actuellement, non-seulement dans le rapport de la forme que sera le régime de fond, mais dans les renseignements fournis pour connaître le mouvement de la navigation et du commerce dans les différents ports du Rhin, et à l'effet de faciliter dorénavant l'aperçu général de ce mouvement et de la part que les différents ports y auront prise, l'inspecteur en chef est chargé de rédiger des modèles d'après lesquels les renseignements devront dorénavant être fournis uniformément. Les propositions à faire en conséquence seront adressées