

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

13 (10.10.1849)

Session de 1849.

N^o XIII.

PROTOCOLE

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 les 25 Septembre et 10 Octobre 1849.

Pilotage.

Reproduction faite du XXVIII^{me} Protocole de 1848, la Commission reprend la discussion concernant le Pilotage.

§. I.

Sur le §. 1 du dit Protocole, concernant *l'abolition complète de l'obligation de prendre pilote à bord*, le Commissaire de Prusse présenta les observations suivantes :

Prusse. Au XXVIII^{me} Protocole de 1848, le Commissaire s'est réservé une déclaration plus détaillée sur le contenu des Protocoles des 27 et 28 Septembre 1848, et cela d'après les informations plus précises que son Gouvernement s'est occupé de recueillir.

En conséquence, le Commissaire déclare ce qui suit :

Le Gouvernement, persuadé que l'obligation de prendre pilote à bord est pour la navigation une charge que ne commande nullement la nécessité, l'a abolie sur le Rhin prussien en 1844. Les résultats de cette mesure ont répondu pleinement à l'attente. Non-seulement elle n'a pas provoqué de plaintes sérieuses, mais les bateliers et le commerce y virent un allégement dont il fallait

savoir gré. Aussi le Gouvernement, pleinement convaincu de l'utilité de cette disposition, ne pouvait qu'en recommander itérativement et avec instance l'application sur les autres sections du fleuve. Il avait la satisfaction de voir, aux termes du Protocole de 1848, que la *Bavière* partageait ses vues, et que le Gouvernement badois déclarait n'être pas éloigné d'y adhérer aussi.

Aussi ce ne fût pas sans surprise pour lui, que, lors de la discussion qui s'ouvrit sur cet objet en Septembre dernier à *Mayence*, la majorité des intéressés et particulièrement les bateliers à voiles se prononcèrent pour le maintien, sur les sections non-prussiennes du fleuve, de l'obligation de prendre pilote à bord, et demandèrent la modification du régime adopté sur le Rhin prussien. Il n'échappa pas toutefois au Gouvernement, que cette décision reposait sur des motifs étrangers à la question en discussion, c'est-à-dire sur la préoccupation des bateliers d'entrer en conflit avec les intérêts d'une classe aussi influente que celle des pilotes, et d'appuyer une mesure, qui, dans les rapports donnés, devait être plus avantageuse encore à la navigation à vapeur, qu'à la navigation à voiles elle-même. C'est pourquoi le Gouvernement crut, pour sa propre satisfaction, comme dans l'intérêt du principe qu'il revendiquait, devoir recourir à de minutieuses informations pour savoir, si la mesure adoptée sur le Rhin prussien répondait aux exigences de la navigation, et éventuellement, sous quel rapport et de quelle manière, elle avait besoin d'être modifiée.

Les résultats de ces informations, dans lesquelles l'on entendit les Chambres de Commerce du Rhin prussien et les Directions des compagnies de navigation à vapeur, répondirent complètement à l'attente du Gouvernement, et ne purent que l'encourager à persévérer dans la voie qu'il avait suivie.

Si la mesure prise sur le Rhin prussien avait été préjudiciable à la navigation, le préjudice n'aurait pu se produire que sous deux rapports, savoir :

- 1) dans l'augmentation des sinistres, provenant de ce que les bateliers, n'ayant pas une connaissance suffisante du chenal, auraient négligé de prendre pilote à bord, sur les points qui exigent une expérience et des précautions toutes particulières, et où, par conséquent, se trouvent des stations de pilotes;
- 2) dans la rareté de pilotes habiles, et conséquemment dans la circonstance que les pilotes auxquels les bateliers ont entendu confier la conduite de leur bateau pour de longues distances, auraient exigé un salaire plus élevé que celui alloué par le tarif, à un pilote institué dans les autres Etats.

Aucun de ces préjudices ne s'est réalisé. Malgré l'extension considérable de la navigation depuis 1844, tous les renseignements officiels et particuliers constatent que les sinistres n'ont pas augmenté sur le Rhin prussien. Au contraire, il est de fait actuellement, que par l'abolition du pilotage obligatoire, les bateliers ont été amenés à se familiariser davantage avec les particularités du chenal, et que sur les points où leur propre expérience est insuffisante, ils ne manquent jamais de se pourvoir d'un pilote.

Une preuve de ce dernier fait résulte de la circonstance que le nombre des pilotes a considérablement augmenté depuis 1844, sur quelques stations, et qu'il n'est pas survenu de plaintes de la part des pilotes sur un manque d'occupation. En outre, le nombre des pilotes expérimentés, loin d'avoir diminué, s'est accru, et leurs exigences, quant aux salaires, ont si peu augmenté, que ça et là il y a eu des plaintes de ne pas gagner le nécessaire.

D'après ces faits, tous les intéressés, à l'exception de quelques bateliers à voiles de Coblençe, sont d'avis, que la mesure en vigueur sur le Rhin prussien répond complètement aux exigences de la navigation, et qu'il est vivement à désirer qu'elle soit appliquée également dans les autres Etats Riverains.

Le Gouvernement prussien ne croit pas qu'il y ait lieu pour le moment de renouveler, à l'occasion de l'objet en discussion, ce vœu dont il poursuit avec persévérance l'accomplissement depuis bien des années. Mais il a dû faire l'observation qui précède, afin de constater, qu'il ne regarde pas la question de l'abolition complète du pilotage obligatoire, comme hors de propos, qu'il se réserve toujours de revenir à ses propositions sur cette question, et qu'il est résolu de ne rien changer à la mesure qu'il a prise sur la section du fleuve qui le concerne, et qu'ainsi il n'adhère pas au vœu exprimé par la Commission d'enquête en Septembre de l'année dernière, vœu qui d'ailleurs a déjà été signalé au §. 7 du XXVIII^{me} Protocole de 1848, comme essentiellement incomplet.

Aucune autre observation n'ayant été présentée sur l'objet en discussion, ou s'en tint à cet égard à la Conclusion prise à la dernière Session.

§. II.

La proposition faite au XVIII^{me} Protocole §. II, et XXVIII^{me} Protocole §. 3, No. 1 portant:

„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,“

est en cours d'exécution dans tous les Etats Riverains, excepté en France.

Le Commissaire de France n'est pas encore informé de l'exécution de cette disposition sur la section française.

Le Commissaire des Pays-Bas, en se référant à la Note qu'il avait adressée déjà à ses Collègues, déclare,

En s'occupant de réviser le Règlement néerlandais, à l'occasion duquel le Gouvernement se propose de réduire environ de moitié le salaire déjà si minime des pilotes, il a été procédé de nouveau à l'examen du XXVIII^{me} Protocole de la dernière Session. A cette occasion, il a paru indispensable, même pour le but de pouvoir remanier le dit Règlement, de surseoir pour le moment à l'émanation de l'article supplémentaire à la Convention du Rhin de 1831, proposé au §. 3, No. 1, du Protocole sus-mentionné.

Comme dans la question présente, aussi bien que dans toute autre concernant le Rhin, le Gouvernement néerlandais n'a en vue que la prospérité du commerce et de la navigation, le Soussigné est chargé de faire observer, que, pour constater qu'un chargement ne dépasse réellement pas 600 quintaux, la vérification devra nécessairement s'en faire à chaque station de pilotes, ce qui occasionne alors un retard en réalité bien plus préjudiciable aux bateliers que le salaire même à payer (surtout à cause des taxes si faibles pour les petits bâtiments).

Et cependant il va s'en dire, qu'il doit être libre au pilote, du moment qu'on fait dépendre son salaire de la quotité du chargement, de procéder à cette vérification, car il serait absurde de lui limiter d'une part la faculté d'exiger un salaire, des bateaux chargés de plus de 600 quintaux, et d'autre part de lui dénier le droit de s'assurer si le chargement dépasse ou non cette quotité.

Mais une autre observation vient encore se rattacher ici. A cause du petit nombre de bateaux chargés de moins de 600 quintaux, qui fréquentent le Rhin néerlandais, cette mesure proposée au but d'alléger la navigation en général, n'aurait aucune utilité pratique sur cette partie du fleuve, et elle serait au contraire pour une certaine classe de bateliers un privilège injuste et partial.

Partant du point de vue de s'associer à toutes les demandes équitables conçues dans l'intérêt des bateliers, le Gouvernement néerlandais, en adhérant d'abord à la proposition hessoise, avait plutôt envisagé le nombre des quintaux dont allait être augmentée la limite établie par l'article 59 de la Convention de 1831, que les conséquences que cette augmentation aurait sous le rapport de la modi-

modification apportée au principe précédent, en ce qu'à la capacité, comme base des taxes à percevoir, l'on a substitué le montant du chargement effectif; or cette modification, qui est sans intérêt pour le commerce, est d'une exécution difficile, et est tout-à-fait incompatible avec les bases d'un nouveau Règlement de pilotage néerlandais. Du reste, l'application provisoire de cette mesure sur le Rhin néerlandais, a trop bien démontré combien elle était inutile et inefficace en pratique, pour ne pas mettre le Gouvernement du Soussigné dans la nécessité de refuser désormais son concours à la consécration de cette exception dans un article supplémentaire à la Convention de Mayence de 1831.

Le Commissaire ajoute, à titre d'interprétation, que les taxes de pilotage néerlandais, énumérées dans sa déclaration au §. VI du XXVIII^{me} Protocole de 1848, sont perçues, non pas d'après le *chargement effectif* des bateaux, mais d'après leur *capacité*.

Bade,
Bavière,
Hesse,
Nassau
et
Prusse.

Les Soussignés ne peuvent pas admettre comme décisifs les motifs exposés dans la déclaration qui précède, et tendant à dire que la mesure dont il s'agit, et qui a été déjà appliquée sur le Rhin néerlandais,

- 1) entraîne une perte de temps dont le préjudice l'emporte sur l'avantage qu'on s'en promet pour le batelier,
- 2) qu'elle manque de toute utilité pratique,
- 3) qu'elle établit pour une classe particulière de bateliers, un privilège injuste,
- 4) qu'elle est en contradiction avec le principe qui prévaut dans les *Pays-Bas* pour le paiement des taxes de pilotage.

Quant au motif, que la mesure serait une charge pour la navigation, il n'y a pas à s'en préoccuper, car il n'est nullement nécessaire de vérifier à chaque station de pilotes, si le bateau est chargé de moins de 600 quintaux, et il n'est entré dans l'idée de personne d'accorder au pilote individuellement le droit de procéder à son gré ou de faire procéder à une vérification, pour s'assurer du poids du chargement. Du reste, cette vérification particulière n'est même pas nécessaire, parceque, d'une part, les bateaux ordinaires sont assez connus des pilotes, pour que ceux-ci puissent apprécier exactement d'après le degré d'enfoncement, la quantité des marchandises chargées, et d'autre part, parceque les connaissements et le Manifeste fournissent l'indication requise du chargement effectif.

Mais l'affranchissement du pilotage pour les bateaux chargés de moins de 600 quintaux est d'une utilité pratique pour tout le cours du Rhin, en ce qu'il arrive souvent, et surtout dans les voyages de retour, que le batelier doit se contenter d'une aussi

*

faible chargement, ce qui le met dans l'alternative, ou de ne plus trouver son compte, si pour ce faible chargement il doit supporter les frais du pilotage, ou d'avoir à renoncer au chargement et par conséquent au bénéfice qu'il en aurait retiré. Cette observation s'applique particulièrement aux bateliers d'association qui devant partir à jour fixe, acceptent dès-lors volontiers toutes marchandises, quelle que minime qu'en soit la quantité, et quelque mince que soit le profit qu'ils en retirent. Ce seraient précisément les bateliers à voiles qui seraient le plus atteints, si le Gouvernement néerlandais revenait actuellement sur la franchise à laquelle il avait été consentant, et ce serait certainement à déplorer.

En outre, la mesure porte un caractère tout-à-fait général, de sorte que, lors même quelle serait principalement favorable aux bateliers à voiles, l'on ne saurait en inférer, qu'elle consacre un privilège en faveur d'une certaine classe de la batellerie.

Enfin, la mesure ne porte aucune atteinte au principe, que le salaire des pilotes doit être réglé, non d'après le chargement effectif, mais d'après la capacité du bâtiment. Car on n'a pas en vue d'exempter des frais de pilotage, le bateau qui, chargé de moins de 600 quintaux, se sera servi d'un pilote, mais l'on entend établir, qu'un bateau d'un chargement si faible ne doit pas avoir besoin d'un pilote; en d'autres termes: ces bateaux doivent être dispensés, non des *frais* de pilotage, mais de l'*obligation* de prendre pilote.

En conséquence, les Soussignés croient devoir exprimer leur ferme espoir, que le Gouvernement néerlandais maintiendra la mesure exécutée déjà sur la partie du fleuve qui le concerne.

Pays-Bas. Le Commissaire prend *ad referendum* les répliques de ses Collègues, en faisant observer, que la mesure en question présente en tous cas une contradiction de principe avec l'organisation du pilotage néerlandais, en ce sens que, dans les *Pays-Bas*, les bâtiments non chargés sont soumis à l'obligation de prendre pilote à bord, et que dès-lors, en maintenant la mesure actuellement en vigueur, les bâtiments chargés de moins de 600 quintaux seraient traités plus favorablement que les bâtiments vides.

Bade,
Bavière,
Hesse,
Nassau
et
Prusse.

Il ne peut, en aucun cas, être question de traiter les bâtiments qui ont un faible chargement plus favorablement, sous le rapport de l'obligation du pilotage, que les bâtiments absolument vides; aussi y a-t-il lieu de demander que les bâtiments vides soient affranchis du pilotage, sur le Rhin néerlandais, de même qu'ils le sont sur le Rhin des autres Etats allemands où existe le pilotage obligatoire.

Pays-Bas. Le Commissaire prend cette nouvelle proposition *ad referendum*.

Conclusion.

1. Le Commissaire de *France* est invité à informer ses Collègues par voie de correspondance, de l'exécution de la disposition en question sur la section française.

2. Le Commissaire des *Pays-Bas* est invité à faire connaître de la même manière la décision de son Gouvernement.

§. III.

Aux termes du §. III, No. 2 du XXVIII^{me} Protocole de 1848, les Commissaires, à l'exception de celui de *Nassau*, s'étaient engagés à proposer à l'adoption de leurs Gouvernements la proposition du Commissaire de *Bade*, modifiée par la *Hesse*, d'après laquelle,

„les bâtiments chargés exclusivement d'objets insubmersibles
„devront être affranchis du pilotage.“

Bade. Le Commissaire est chargé de revenir sur la proposition faite au §. III du XXXVIII Protocole de la dernière Session, d'après laquelle, *les bâtiments chargés d'objets de peu de valeur, tels que pierres de toutes espèces, minerais etc. devront être affranchis du pilotage*, et d'en recommander de nouveau l'adoption aux Etats Riverains, dans son extension primitive.

La restriction que doit recevoir cette proposition par suite de la modification présentée par la *Hesse*, porte l'atteinte la plus sensible aux intérêts d'un grand nombre de petits bateliers (qui appartiennent presque exclusivement à la classe pauvre); car, en cas d'application, elle compromettrait, du moins en grande partie, leur existence, si toutefois elle ne la détruisait pas complètement.

Les articles écartés par la proposition hessoise, tels que *pierres de toutes espèces (ardoises et pierres calcinées inclusivement), minerais bruts, terres de toutes sortes, céréales, houille*, sont des objets qui sont transportés au plus bas prix, de sorte qu'au témoignage des autorités locales, le plus souvent le produit entier du fret suffirait à peine à payer le pilote, dont le salaire a été fixé pour des marchandises de bien plus grande valeur, et d'un fret beaucoup plus élevé.

Aussi est-ce sans doute par ce motif que l'usage a prévalu depuis longtemps, au moins sur le haut Rhin au-dessus de *Mayence* (ce que le Commissaire bavarois a également affirmé dans son vote), d'affranchir du pilotage les bâtiments chargés d'objets de cette espèce. Cette faveur du reste n'avait aucun inconvénient, attendu que ces petits bateliers ne fréquentent habituellement qu'une seule et même section du fleuve, et sont conséquemment aussi bien au

courant des particularités du chenal, que les pilotes patentés. Les soumettre à l'obligation du pilotage serait leur imposer une charge par trop onéreuse, tandis que la sûreté de la navigation n'en serait pas mieux garantie.

Si l'on ajoute, que dans la plupart des cas, le petit batelier n'a pour toute fortune que son bateau, et qu'il a à sa conservation le plus haut intérêt, qu'en outre, malgré la tolérance pratiquée sur le haut Rhin, de même que depuis l'abolition complète de l'obligation du pilotage sur la section prussienne, les accidents survenus aux bateaux de l'espèce donnée ont été excessivement rares, alors les scrupules fondés sur un intérêt de police devront disparaître, et les Gouvernements, revenant à de plus justes principes, devront se trouver portés à acquiescer à la proposition badoise dans son extension primitive.

Mais à défaut de cet acquiescement pour l'instant même, les choses n'en auraient pas moins à continuer d'après l'usage actuel, sur le haut Rhin et ailleurs encore.

Bavière. La proposition qui est en discussion, a été introduite sur la section bavaroise du Rhin, mais restreinte, d'après la modification résultant du vote hessois, aux objets insubmersibles. Cependant une spécification des objets à comprendre dans cette catégorie n'a pas été publiée, et l'on a cru devoir s'en rapporter à cet égard à la pratique.

France. Le Commissaire se trouve encore sans Instructions.

Hesse. Le Commissaire a déjà fait connaître par une Note du 28 Janvier de cette année, l'acquiescement de son Gouvernement à la proposition badoise, mais avec la modification qu'il y a apportée.

Nassau ne peut adhérer à la proposition hessoise pour la section de *St. Goar* à *Bingen*, parceque précisément dans ces passages étroits et dangereux, les bâtiments sont exposés le plus à des sinistres, et qu'il suffirait d'un bâtiment submergé, même pendant un temps très court, pour intercepter toute la navigation, attendu d'ailleurs que l'espèce des marchandises chargées ne change absolument rien aux dangers pour les gens d'équipage, ni pour prévenir un choc avec d'autres embarcations.

Pays-Bas. Le Commissaire néerlandais fait observer en général, qu'il résulte de la discussion des différentes questions énoncées au XXVIII^{me} Protocole de 1848, une preuve nouvelle, que la Convention du Rhin de 1831 a abandonné avec raison aux divers Etats Rtvérains, le soin de régler le pilotage, en tant qu'il s'agit du service et des salaires, attendu que cet objet ne comporte effectivement pas une réglementation commune et uniforme. Aussi la plupart des propositions qui ont été faites ne peuvent d'aucune façon être appli-

quées sur le Rhin néerlandais, et ne sont dès-lors aucunement susceptibles d'une réglementation conventionnelle.

La mesure actuellement en discussion est de ce nombre. Les hypothèses admises n'existent généralement pas sur le Rhin néerlandais; il serait donc superflu d'en venir à ce sujet à un arrangement commun.

Du reste et lors même qu'il en serait différemment, le Gouvernement néerlandais verrait encore des difficultés à accorder de pareilles exemptions, attendu que dans son opinion, tous les bateaux d'une même grandeur doivent être soumis aux mêmes frais de pilotage, si l'on ne veut pas se perdre dans une foule d'exceptions.

Il est en outre contraire à la signification réelle des taxes de pilotage (qui ne doivent être que la rémunération d'un service personnel), de faire dépendre de la valeur du chargement, l'obligation d'acquitter ces taxes.

Enfin en examinant à fond la question, l'on s'est convaincu que la proposition badoise admise dans toute son étendue rencontrerait bientôt des difficultés insurmontables, et que pour le moment, il n'y avait qu'à tenir compte de la proposition hessoise, entendue dans le sens du vote bavarois, d'après lequel, sont exemptés du pilotage, non-seulement les bâtiments qui sont chargés des articles spécialement désignés dans le vote hessois de l'année dernière, mais tout bâtiment, dont le chargement, sans égard à son propriétaire, consiste en objets insubmersibles.

Après quoi, les Commissaires de

Bade,
Bavière,
Hesse
et
Prusse.

furent observer:

Il résulte des déclarations qui précèdent, que l'exemption du pilotage pour les batiments chargés d'objets insubmersibles, est déjà admise en *Hesse*, ainsi qu'en *Prusse* où l'obligation du pilotage est abolie en général, en *Bade* et en *Bavière*, où elle est pratiquée partiellement depuis plus long-tems. Il n'est résulté de cette exemption aucune conséquence fâcheuse, et les Commissaires ne peuvent par admettre comme fondés, les scrupules que leur Collègue de *Nassau* déduit de l'intérêt de la police fluviale, pour se refuser à l'exemption en question; par cette raison, et en considération du besoin impérieux de soulager les bateliers qui effectuent habituellement le transport des objets indiqués au présent §., ils ne peuvent qu'engager vivement leur Collègue de *Nassau* à recommander encore à son gouvernement l'adoption de la mesure en discussion.

**

Ils ne peuvent non plus regarder comme décisifs les motifs invoqués par le Commissaire néerlandais contre l'adoption de cette mesure.

Le transport des objets en question n'est pas absolument sans importance sur la section néerlandaise. Ainsi, d'après le Relevé de 1848

1) il est entré par <i>Lobith</i> :		1848.	1847.
Déchets de fabrique	Qtz.	14,194	260,795
Pommes de terres	„	255,526	8,838
Fruits verts	„	5,477	15,175
Guano	„	422	—
Bois de chauffage	„	33,594	49,272
Noix	„	10,517	8,992
Prunes	„	1,829	3,274
somme „		<u>321,559</u>	<u>346,346</u>
2) Il est sorti par le même point			
Fruits verts	Qtz.	3,529	3,875
Foin	„	5,839	68,231
somme „		<u>9,368</u>	<u>72,106</u>
Total général „		<u>330,927</u>	<u>418,452</u>

de telle sorte, que, sans compter les articles: planches et douves, il passe en moyenne annuelle au bureau de *Lobith* environ 360,000 quintaux de ces objets, et qu'ainsi il n'est pas absolument superflu d'en alléger le transport sur le *Rhin néerlandais*.

Que si l'on objecte, que les bateaux de la même grandeur doivent être soumis aux mêmes droits de pilotage, et que l'obligation d'acquitter ces droits ne doit pas dépendre de la valeur du chargement, les Commissaires, en se reportant à leurs déclarations énoncées au §. précédent, répondront itérativement, que l'on ne demande pas, pour les bateaux chargés d'objets insubmersibles, l'exemption des *droits* de pilotage mais l'exemption de l'*obligation* du pilotage. Le vœu qu'ils émettent à cet égard ne se fonde pas sur le peu de valeur du chargement, mais sur le motif, que les objets dont il s'agit, surnageant, naturellement lorsque le bateau coule à fond, ne peuvent occasionner aucune entrave dans la voie navigable.

Ils doivent donc persister à recommander l'adoption de la mesure en question sur la section néerlandaise.

Conclusion.

1) Les Commrssaies de *Nassau* et des *Pays-Bas* prennent la proposition qui précède ad referendum, et sont invités, ainsi que

le Commissaire de *France*, à informer leurs Collègues par voie de correspondance, des décisions de leurs gouvernements.

Le Commissaire *hessois* fera pareille communication, relativement à l'exécution de la mesure sur la section hessoise.

§. IV.

Aux termes du §. III., No. 3. du XXVIII^e Protocole de 1848, les Commissaires s'étaient engagés à proposer à leurs Gouvernements l'adoption d'une mesure d'après laquelle,

„les allèges des bateaux à voiles accouplées *de côté* au „bateau principal (ainsi sans être à la traine) seront dispensés de l'obligation d'avoir un pilote spécial.“

Les Commissaires de

Bade,
Bavière,
Hesse
et
France

déclarent que leurs Gouvernements adhèrent à cette mesure, laquelle est en vigueur déjà sur la section bavaroise.

Nassau. En cas d'unanimité, le Commissaire est à même de pouvoir également y acquiescer.

Pays-Bas. D'après les motifs développés au §. III., lesquels sont également applicables à la mesure en question, le Commissaire ne peut pas y donner adhésion.

Les Commissaires de

Bade,
Bavière,
France,
Hesse
et
Prusse

invitent leur Collègue de *Nassau*, malgré le non acquiescement des *Pays-Bas*, à intercéder auprès de son Gouvernement, pour qu'il mette à exécution la mesure proposée.

Conclusion.

Le Commissaire de *Nassau* soumettra le vœu de ses Collègues à son Gouvernement, et les informera de sa décision.

Les Commissaires de *Bade*, *France* et *Hesse* sont invités à veiller, à ce que la disposition en question soit promptement mise à exécution.

§. V.

Aux termes du §. IV. du XXVIII^e Protocole de 1848, les Commissaires de *Bade*, *Bavière*, *France*, *Hesse* et *Nassau*, avaient à proposer à leurs Gouvernements, „d'autoriser chaque pilote qui aura conduit un bâtiment

„soit à la remonte, soit à la descente, à piloter immédiatement, ou dans les 24 heures de son arrivée, un autre bâtiment marchant en retour vers la même station, soit à la remonte soit à la descente.“

Bade,
Bavière
et
France } déclarent qu'ils adhèrent.

Hesse
et
Nassau. } L'autorisation du pilotage au retour, qui ne peut toutefois être regardée comme une mesure réciproque qu'entre les Etats qui ont maintenu l'obligation du pilotage, est mise à exécution entre les 2 Etats.

Conclusion.

Les Commissaires de *Bade*, *Bavière* et *France* informeront leurs Collègues de l'exécution de la mesure sur leurs sections respectives.

§. VI.

En se référant aux Protocoles XVIII. ad II., et XXVIII., §. V. de 1848, concernant la réduction du salaire des pilotes, le Commissaire de

Bade fait l'observation suivante:

Le Commissaire n'a pas manqué, en exécution de l'engagement pris au §. V., No. 1. du Protocole XXVIII. de 1848, de recommander à son Gouvernement une réduction convenable des taxes de pilotage. — Dans la fixation des taxes de pilotage faite au mois de Mai dernier pour 1849, et à laquelle les bateliers et le commerce, ainsi que les employés de l'octroi du Rhin, donnèrent leur concours et leur approbation, on ne pouvait cependant méconnaître, après le ralentissement extraordinaire de la navigation, après l'exemption du pilotage introduite déjà en faveur des bâtiments chargés de moins de 600 quintaux, et après l'autorisation du pilotage au retour qui est en voie d'adoption, qu'une réduction des taxes de pilotage ne pouvait avoir lieu, sans diminuer d'une manière onéreuse le gagne-pain déjà très réduit des pilotes. — Dès-lors, si pour cette fois, l'on a maintenu dans son essence, le tarif de 1848, l'on se fera un devoir d'aviser dans la suite et à occasion plus favorable, à une réduction convenable.

Bavière. Il est résulté des informations qui ont été demandées aux autorités locales, l'avis à-peu-près unanime, qu'il n'y a pas de motif suffisant pour réduire encore les taxes actuelles de pilotage. Après l'exemption pour les bâtiments chargés de moins de 600 quintaux

ou d'objets insubmersibles, il ne peut plus, d'après l'avis des employés de l'octroi du Rhin, se présenter désormais sur le haut Rhin, que très peu de cas où le pilotage sera obligatoire, attendu que les particularités de cette partie du fleuve ne permettent que de faibles chargements, et que rarement il s'en présente qui vont jusqu'à 1000 quintaux. D'ailleurs, les taxes de pilotage n'indiquant que le maximum du salaire qui est exigible, rien n'empêche les arrangements particuliers entre pilotes et bateliers, ainsi que cela a lieu presque généralement.

Ainsi à *Neubourg*, les bateliers et les pilotes ont fait un accord qui est devenu règle pour eux, et d'après lequel, pour le pilotage jusqu'à *Ludwigshafen*, on paye

pour les chargements de . . .	600—1000 Qtx. . .	fl. 9
” ” ” . . .	1000—1500 ” . . .	” 10
” ” ” . . .	1500 et au dessus . . .	” 11

Toutes les autorités qui ont été consultées pensent, comme les bateliers, que des réductions nouvelles des taxes de pilotage ne peuvent être d'une grande efficacité pour la batellerie, laquelle ne peut trouver de véritable soulagement que dans d'autres mesures et particulièrement dans la diminution des droits de navigation; que les intérêts de la navigation, en ce qui concerne le pilotage seront suffisamment sauvegardés, si chaque année le salaire des pilotes se trouve réglé conformément à l'avis même des intéressés, comme dans l'exemple cité plus haut.

Le Commissaire dépose en même temps aux Archives de la Commission centrale un aperçu des Réglements des taxes de pilotage sur la section bavaroise.

Les Commissaires de

France,	} se réfèrent à leurs déclarations consignées au §. V. du XXVIII ^e Protocole de 1848.
Hesse	
et Nassau	

Pays-Bas. Le Commissaire ne peut que renouveler la déclaration faite antérieurement, qu'une révision du règlement du pilotage, d'après laquelle le salaire des pilotes devra se trouver notablement réduit, a été entreprise par son Gouvernement, et qu'elle serait déjà terminée, si ce travail n'avait été nécessairement interrompu par le projet du 21^e article supplémentaire, dont l'émanation était en suspens. Cette interruption toutefois n'a qu'une importance secondaire, attendu que de fait l'on ne payait pas la totalité des taxes.

Dès que la Commission Centrale pourra se résoudre à renoncer à l'article supplémentaire en question, et qu'en conséquence, le principe antérieur, *que les taxes sont dues en raison de la capacité du bâtiment*, peut de rechef et sans restriction aucune, servir de

base pour l'organisation du pilotage néerlandais, alors le Gouvernement procédera à l'exécution d'un nouveau Règlement de pilotage.

Les Commissaires de **Bade**, **Bavière**, **Hesse** et **Prusse** invitent leur Collègue des *Pays-Bas* à fournir des explications plus précises sur la réduction du salaire des pilotes, qui, d'après sa déclaration, existe déjà sur le Rhin néerlandais, et ils sont d'avis, qu'une révision du pilotage néerlandais, dans le sens d'une réduction du salaire des pilotes, et indépendamment de l'exemption de l'obligation du pilotage existant en faveur des batiments chargés de moins de 600 quintaux ou d'objets insubmersibles ou en faveur des batiments vides, est autant admissible que désirable dans l'intérêt général.

Conclusion.

Le Commissaire des *Pays-Bas* informera ses Collègues de la réduction qui a été opérée dans les taxes de pilotage, de même que des mesures qui seront prises ultérieurement sur l'objet en général.

- Signé: **Kühlenthal.**
de Kleinschrod.
Engelhardt.
Schmitt.
de Zwielerlein.
Travers.
Delbruck.

Pour expédition conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

