

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1861

9 (27.8.1861)

SESSION DE
1861.

PROCOLE

N^o IX.

DE LA

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN.

En présence des Commissaires ci-après dénommés:

Pour Bade	Monsieur DIETZ.
„ Bavière	„ de KLEINSCHROD, Président.
„ France	„ GOEPP.
„ Hesse	„ SCHMITT.
„ Nassau	„ SCHEPP.
„ Pays-Bas	„ JONKHEER TESTA.
„ Prusse	„ MOSER.

Mannheim, 27 Août 1861.

Construction d'un pont fixe près de Mayence.

§ I.

Conformément à la conclusion du Protocole No. VI de la Session de 1860, Bade, France, Pays-Bas et Prusse avaient encore à annoncer que la publication de la Convention du 3 Avril 1860 concernant la construction d'un pont fixe près de Mayence ainsi que la publication de la prolongation des délais accordés dans les articles II, III et VII de la dite Convention a eu lieu dans leurs Etats respectifs.

Cette communication a été faite de la part des Commissaires de

Bade sous la date du 25 Août 1860,

France sous la date du 5 Mai 1860,

Pays-Bas sous la date du 14 Septembre 1860,

Prusse sous la date du 6 Septembre 1860.

Conclusion.

La Commission Centrale constate que la Convention du 3 Avril 1860 ainsi que la disposition d'après laquelle il y a eu prolongation

1^o pour le délai pendant le quel doit avoir lieu le passage à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Mayence jusqu'au 27 Septembre 1860 et

2^o pour le délai fixé pour la présentation des titres à l'indemnité jusqu'au 31 Décembre 1860

ont été publiés dans tous les Etats riverains du Rhin.

§ II.

Eu égard à l'objet en question, il y a encore à observer ici que le Commissaire de Hesse par sa note du 27 Avril 1861 a fait connaître les motifs pour les quels le Gouvernement Grand Ducal a cru sous certaines conditions qui d'après son avis conviennent encore mieux à l'intérêt de la navigation, devoir consentir à ce que la construction des deux piles intermédiaires du pont ait lieu avant que les travaux de correction devant la Blei-Aue soient complètement terminés et par conséquent avant l'époque consentie au Protocole No. XIV de 1860 et que le Gouvernement des Pays-Bas s'est cru obligé, ainsi qu'il résulte de la note du Commissaire du 15 Juin 1861, de protester contre cette mesure du Gouvernement de Hesse.

HESSE. Le Commissaire a eu l'honneur de communiquer à ses Collègues par voie de correspondance le 27 Avril dernier les motifs pour les quels son Gouvernement s'est trouvé contrairement à sa promesse faite au Protocole No. XIV de la Session de 1860, dans le cas d'accorder à l'Administration du chemin de fer, dit Hessische Ludwigsbahn, l'autorisation de procéder immédiatement à la construction des deux piles voisines de celle du milieu du pont fixe près de Mayence quoique les travaux de correction devant la Blei-Aue ne fussent pas encore achevés.

Le Commissaire a d'ailleurs eu soin d'exposer amplement dans sa note mentionnée ci-dessus les motifs pour les quels son Gouvernement, dans les circonstances qui sont survenues, a cru pouvoir se permettre de s'écarter de sa promesse surtout parce que les conditions sous les quelles l'autorisation de construire les piles intermédiaires fut accordée étaient combinées de manière à garantir les intérêts de la navigation mieux encore que de toute autre façon.

Afin de compléter ce qui se trouve rapporté dans les Protocoles de la Commission Centrale au sujet de la construction du pont de Mayence le Commissaire croit devoir reproduire ici en peu de mots ce qu'il a eu l'honneur de dire avec plus de détails dans sa note du 27 Avril dernier.

En exprimant le voeu que la construction des piles en question ne soit permise qu'après la fin des travaux de correction devant la Blei-Aue, la Commission Centrale a voulu maintenir provisoirement entre les piles du milieu du pont et celles de la rive un espace assez large pour obvier aux dangers aux

quels, comme on le supposait, les bateaux et les radeaux en passant le pont pourraient être exposés dans le cas où l'effet, que l'on attendait de la correction ne se ferait sentir qu'après l'achèvement de cette correction. Le Gouvernement Grand-Ducal a d'autant moins hésité à répondre à ce désir et à faire une promesse en conséquence, qu'il était persuadé que les travaux de correction, comme ils avaient déjà reçu le consentement des autorités de la forteresse pourraient immédiatement être commencés et parceque dans ce cas ces travaux auraient pu être finis bien avant que la construction du pont fut avancée au point d'être obligé, pour éviter une interruption fâcheuse, de mettre les piles intermédiaires en voie d'exécution.

Cependant en réalité les choses ne se sont pas passées ainsi. Des circonstances imprévues provoquées par de nouvelles et longues négociations avec les autorités de la forteresse ainsi que par l'état continuel des hautes eaux ont retardé le commencement des travaux de correction, de sorte que la construction du pont les devança plus qu'on n'y s'attendait. Mais à peine la partie supérieure des travaux de correction fût elle achevée que cette partie à elle seule fit déjà sentir son influence en refoulant la grande masse des eaux vers la rive gauche où elles causèrent un courant très rapide tandis que le long de la rive droite, où jusque là les radeaux avaient l'habitude de descendre, l'eau commençait à manquer de profondeur par suite des bancs de gravier et de sable qui s'y trouvaient: c'est pourquoi les radeaux étaient obligés de se diriger aussi vers la rive gauche. Bientôt cependant il se trouva sous ces circonstances que l'espace libre entre le pilier de la rive gauche et celui du milieu, quelque largeur qu'il eût, n'était pas suffisant, vu le courant rapide, pour mettre les radeaux à l'abri des désastres et qu'à cet effet et après le passage du pont afin de conduire les radeaux à l'endroit ordinaire d'amarrage vers la rive droite près de Castel, il fallût un moyen plus efficace c. à d. l'aide d'un bateau à vapeur.

Ce secours qui seul pouvait suffire l'Administration du chemin de fer offrit de le fournir gratuitement jusqu'à la fin des travaux de construction du pont, sous la condition d'être autorisé à commencer immédiatement la construction des deux piles intermédiaires puisqu'alors on avait encore l'espoir de pouvoir achever le pont dans le courant de l'année, si la construction des deux piles en question pouvait commencer au moins avant le 1 Mars.

Ainsi puisqu'il était prouvé que le large espace laissé entre le pilier de la rive et celui du milieu ne présentait pas assez de sûreté surtout au flottage contre les dangers et les accidents et que par conséquent le but que l'on s'était proposé en désirant et en donnant la promesse de différer la construction des piles en question ne pouvait pas être atteint; considérant de plus que ce n'était qu'en acceptant l'offre faite par l'Administration du chemin de fer qu'il était possible d'assurer la sécurité du flottage et de la navigation, le Gouvernement

Grand-Ducal ne pouvait douter qu'il ne fût préférable de protéger réellement l'intérêt de la navigation et du flottage en acceptant l'offre de l'Administration du chemin de fer que de laisser arriver peut-être journallement des accidents, dont on ne pouvait rendre personne responsable en persistant dans une promesse qui avait été donnée mais qui se montrait sans effet.

C'est pourquoi le Gouvernement accorda l'autorisation de commencer immédiatement les travaux de construction des piles sous la condition que l'Administration du chemin de fer donnerait gratuitement l'assistance de ses bateaux à vapeur non seulement aux radeaux mais aussi aux bateaux à voiles autant que ceux-ci à cause du courant rapide en auraient besoin et non pas seulement jusqu'à la fin des travaux de correction mais jusqu'à ce que le pont soit achevé.

On comprendra que le Gouvernement Grand Ducal n'a pas pu s'entendre avec les Gouvernements des autres Etats riverains avant de donner l'autorisation en question parce que l'Administration du chemin de fer ne s'est déclarée disposée à se soumettre à des conditions aussi onéreuses que dans le cas où il lui serait permis par compensation d'entreprendre immédiatement les travaux de construction des piles mentionnées c'est à dire peu de jours après avoir fait son offre.

Le Gouvernement Grand Ducal, s'il ne voulait pas commettre la faute de repousser une proposition utile au lieu de maintenir un état des choses reconnu imparfait n'avait donc d'autre parti à prendre que d'agir sous sa responsabilité contrairement à sa promesse, et c'est ce qu'il a fait.

En prenant cette décision dans l'intérêt général le Gouvernement devait se flatter de l'espoir que sa conduite dans cette affaire ne donnerait lieu à aucun reproche et qu'elle aurait plutôt l'approbation ultérieure des autres Gouvernements.

Cependant le Gouvernement Grand Ducal a eu le regret de ne pas voir cet espoir se réaliser complètement, puisque le Gouvernement des Pays-Bas sans même daigner soumettre à un examen bienveillant les motifs qui ont dirigé la conduite du Gouvernement Grand Ducal a cru devoir protester contre le fait qu'il n'a pas tenu sa promesse et le rendre en même temps responsable de toutes les conséquences défavorables qui pourraient en résulter pour la navigation.

Cette protestation, déjà à cause de sa forme, n'a pu causer au Gouvernement Grand Ducal qu'une impression pénible. Cependant le Gouvernement se flatte de l'espoir que sa conduite dictée par les circonstances sera au moins à présent généralement approuvée et cela d'autant plus, qu'une expérience de bientôt plus de cinq mois a prouvé l'utilité des dispositions prises dans l'intérêt du flottage et de la navigation, en prévenant des malheurs qui seraient certainement arrivés sans cela. Aussi toutes les personnes y intéressées ont exprimé leur satisfaction à ce sujet.

Le Commissaire en se félicitant de pouvoir donner cette assurance se flatte que les communications qu'il peut faire sur l'état actuel des travaux de

correction à la Blei-Aue et sur l'effet que ces travaux produisent déjà ne contenteront pas moins que ce qu'il a dit relativement aux bons résultats des dispositions prises afin de protéger le flottage et la navigation.

Or le Commissaire peut ajouter que depuis peu de temps les travaux de correction continués autant que possible sans interruption et malgré les hautes eaux, peuvent être considérés aujourd'hui comme achevés dans ce qu'ils ont de plus important. Lors d'une visite faite le 23 de ce mois à une hauteur des eaux de 5 pieds 7 pouces au Rhénomètre de Mayence la construction flanquante était parfaitement visible et dépassait dans toute son étendue le niveau de l'eau au moins d'un pied et dans une ligne aussi droite que parfaite. Aucun abaissement tel qu'il y en a eu précédemment par suite du mouvement des sables ne se sont plus fait remarquer. En outre, ces travaux ont été exécutés de la manière la plus solide et sans que l'on ait eu égard aux grands frais qu'ils ont occasionné.

Ce qui pourra prouver l'importance de ces frais, c'est que pour l'exécution des travaux en question on a employé une quantité de pierres de 5000 klafters cubes, qu'on n'a pu se procurer qu'à un prix élevé.

Quant aux résultats de ces travaux importants, quoiqu'ils ne soient conduits à ce point que depuis peu de temps ils se font déjà sentir d'une manière satisfaisante, car les bancs de gravier et de sable qui se trouvaient devant la ligne de correction ont déjà éprouvé des changements notables, ayant été mis partiellement en mouvement et chassés tant par l'effet seul du courant que par le travail de trois machines à draguer mues par la vapeur et qui fonctionnent sans interruption. Par suite de cette diminution des sables la masse des eaux en dessus du pont s'est répandue d'une manière plus égale et l'on évite de cette manière de plus en plus des courants trop rapides à de certains endroits. Aussi les radeaux pourraient déjà maintenant reprendre leur ancien cours le long de la rive droite et se passer de l'assistance d'un bateau à vapeur, mais il préfèrent, dit on, se laisser conduire au moyen du secours aussi agréable que sûr qui leur est offert, à leur endroit d'amarrage en prenant le chemin suivi jusqu'à présent. Si les travaux de correction dans un laps de temps aussi court ont déjà produit de tels effets, on peut être certain qu'au bout de quelques mois et surtout quand nous aurons des hautes eaux ils atteindront pleinement le but qu'on s'est proposé. Dans tous les cas on peut être convaincu que dans un tel état de choses toute interruption du flottage et de la navigation est empêchée d'une manière efficace et pour un espace de temps plus grand qu'il n'est nécessaire par l'engagement imposé à l'Administration du chemin de fer de prêter gratuitement le secours en question jusqu'à ce que le pont soit terminé. Car bien que l'on continue d'accélérer la construction du pont, on doit pourtant renoncer à l'espoir de pouvoir le terminer pendant l'année courante et il faudra peut être pour achever ce grand ouvrage monumental toute la première moitié de l'année prochaine.

D'après tout cela, et en réitérant expressément la promesse de maintenir jusqu'à ce que la construction du pont soit achevée l'arrangement mentionné ci-dessus, le Commissaire croit pouvoir exprimer de nouveau l'espoir que maintenant cette question sera unanimement considérée comme résolue d'une manière satisfaisante et qu'elle ne trouvera plus d'objection.

BADE. }
BAVIÈRE. } Les Commissaires ne méconnaissent nullement la gravité des
FRANCE. } circonstances qui ont engagé le Gouvernement Grand Ducal de Hesse
NASSAU. } à agir comme il l'a fait, quoique la décision qu'il a prise ne réponde
PRUSSE. } pas aux dispositions concertées précédemment et ils ont entendu avec
satisfaction les communications faites sur l'état actuel de cette affaire
ainsi que la promesse réitérée du Gouvernement de Hesse de maintenir le remor-
quage gratuit des radeaux et des bateaux, opéré par l'Administration du chemin
de fer (Ludwigs-Bahn) près du pont jusqu'à ce que les travaux de correction, et
ceux du pont soient terminés.

Pays-Bas. Le Commissaire prend ces déclarations ad referendum.

Dietz.
de Kleinschrod.
Goepp.
Schmitt.
Schepp.
Emile Testa.
Moser.

Pour copie conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

