

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**1861**

19 (13.9.1861)

SESSION DE  
1861.

# PROCOLE <sup>N<sup>o</sup></sup> XIX.

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, 13 Septembre 1861.

Concernant la suppression du pilotage obligatoire.

BAVIERE. } Depuis bien des années le Gouvernement de Prusse et plus tard  
PRUSSE. } aussi le Gouvernement de Bavière ont proposé la suppression du  
pilotage obligatoire là où il existe encore sur le Rhin.

Cependant, ainsi qu'il résulte des Protocoles No. XIII de 1844, No. X, de 1845, No. XX de 1847, No. XVIII de 1848, No. VIII de 1854, No. XIII de 1855 et No. VII de 1856 les Gouvernements riverains n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur ce sujet et pour ce motif cette question n'a plus été poursuivie depuis 1856. Partant de la conviction que la suppression mentionnée ne pourrait plus être retardée sans préjudice aux intérêts de la navigation, les Commissaires se trouvent engagés à proposer de nouveau la mesure en question. Les raisons qui ont précédemment motivé la proposition existent encore maintenant et ont beaucoup plus de gravité. Le chenal du Rhin, autrefois si dangereux, s'est beaucoup amélioré surtout depuis cinq ans; il suffit de mentionner ici les travaux considé-

rables de correction exécutés sur la section du Rhin entre Mayence et Walluf, travaux presque achevés maintenant et qui ont eu les résultats les plus favorables.

La crainte des désastres a par conséquent beaucoup diminué; il faut considérer aussi que les voyages étant devenus beaucoup plus fréquents par suite de l'emploi général de la vapeur comme force motrice, les bateliers connaissent maintenant beaucoup mieux le chenal qu'ils ne le connaissaient autrefois: c'est une remarque qui doit être appliquée non seulement aux bateliers chargés de la conduite des bateaux à vapeur, mais aussi à ceux qui conduisent des bateaux à voile, car on sait qu'ils se font en général remorquer en remontant le Rhin de sorte qu'ils font des voyages plus fréquents. L'expérience faite sur la section Prussienne du Rhin où depuis dix sept ans le pilotage obligatoire est supprimé a suffisamment prouvé que cette suppression ne donne lieu à aucun inconvénient. Sur la Section mentionnée, il ne manque pas de pilotes à ceux qui veulent s'en servir et on n'a observé aucune augmentation du nombre des désastres.

Le principe d'affranchir les industries autant que cela est compatible avec les intérêts publics, des Règlements et de la tutelle de police a pris place dans la législation de tous les pays industriels. Ce n'est donc qu'une application de ce principe que de laisser au batelier la liberté de se servir ou non d'un pilote. Dans son propre intérêt et sans qu'il soit besoin du pilotage forcé il prendra un pilote dans les endroits dangereux ou dans ceux qu'il ne connaît pas suffisamment, comme cela arrive tous les jours sur la section Prussienne du Rhin. Ce qui d'ailleurs l'engagera à s'en servir, c'est que les compagnies d'assurance ne seront disposées à assurer des marchandises aux primes ordinaires que sous la condition, que le batelier s'engage à prendre un pilote dans les endroits dangereux.

Depuis 1856, où cette question fût pour la dernière fois l'objet de discussions de la Commission Centrale la concurrence des chemins de fer a rendu de plus en plus difficile la situation des bateliers. Toute charge, quelque légère qu'elle soit, imposée à la navigation sert à détourner les marchandises de la voie fluviale en les dirigeant sur les chemins de fer, et il est suffisamment prouvé que sous ce rapport le pilotage obligatoire exerce une influence fâcheuse.

Dans de telles circonstances, les Gouvernements ont plus que jamais le devoir, d'examiner avec soin la question de savoir si la mesure proposée n'est pas de nature à faciliter la navigation.

C'est pourquoi les Commissaires invitent leurs Collègues de Bade, France, Hesse et Nassau à vouloir bien provoquer un tel examen et à en faire connaître le résultat. Dans le cas où l'application générale de la proposition en question rencontrerait des difficultés, le Commissaire de Bavière propose de supprimer le pilotage obligatoire du moins en ce qui concerne la navigation à vapeur.

PAYS-BAS. Le Commissaire n'hésite pas à s'associer de son côté aux propositions faites par ses Collègues de Bavière et Prusse.

BADE. )  
FRANCE. ) Les Commissaires auront soin de communiquer à leurs Gouvernements  
HESSE. ) respectifs les propositions mentionnées ci-dessus et ils se réservent leurs  
NASSAU. ) déclarations à ce sujet.

### Conclusion.

Les Commissaires de Bade, France, Hesse et Nassau sont invités à vouloir bien communiquer par voie de correspondance la décision de leurs Gouvernements.

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

Pour copie conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

