

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 26

Artikel: Accidents de chemins de fer
Autor: J.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5788>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ont ensemble occasionné la mort de 3 employés et des blessures à 45 voyageurs et 19 employés.

116 voyageurs furent tués et 594 blessés, par leur faute 744 employés divers furent tués et 3 377 blessés.

En résumé le nombre des personnes tuées ou blessées sur des chemins de fer ouverts au public se répartit comme suit pour l'année 1875 :

Angleterre et pays de Galles	1 061 tués	5 262 blessés
Ecosse	188 „	437 „
Irlande	41 „	56 „
Total pour le Royaume-Uni	1 290 tués	5 755 blessés

Nous n'avons pas pu trouver pour l'Angleterre des renseignements sur le nombre et le parcours des trains, le nombre et le parcours des voyageurs pour établir la proportion. Nous ne trouvons ce renseignement que pour l'année 1870 ; il y a eu 1 voyageur tué sur 3 410 000 et un blessé sur 281 499.

IV. Pour la France nous n'avons pas de renseignements récents, nous les compléterons plus tard. Nous trouvons un seul chiffre se rapportant à l'année 1869, à savoir 1 voyageur tué sur 45 360 000, 1 blessé sur 812 000.

V. Pour la Suisse nous n'avons pas de renseignements plus récents que ceux se rapportant à la Statistique de 1873 publiée par le Département fédéral des Chemins de fer. Celle des autres années n'est pas encore publiée*). Nous avons eu 2 déraillements et 1 accident non spécifié qui ont occasionné ensemble la mort de 1 voyageur et des blessures à 2 employés.

En outre 5 voyageurs ont été tués et 13 blessés par imprudence, il y a de même 19 employés tués et 18 blessés. Les accidents arrivés par imprudence à des personnes étrangères au chemin de fer et en dehors des trains ont occasionné la mort de 15 personnes et des blessures à 4 personnes.

Il y a eu en outre une fausse manœuvre d'aiguille, deux ruptures d'essieux, 1 choc de wagon et un accident non spécifié qui ont causé aucun accident personnel. — Dans les gares nous remarquons 3 employés blessés sans qu'il y ait de leur faute ; 13 employés tués et 40 blessés par leur faute ; de même six personnes étrangères au chemin de fer tués et 3 blessés ; en outre 64 autres accidents n'ayant pas occasionné ni mort ni blessures.

En résumé nous trouvons 13 voyageurs blessés et 6 voyageurs tués, 32 employés tués et 104 blessés, 21 personnes étrangères au chemin de fer tués et 7 blessés, en tout 183 accidents arrivés à des personnes.

Il y a eu en tout 165 accidents de toute nature arrivés à des trains en marche. Le nombre total des kilomètres de trains parcourus ayant été de 8 706 198 il y a eu un accident pour 55 765 kilomètres de train ; il en ressort en outre 1 voyageur tué pour 1 452 033 kilomètres de train, 1 voyageur blessé pour 669 707 kilomètres de train et un employé blessé pour 85 985 kilomètres de train. Le nombre total de voyageurs transportés a été de 15 455 137 qui ont parcouru 357 295 903 kilomètres ; il y a donc un voyageur tué sur 2 576 852 voyageurs et proportionnellement au parcours sur 59 545 984 kilomètres parcourus, et un voyageur blessé sur 1 188 187 ou sur 2 902 193 kilomètres parcourus.

Pour qu'une statistique comparative puisse être établie avec un certain intérêt, elle devrait embrasser une période d'au moins 10 années dont on prendrait la moyenne. Car, pour peu qu'un accident d'une certaine gravité se produise une année et surtout dans un petit pays comme la Suisse, cela fausse la comparaison.

J. M.

* * *

Accidents de chemins de fer.

Nombre des accidents constatés en Angleterre sur les chemins de fer et sur les routes.

Pour compléter les renseignements que je vous ai donnés sur les accidents j'analyse les renseignements statistiques suivants qu'ils ont parus dans l'Engineering du 8 décembre 1876 sur les

*) Elle a été publiée depuis et se trouve entre nos mains depuis le 1er juin.

morts causées par des accidents de chemin de fer et par ceux dûs aux véhicules trainés par des chevaux. Les chiffres ci-après se rapportent à l'année 1874.

Par les chemins de fer	Hommes	Femmes
Personnes circulant sur la voie	743	56
Collisions	26	12
Déraillements	4	0
Chute des wagons ou de la locomotive	52	5
Ecrasés par la locomotive ou les wagons	175	3
Chutes diverses	1	0
Accidents de machines	2	0
Chute de corps pesants	18	0
Causés non spécifiées (ou autres que les précédentes)	144	8
Total	1165	84

Pendant la même période les accidents suivants ont été constatés pour les transports par chevaux.

	Hommes	Femmes
Chevaux ou autres animaux	200	15
Voitures	55	27
Omnibus	46	9
Tramways	52	10
Fiacres (Cabs)	45	16
Fourgons	328	26
Camions	19	5
Charrettes	518	97
Machines de traction (locomotives routières)	3	0
Divers	47	10
Total	1313	215

Pour l'année 1874 le nombre total des morts causées par les chevaux ou véhicules s'est élevé à 1528 contre 1249 sur les chemins de fer. Cette année 1874 fut excessivement désastreuse pour les chemins de fer anglais, on y enregistra les accidents graves de Thorpe, Bowness-Junction, Shipton, ayant occasionné entre eux 71 décès.

Cette comparaison en bloc ne prouverait rien ; il faudrait tenir compte du nombre de voyages effectués et du parcours ; on ne connaît pas le nombre de voyages pour les voitures trainées par les chevaux, on n'a pour cela aucun contrôle tandis que l'on sait que pour les chemins de fer il a été sur l'ensemble des chemins de fer du Royaume Uni de 477 840 411 ce qui donne 1 personne tuée pour 381 579 voyages effectués.

Il faut en outre observer que le nombre des décès ci-dessus n'est pas seulement celui des voyageurs mais celui de tous les décès, y compris ceux des employés mécaniciens etc., qu'il comprend même les suicides, que l'on va plus souvent chercher sous le train de chemin de fer que sous un char. La proportion des voyageurs tués en chemin de fer pour toutes causes est de 1 sur 2 274 881, tandis que celle des voyageurs tués en dehors de leur propre responsabilité, c'est à dire de ceux dont les compagnies sont réellement responsables, est de 1 sur 5 556 284 ; (en 1875 cette proportion s'est élevée, nous l'avons vu, à 1 sur 29 835 500).

En admettant ce dernier et en évaluant à 16 kilomètres (10 milles) la longueur moyenne d'un voyage en chemin de fer on voit qu'il y a 1 voyageur tué pour 477 176 000 kilomètres parcourus, de sorte que pour une personne qui voyagerait continuellement pendant 10 heures par jour à une vitesse de 48 kilomètres à l'heure, il y a une chance de mort en 2749 ans.

Nous trouvons à ce sujet encore les renseignements suivants. M. de Boureulle, Conseiller d'Etat et Secrétaire du ministère des travaux publics de France déclarait au Corps législatif que le nombre de voyageurs qui avaient péri par le fait de l'exploitation des chemins de fer, était de 8 pour 63 000 000 soit 1 pour 8 millions, et qu'il était 14 fois moins grand que celui des accidents arrivant à un nombre égal de voyageurs ayant fait un même parcours dans les diligences.

M. Jacquin dans son cours de chemin de fer, indique que, dans la seule ville de Paris, les voitures publiques occasionnent presque autant de morts violentes en une seule année que toute la circulation des chemins de fer français en 10 années.

Les seules données comparatives que nous avons ne portent que sur les voitures publiques, postes, omnibus etc.; il est évident que tout moyen de contrôle échappe pour les voitures particulières, et tout porte à croire que, proportions gardées, ils sont bien plus fréquents que pour les services publics; combien de cas pareils restent-ils ignorés, tandis que pour les chemins de fer aucun cas n'échappe à la statistique; aussi pourrait on admettre sans exagération que pour le même nombre de voyageurs ayant fait le même parcours, il y a 30 à 40 chances de plus de perdre la vie en voiture qu'en chemin de fer. Les accidents de chemins de fer sont plus redoutés, ou l'idée erronée que voyager en chemin de fer est plus dangereux que voyager en voiture s'est accréditée généralement, parce que les accidents de chemins de fer, bien moins fréquents, font ordinairement plus de victimes à la fois, et surtout parce qu'ils sont immédiatement portés à la connaissance du public. J. M.

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

(Schluss.)

Die vorangehenden Betrachtungen üben eine so vielfache Kritik aus, dass der Leser auf meine eigenen, die Reconstruction betreffenden Ideen resp. auf diejenigen Anderer, die mir zweckentsprechend scheinen, schon desswegen gespannt sein muss, um auf diese nun seinerseits ein ähnliches Verfahren anzuwenden. Und Anlass genug wird freilich vorhanden sein, da mir eine Reihe von Einwürfen selbst sehr nahe zu liegen scheinen, während ohne Zweifel eine Reihe noch treffenderer, von anderer Seite kommend, nicht ausbleiben werden. Ich erlaube mir trotzdem, zu einer Prüfung dieser Vorschläge einzuladen.

Da auf den Curs der Nordostbahnpapiere nicht nur die geringen Aussichten auf künftige Dividenden drücken, sondern auf der Unternehmung wesentlich ein Misstrauen lastet, das in dem mangelnden Einblick in ihren gegenwärtigen Stand wurzelt, so wird es sich in erster Linie darum handeln, soweit diess überhaupt möglich ist, die gegenwärtige Lage der Gesellschaft klar darzustellen.

Da ein solcher Status, namentlich wenn er günstiger ausfallen sollte (woran ich nicht zweifle) als ihn das grosse Publikum vermuthet, zugleich als Anhaltspunkt dafür dienen muss, ein zu erhebendes grösseres Anleihen dem Geldmarkte annehmbar zu machen, so darf er weder von der Direction, noch von dem Verwaltungsrathe, noch von einer Actionärcommission verfasst oder inspirirt sein. Denn ein aus diesen Kreisen stammendes Elaborat — es möchte noch so gewissenhaft und unparteiisch sein — würde das nöthige Zutrauen der Capitalisten nicht in ausreichendem Masse geniessen.

Auch Direction, Verwaltungsrath und höhere Angestellte müssen eine derartige Expertise wünschen. Denn wenn auch den gegen diese Männer geschleuderten persönlichen Verdächtigungen auf die Dauer Niemand Glauben schenken wird, so lastet auf ihrer amtlichen Thätigkeit im gegenwärtigen Momente eine Verantwortlichkeit, die sobald als möglich erleichtert werden muss, wenn nicht das Institut im Ganzen einen unberechenbaren Schaden erleiden soll. Dass eine Actionärversammlung (die ja zum Theil Mitschuldige an der jetzigen trüben Situation ist) oder eine von ihr bestellte Commission nicht der geeignete Richter sein kann, leuchtet unmittelbar ein*). Zudem darf man wohl als ziemlich sicher annehmen, dass eine unbefangene Untersuchung in einer ganzen Reihe von Differenzpunkten zur Rechtfertigung der Gesellschaftsorgane dienen wird.

Die Actionärversammlung vom künftigen 30. Juni mag also immerhin in Erledigung der Nr. 4 ihrer Tractandenliste eine

*) Die Naivetät, mit welcher seiner Zeit in den der Nordostbahn affiliirten Zeitungen (namentlich den kleinern) aus der einzigen Thatsache der hohen Dividende die unvergleichliche Ueberlegenheit der Verwaltung über alle andern abgeleitet wurde, rächt sich jetzt schwer. In der nämlichen ungerechtfertigten Art wird aus der umgekehrten Thatsache der entsprechende Schluss gezogen, besonders von den Actionären, die ein göttliches Recht auf immer steigenden Gewinn zu haben glaubten.

Commission wählen, welche ihr die Berichte der Direction und der Verwaltung zu begutachten haben wird. Sie beschliesse aber zugleich: es seien die Regierungen der Cantone Zürich, Aargau, Thurgau, Schaffhausen, sowie der Stadtrath von Zürich zu ersuchen, je einen sachverständigen Vertrauensmann zu bezeichnen; diese Vertrauensmänner haben mit zwei vom Bundesrath zu wählenden Abgeordneten zusammenzutreten und die Aufnahme einer vollständigen Untersuchung zu veranlassen.

Es wird wohl möglich sein, einen Techniker ersten Ranges zu finden, der das ganze Getriebe einer Eisenbahnverwaltung: Bahnbau, Betrieb, Administration, Finanzen vollständig zu überblicken im Stande ist, und der sich zur Uebernahme einer Expertise bereit erklärt. Es wäre dann Sache der Abgeordneten, ihm das vollständige Material in einer Weise zu verschaffen, die der Unparteilichkeit seiner Darstellung in keiner Weise zu nahe tritt.

Ein derartiges Gutachten, das auf unbedingte Zuverlässigkeit Anspruch machen könnte, insofern es ja keinem zweifelhaften Nebenzwecke zu dienen hat, würde vielleicht nicht nur die bis jetzt vorgeschlagenen Reformen einer Kritik unterwerfen, sondern auch neue Vorschläge bringen und begründen. Auf jeden Fall würden durch dasselbe die öffentliche Meinung beruhigt, allfällige Meinungsverschiedenheiten zwischen den Leitern der Unternehmung ausgeglichen und vor Allem aus der Boden geschaffen, auf welchem ein definitiver Wiederaufbau möglich wäre.

Die Abgeordneten würden auch bei Bereinigung der Beziehungen zur rechtsufrigen Seebahn, die wie ein Dorn im Fusse der Nordostbahn zu stecken scheint, behülflich sein können; immer dringender muss man eine Erledigung dieses Punktes auf Grundlage freundschaftlicher Verständigung verlangen. Ich glaube kaum, dass die Motion betreffend Rückgabe der Conzession an die Bundesbehörden einer versöhnlichen Stimmung Vorschub leisten will, während es für die ganze Nordostbahnunternehmung gerade im jetzigen Momente von der grössten Wichtigkeit ist, nicht eine ganze Landesegend zu erbittern oder wenigstens unmuthig und apathisch zu stimmen.

Der grösste Dienst aber, welcher von einer Delegirtencommission geleistet werden kann, ist die Mitwirkung bei der finanziellen Reconstruction. Ob die Actionärversammlung im Stande sein wird, eine Lösung zu finden, die nur die Actionäre belastet, und doch eine Gewähr für die Stabilität des Obligationencapitals bietet, ist mir unwahrscheinlich. Zudem legt die gewährte Verschiebung der Bauverpflichtungen den Actionären nahe, nicht rücksichtslos für sich allein den gewordenen Vortheil auszubeuten. Hat man einmal die Parole von dem Landesunglück, von den geschädigten Wittwen und Waisen ausgegeben, so ziehe man daraus auch die Consequenzen, d. h. man lege den Entscheid darüber, wie Abhülfe zu schaffen sei, wenigstens theilweise in die Hand der Behörden, denen es in erster Linie zukommt, das Wohl des Landes und das Wohl der Wittwen und Waisen zu wahren.

Oder glaubt man, dass dadurch, dass die Actionäre für sich selbst am besten sorgen werden, auch für das allgemeine Wohl am ausgiebigsten gesorgt sei? Wer sind diese Actionäre heute? Wer werden sie morgen sein? Kein Mensch weiss es, denn eine der unglücklichsten Folgen der jetzigen Krisis besteht darin, dass der heftige Cursrückschlag eine vollständige Aenderung des Besitzstandes nach sich zog. Während bis jetzt an der Actionärversammlung die einheimischen, wohlbekannten Actienbesitzer den Ausschlag gaben, kann es wohl eintreten, dass am kommenden 30. Juni die Stimmabgabe von ganz anderer Seite geleitet wird. Wie es in den kommenden Jahren sich machen wird, ist gar nicht vorauszusagen. Gerade in kritischen Zeiten wechselt die Physiognomie einer solchen Versammlung so häufig, dass an eine wirkliche Verantwortlichkeit derselben nicht zu denken ist, es dürfen also dauernde Interessen nicht ausschliesslich an so ephemere Zusammenkünfte geknüpft werden*).

*) In Rücksicht auf ähnliche Erfahrungen wurde s. Z. (unmittelbar nach