

## Rapport

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

sur le

recours en grâce de Jacob Hungerbühler et Christian  
Bucher, chefs de manœuvres à Zurich.

(Du 2 février 1900).

---

Monsieur le président et messieurs,

Les deux recourants, Jacob Hungerbühler et Christian Bucher, chefs de manœuvres à la gare de Zurich, étaient accusés par le juge d'instruction de Zurich, simultanément avec quatre autres employés du chemin de fer du N.-E. S. à Zurich, d'avoir commis une négligence à l'avant-gare de Zurich le 21 juin 1898 après-midi, négligence ensuite de laquelle, en passant sur l'aiguille n° 47, un train de manœuvre prit en écharpe, au moment où il entrait dans la voie V, le train de marchandises avec transport de voyageurs du N.-E. S. n° 792, ce qui fit dérailler sept voitures de ce dernier train et la machine de manœuvre, tandis que deux wagons furent renversés. Il y eut deux personnes blessées, mais non dangereusement, et dommage au matériel roulant et à l'aiguille, pour une somme de 3,900 francs.

Le 5 septembre 1899, le tribunal du district de Zurich acquitta trois des accusés, déclarant par contre les trois autres, savoir les deux recourants et Ulrich Demuth, aiguilleur,

coupables de la négligence incriminée. Il condamna Hungerbühler et Bucher à une semaine de prison et 30 francs d'amende chacun, Demuth à 3 jours de prison et 30 francs d'amende (subsidièrement, en cas de non-recouvrement des amendes, à 6 autres jours de prison chacun) et mit les frais à la charge des condamnés, ainsi qu'un émolument de 30 francs à l'Etat.

Le 23 novembre 1899, la chambre d'appel du tribunal supérieur du canton de Zurich, tout en rejetant l'appel des trois condamnés, confirma le verdict de culpabilité à l'égard de chacun d'eux, ainsi que les peines infligées à Hungerbühler et Demuth, réduisant par contre à 3 jours la peine de prison de Bucher. Les frais de deuxième instance et un émolument de 34 francs à l'Etat furent mis à la charge des appelants.

Les faits relatés en détail et fidèlement dans les considérants du jugement de première instance sont admis et retenus par la chambre d'appel. Il en résulte que les trois condamnés sont coupables de négligence grave :

A. *Hungerbühler*, qui, en sa qualité de chef de manœuvres, avait repris à Bucher la conduite du train de manœuvre, parce qu'il n'a pas fait attention au train de marchandises n° 792, qui entraînait dans la voie V, parce qu'il est entré dans la voie V en passant sur l'aiguille n° 55, qui était desservie par Demuth, alors que cette aiguille était fermée et ne fut ouverte à son approche qu'au commandement intempestif du coaccusé Bucher et parce qu'enfin il est entré dans la voie V bien que le signal de manœuvre F 2, qui faisait loi pour lui, commandait « Halte » (jugement du tribunal de district, considérant III).

B. *Bucher*, parce qu'après avoir remis la conduite du train de manœuvre à Hungerbühler, il a détourné l'attention de ce dernier en montant sur la locomotive et en s'entretenant avec lui, l'empêchant ainsi de remplir son service, et surtout parce qu'à cette occasion, il a, par appel, engagé l'aiguilleur Demuth à ouvrir l'aiguille n° 55 en la renversant (jugement du tribunal de district, considérant V).

C. *Demuth*, parce qu'à l'appel de Bucher, il a ouvert l'aiguille n° 55 et donné ainsi au train de manœuvre libre accès à la voie V, occupée par le train n° 792 (même jugement, considérant VII).

A la vérité, les tribunaux cantonaux admettent bien que d'autres circonstances indépendantes des faits reprochés aux trois employés fautifs, notamment les conditions locales défa-

vorables, l'arrivée tardive du train de marchandises n° 792, etc., ont contribué à l'accident (même jugement, considérant IX). Toutefois, en se référant surtout au rapport officiel de M. Glauser, ingénieur du contrôle, du 27 juin 1898 (enquête, n° 92 du dossier), ils qualifient de graves les fautes et négligences des trois coupables. Ce rapport conclut en disant :

« L'inobservation de deux signaux au commandement de « halte », et cela de la part d'un personnel aussi nombreux, en plein jour, à un moment où l'on devait attendre l'arrivée du train ordinaire, la marche côte à côte dans la même direction, jusqu'au point de croisement, tout cela constitue un cas de négligence et de manque de discipline inouïs, qui aurait du d'ailleurs occasionner un accident grave » (tribunal de district, considérant IX, tribunal supérieur, considérant 1).

L'aiguilleur Demuth paraît avoir pris son parti du jugement rendu par la chambre d'appel.

Par contre, Hungerbühler et Bucher demandent qu'on veuille bien annuler, par voie de grâce, les peines auxquelles ils ont été condamnés. A l'appui de cette demande, ils allèguent, en substance, que l'accident est dû non pas seulement à leur imprudence, si imprudence il y a, mais à un concours de circonstances dont ils ne sauraient être responsables. Les signaux dont l'inobservation est reprochée à Hungerbühler auraient été reconnus insuffisants par la compagnie du Nord-Est elle-même, en ce sens qu'elle y a fait apporter des changements. C'est seulement par circulaire du 21 mars 1899 que le personnel de surveillance de la gare principale de Zurich a été invité par l'inspecteur de la gare à ne tolérer aucune marche simultanée de trains, parallèlement ou en sens contraire, dans la partie de l'avant-gare dépourvue d'enclanchements, le cas échéant à arrêter sur-le-champ les trains de manœuvres qui contreviendraient à cette prescription et à dénoncer immédiatement aux fonctionnaires de surveillance les infractions commises par le personnel des manœuvres.

Toutefois, nous estimons que les deux recourants ne sauraient avoir la prétention d'être graciés. Leur culpabilité est dûment établie par les tribunaux et le fait qu'il y a d'autres coupables, que les circonstances ne sont d'ailleurs pas étrangères à l'accident du 21 juin 1898, ne suffit pas à les innocenter complètement. En sa qualité de chef du train de manœuvres, Hungerbühler aurait eu incontestablement l'obligation de s'assurer si la voie V, sur laquelle il s'agissait de passer, était libre; il devait renoncer à s'y engager aussi long-

temps qu'un signal ouvert ne lui en donnait pas la permission. Si, par tel ou tel motif, il ne parvenait pas à distinguer le signal, c'est que précisément la marche en avant était inadmissible. Il est d'ailleurs évident qu'en y mettant un peu d'attention, il aurait pu, voire même dû s'apercevoir de l'approche du train ordinaire n° 792 et de son passage sur la voie V. Ce n'est pas non plus à tort que les tribunaux lui reprochent d'avoir passé sur l'aiguille n° 55, si indûment ouverte par Demuth à l'appel de Bucher, et même omis de s'assurer ensuite s'il n'y avait pas d'obstacle à la marche ultérieure, c'est-à-dire si le signal était ouvert.

La compagnie du chemin de fer profite des expériences faites à l'occasion de cet accident pour améliorer ses appareils de sûreté et les instructions du service. Ce fait est sans importance au point de vue de la responsabilité qui incombe aux recourants. Par contre, il est évident qu'en donnant à Demuth l'ordre d'ouvrir l'aiguille, Bucher a grossièrement outrepassé sa compétence et que, un danger grave et un dommage relativement considérable en étant résultés, il mérite bien la peine à laquelle il a été condamné. On ne saurait gracier Bucher sans faire tort à l'aiguilleur qui s'est conformé à ses ordres.

Quant aux peines infligées, elles paraissent appropriées aux circonstances, en sorte qu'il n'y aurait pas lieu de reviser le jugement rendu.

Dans ces conditions, nous vous proposons de ne pas admettre le recours en grâce des deux chefs de manœuvres, Jacob Hungerbühler et Christian Bucher.

Agréez, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 2 février 1900.

Au nom du Conseil fédéral suisse,  
*Le président de la Confédération:*  
 HAUSER.

*Le chancelier de la Confédération:*  
 RINGIER.

---

## **Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur le recours en grâce de Jacob Hungerbühler et Christian Bucher, chefs de manœuvres à Zurich. (Du 2 février 1900).**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.02.1900
Date	
Data	
Seite	363-366
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 029

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.