

EXPLOSION DE DYNAMITE

survenue le 19 février 1896, à Johannesburg (Transvaal)

Rapport de la Commission d'enquête.

(Traduit du néerlandais.)

[6622 (682)]

A SON EXCELLENCE le Secrétaire d'État, à Prétoria.

EXCELLENCE,

1° En exécution de l'ordonnance du Conseil d'État en date du 21 février dernier, art. 143, et des instructions subséquentes renfermées en la lettre-minute, n° 1796/96, la Commission a commencé ses travaux le 4 mars de cette année; ceux-ci ont traîné en longueur pour plusieurs raisons parmi lesquelles, celle de l'occupation constante des fonctionnaires, membres de la dite Commission, et partant des difficultés de les réunir à des heures déterminées. De plus, il n'y avait pas toujours un local disponible, et les analyses ont exigé un temps relativement considérable.

2° Les procès-verbaux de l'audition des témoins sont annexés au présent rapport. Après avoir contrôlé rigoureusement les témoignages et avoir examiné les faits et circonstances relatifs à l'objet de l'enquête, au point de vue des

lois, des circulaires et des règlements qui s'y rapportent, la Commission a l'honneur de faire rapport comme suit :

3° Le mercredi 19 février dernier, se produisit une explosion sur les terrains occupés par la Compagnie du Chemin de fer du Nord de la République Sud-Africaine, à Braamfontein ; 2214 caisses renfermant chacune 50 livres ⁽¹⁾ de gélatine explosive, firent explosion en produisant des effets désastreux.

Pour arriver à en découvrir les causes, il est nécessaire d'examiner très minutieusement les faits et les circonstances qui s'y rapportent et avant tout les témoignages des experts que la Commission a jugé bon de faire comparaître ; néanmoins, Votre Excellence se convaincra aisément qu'il ne peut être induit de ces témoignages la cause directe de l'explosion.

Tous les faits et témoignages démontrent toutefois que l'explosion doit être attribuée à la négligence de toutes les parties en cause ou de l'une d'elles.

4° Les parties intéressées sont :

- a) La Société du Chemin de fer du Nord de la République Sud-Africaine ;
- b) La Société de camionnage ;
- c) La Société Sud-Africaine des fabriques de matières explosives.

Commençant par la *Société du Chemin de fer*, il ne peut être méconnu qu'il y a eu négligence de la part de cette Société ou de ses agents ; avant tout il faut porter son attention sur la surveillance et la fermeture de l'excentrique reliant la voie ferrée avec l'emplacement réservé aux matières explosives.

Tous les témoignages sont d'accord sur le point qu'un

(1) La livre anglaise vaut kilo 0,45359.

train de manœuvre, par le fait d'un faux aiguillage, a tamponné, avec la vitesse habituelle aux trains de manœuvres, les wagons chargés de matières explosives qui étaient en déchargement et que l'explosion s'est produite au moment de la collision. La mauvaise position de l'appareil de changement de voie, qui relie la voie de manœuvres aux terrains réservés au dépôt des matières explosives, est cause que le train de manœuvres est jeté sur les wagons chargés de dynamite. Lorsqu'on considère que dix wagons chargés de gélatine explosive sont restés pendant trois jours et demi sans garde ni protection, en un endroit entouré d'habitations, que l'excentrique placé en un point si important a été laissé pendant tout le temps des manœuvres sans aucune surveillance et que cet excentrique n'était même pas fermé par un cadenas de sûreté, on doit reconnaître que les agents de la Compagnie se sont rendus coupables d'incurie et de négligence grave. Pour ces motifs, la Commission recommande de reporter immédiatement l'emplacement réservé au dépôt des matières explosives à un endroit offrant moins de danger.

5° Les instructions données aux agents préposés à la manutention des matières dangereuses et explosibles sont insuffisantes ; un simple avis d'arrivée adressé par la Compagnie du Chemin de fer aux destinataires à Johannesburg et réciproquement une simple information de ces derniers à la Compagnie, n'offrent pas de garanties suffisantes de sécurité.

Koomans, qui était chargé de délivrer la dynamite, paraît n'avoir pas exercé un contrôle suffisant sur ses subordonnés et ses déclarations ne sont nullement satisfaisantes. Il y est dit que dynamite et détonateurs ont été transportés antérieurement sur le même chariot de la gare de Braamfontein au magasin, et que plusieurs fois des caisses renfermant des matières explosives sont tombées du

chariot pendant ce trajet. Ceci n'a pas été contredit et il importe de prévenir le retour de pareil fait.

6° *La Société de camionnage.* — Les témoignages concernant cette société sont importants, leur vraisemblance ne saurait être mise en doute et la Commission a été forcée de conclure que le 17, il n'y avait pas un employé présent aux magasins pour recevoir la dynamite.

Il est un fait acquis, c'est que la dynamite voiturée a de nouveau été chargée sur les wagons à la station, et deux témoins qui n'ont pas été contredits, déclarent que ce fait s'était déjà présenté antérieurement à deux reprises successives.

On doit remarquer aussi que les témoignages en sens contraire (ceux des employés de E. Lippert, compromis dans l'affaire) ont été apportés dans le but de disculper ceux qui sont fautifs, et il y a, de plus, désaccord et contradiction dans ces déclarations relativement aux heures pendant lesquelles les magasiniers se seraient trouvés à leur poste.

Il n'y a pas de doute que sans la lenteur et les retards apportés par la Société de camionnage, l'explosion n'aurait pas eu lieu; et il est fort regrettable que la Société de camionnage, pour un différend à propos d'une minime somme de 3 livres, réclamée comme indemnité de chômage pour la journée perdue du lundi 17 février, ait reculé la remise des caisses au mercredi suivant, puisque ce différend aurait pu être réglé plus tard.

Des témoignages il résulte pour le surplus que :

7° L'agent de la *Société Sud-Africaine des fabriques de matières explosives*, lequel agent est tenu d'accepter, dans ses magasins, les explosifs voiturés par la Société de camionnage, et de veiller au placement prudent, dans les dits magasins, de ces produits, n'a pas peu contribué à l'explosion. Il était parfaitement à la connaissance de cet agent, qu'un train de gélatine explosive était arrivé de la

fabrique et devait être déchargé le lundi 17 février. Malgré cela, ce jour-là, quand les chariots arrivèrent, les magasins étaient fermés et les magasiniers absents. Il avait été permis aux magasiniers de fermer les magasins et de s'en aller ! Le sieur Rutherford, représentant de l'agent, a même déclaré qu'il ne lui « convenait pas » de prendre livraison avant 9 heures et demie du matin, ni les jours de fête ; ce fait a encore été déclaré par d'autres et n'a pas été contredit.

Il est donc patent que la question de la sécurité publique ne préoccupait nullement cet agent, occupé uniquement du soin de procurer à ses subalternes toutes leurs facilités et toutes leurs aises. De grands commerçants (cela résulte des témoignages) étaient toujours disposés à prendre livraison de leurs marchandises depuis 6 heures du matin jusqu'à 5 heures de l'après-midi. Attendu qu'il faut deux et même trois jours pour décharger un train ordinaire d'explosifs, on doit taxer, dans cette grave affaire, la conduite de cet agent comme entachée d'indifférence et de négligence au plus haut degré.

Il lui importait fort peu de savoir ce que l'on faisait de la dynamite, comment on la manipulait, aussi longtemps qu'il n'avait pas à payer de supplément de prix de transport.

8° Dès le début du présent rapport, la Commission a émis l'opinion qu'il est difficile de découvrir la cause directe de l'explosion. Il est constaté que le train de manœuvre marchait avec la vitesse normale, que la locomotive et ses organes étaient en bon état ; et suivant l'analyse des experts on doit admettre que la gélatine explosive était de bonne qualité, et quoique le contraire fût possible, il n'est pas vraisemblable que l'explosion se soit produite si tout avait été en ordre et si la gélatine avait été conditionnée et emballée suivant les prescriptions de la loi. Quoique les

experts aient déclaré que l'emballage de la gélatine dans les caisses offrit toute sécurité (et ceci est prouvé par le fait que plusieurs caisses sont tombées du chariot sur un sol rocailleux sans faire explosion), il faut néanmoins admettre qu'il y aurait lieu d'apporter plus de soins à la confection des caisses. Ainsi dans une des sept caisses un clou en laiton était enfoncé obliquement, de telle sorte qu'au lieu d'être entré dans l'épaisseur de la paroi, il avait pénétré dans une cartouche au travers du sac. Il est vrai que l'on peut passer un clou à travers une cartouche sans danger d'explosion; il n'en faut pas moins considérer comme une faute d'attention le fait qu'une caisse destinée à renfermer des explosifs ne soit pas clouée avec les plus grands soins. Dans cette même caisse, on a trouvé un petit anneau galvanisé (un washer-rondelle), entre deux sacs de cartouches. Il est vrai qu'on ne peut attacher à ce fait une plus grande importance, puisque les experts ont déclaré que cela n'offrait aucun danger.

Dans les caisses qui ont été examinées on a trouvé, sur les parois intérieures, des taches de gélatine explosive (pas de nitroglycérine) provenant probablement de la gélatine qui était restée collée aux mains des emballeurs. Quoique ces taches n'offrent pas, au dire des experts, de danger pour l'explosif contenu dans la caisse, toujours est-il que pareil fait ne doit pas se présenter dans un emballage fait avec les soins voulus.

La Commission ne peut omettre de signaler que le bois des caisses n'avait pas l'épaisseur voulue et que les couvercles ne sont pas fixés suivant les prescriptions de l'art. 13 de la loi n° 16/1892.

Les sacs renfermant les cartouches étaient bien serrés dans les caisses de façon qu'aucun déplacement en cours de route ne parût possible, cependant cet emballage n'est pas conforme aux prescriptions de l'art. 12 de la loi susmen-

tionnée, puisqu'il ne se trouvait pas entre les sacs et la caisse une couche de sciure de bois ou une matière analogue. Quoique plusieurs raisons puissent être invoquées pour ou contre, il faut néanmoins blâmer énergiquement la manière de faire de la Société des Explosifs en ce qu'elle ne s'est pas conformée strictement aux prescriptions de la loi.

Ces faits et d'autres analogues ont laissé l'impression que si des défauts ont été relevés dans l'examen des sept caisses en question, il y a tout lieu de croire que les 2214 caisses dont le contenu fit explosion, n'étaient pas non plus sans défaut; et s'il n'est pas probable, au moins est-il possible que l'existence de ces défauts ait contribué à la cause de l'explosion.

9° En passant, on peut faire remarquer que la Société Sud-Africaine fait venir d'Europe des gélatines et tous les autres explosifs employés ici, et qu'ici, dans la fabrique, ces produits sont simplement mis en cartouches, et que même les caisses sont importées, comme aussi les bois destinés à réparer les caisses brisées.

10° Il y a plusieurs faits, contestations et allégations comme, par exemple, celles de malveillance, de corruption et autres sur lesquelles la Commission n'a pas cru devoir s'arrêter, soit qu'ils ne se rattachassent pas au but de l'enquête, soit qu'ils ne parussent pas suffisamment établis.

11° *Résultats de l'analyse chimique.*

Comme il ressort du rapport des experts qui avaient reçu de la Commission la mission de faire l'examen chimique et physique de la gélatine explosive, leur examen s'est porté principalement sur :

- a) l'épreuve de chaleur,
- b) l'épreuve de liquéfaction,
- c) l'épreuve d'exsudation

suivant les prescriptions de la loi anglaise du 5/8 1875.

De même ils ont établi la composition centésimale et cherché si l'explosif contenait de l'acide libre.

Les rapports des experts sont d'accord pour dire que la gélatine soumise avait une composition normale

de 92,70 % nitroglycérine,
7,20 % coton collodion,
0,10 % humidité.

Total 100 00

La Commission relève aussi dans le rapport des experts, qu'ils n'ont pas trouvé de trace d'acide libre (ce qui, comme on sait, exerce une mauvaise influence sur les produits à base de nitroglycérine) et que la gélatine a bien supporté les épreuves de stabilité prescrites.

Se basant sur les recherches des experts, la Commission doit conclure que la gélatine en question satisfait à toutes les exigences imposées à une bonne gélatine.

12° Pour conclure, la Commission attire l'attention de Votre Excellence sur la déclaration du sieur Taddlock, un spécialiste célèbre, qui constate que puisque la gélatine était de qualité irréprochable, il est impossible que cette gélatine ait pu détoner à la suite d'un choc, — comme celui qu'elle a subi — qu'il doit y avoir eu erreur ici ou là, ou qu'il y a quelque part un vice secret, par suite duquel l'explosion a été causée par suite du choc du train de manœuvre contre l'autre train.

Quoiqu'il résulte de l'audition des témoins qu'il y a eu plusieurs agissements entachés d'imprudence ou d'indifférence qui ont peut-être contribué à produire l'explosion, la Commission n'a pas réussi à en découvrir la cause directe.

Il en résulte aussi que, pendant l'opération du chargement et du déchargement des chariots sur wagons et réciproquement, on traitait parfois la marchandise sans aucun soins et avec rudesse, de sorte que très vraisemblablement

la cause directe de l'explosion trouve là son origine, auquel cas on ne la découvrira jamais, pour la raison que les personnes qui se trouvaient dans le voisinage immédiat de l'accident ont toutes disparu.

La Commission, estimant avoir rempli sa mission, a l'honneur d'être

avec le plus profond respect
les serviteurs de Votre Excellence

J. S. SMIT,

Président.

J. KLINKE,

Ingénieur des mines de l'État.

J. F. BEER,

Commissaire spécial.

J. C. V. d. HERWE,

Commissaire des mines.

Johannesburg, le 11 avril 1896.
