FONDÉ EN 1891

LE NUMÉRO 15 CENTIMES

L'Egalité

DE ROUBAIX-TOURCOING

Lundi 27 Juin 1921

LE NUMÉRO 15 CENTIMES

Les Guerres

La guerre continue entre la Grèce et la Turquie

Athènes, 25 juin. — Le Conseil des ministres a approuvé le texte de la réponse de la Grèce à la note des Alliés. Cette réponse sera remise aujourd'hui.

La réponse grecque ne consentira en aucune façon à l'évacuation de l'Asie-Mineure ni à une suspension d'hostilité.

Le gouvernement grec ne semble pas devoir changer dans sa volonté de continuer la lutte. Parvenu, après un grand effort financier, à doubler les effectifs de son armée d'Orient, le gouvernement considère sans doute qu'il se trouvera en meilleure posture pour traiter la question politique, après une première victoire qui lui semble assurée. Selon des renseignements contrôlés, Kemal ne disposerait pas sur le front hellénique, de plus de 85.000 hommes, avec 150 canons, une partie de l'armée kémaliste étant forcée de s'égrener le long des routes qui aboutissent à des ports, où les centres d'approvisionnement sont bombardés par la flotte hellénique. Le roi Constantin se rendra probablement au front la semaine prochaine.

La Russie a déclaré la guerre au Japon

LES HOSTILITES ONT COMMENCE

Londres, 25 juin. — Les troupes bolchevistes ont attaqué les troupes japonaises en Sibérie, à l'est de Nicolaïesk.

Le correspondant du « Daily Telegraph » annonce aujourd'hui, d'après son correspondant de Berlin, que Tchitcherine a notifié aux puissances l'état de guerre entre la Russie et le Japon.

La Guerre d'Irlande

DES CHEVAUX ONT ETE VICTIMES DE LA CATASTROPHE D'ADAVOYLE

D'après les derniers détails parvenus sur la catastrophe d'Adavoyle, le train transportait 104 hussards et 113 chevaux, revenant de Belfast, où ils avaient fait partie de l'escorte du roi lors de l'inauguration du Parlement et rentrant à Dublin.

L'explosion des bombes ne fit dérailler que le seul train comprenant des wagons de chevaux, qui, entraînant le wagon du chef de train, roulèrent au bas du ravin.

Outre les 30 chevaux tués sur le coup, de nombreux autres grièvement blessés durent être achevés par les soldats, qui les abattirent à coups de fusil.

Si les bombes avaient éclaté quelques secondes plus tôt, l'avant du train, rempli de troupes, eût été complètement détruit.

ON S'EST BATTU A COUPS DE BOMBES DANS LES RUES DE CORK

Plusieurs attaques à coups de bombe se sont produites hier à Cork, contre des postes de police.

Les passants, très nombreux dans les rues, se hâtèrent de regagner leur logis. Les troupes, mandées en hâte, arrivèrent sur les lieux et commencèrent à battre les rues. Plusieurs échauffourées se produisirent, au cours desquelles trois enfants furent grièvement blessés. Une cinquantaine de personnes blessées plus ou moins grièvement, furent transportées dans les hôpitaux.

La Haute-Silésie va être évacuée

Berlin, 25 juin. — On mande de Breslau au « Journal de Berlin à midi » : le général Hœfer, chef de l'auto-proteclion, a été avisé par le général Henniker que le dernier plan d'évacuation de la Haute-Silésie avait été adopté dans ses points essentiels et qu'il allait maintenant être exécuté.

D'après ce plan, les Polonais doivent avoir d'ici au 28 juin évacué la première zone, y compris les villes de Hindenburg et Gleiwitz. Le délai du 30 juin au 3 juillet est fixé à l'auto-protection pour se retirer dans la région de Leobschutz et de Kreutzburg.

Le 2 juillet, les Polonais commenceront l'évacuation de la deuxième zone. Le 3 juillet, la 3e zone, y compris Beuthen, devra avoir été évacuée. Le 5 juillet, les insurgés polonais devront avoir franchi la frontière silésienne et l'auto-protection allemande la frontière de la Silésie moyenne.

La réunion du Conseil suprême

Londres, 25 juin. — L'agence « Reuter » apprend que M. Briand a suggéré, qu'en raison de diverses occupations, la prochaine réunion du Conseil suprême n'ait pas lieu avant le 10 juillet. Bien qu'aucune date n'ait encore été fixée, il est probable que le Conseil se réunira à Boulogne dans la deuxième semaine du mois prochain.

Le "Goliath" en panne

L'AVION DE SECOURS ENVOYE AUX SENATEURS QUI L'OCCUPAIENT EN A FAIT AUTANT.

Amiens, 25 juin. — Par suite d'une panne de radiateur, le « Goliath », qui transportait la commission sénatoriale française de l'aviation, laquelle avait quitté Londres cet après-midi, à 15 heures 40, a dû atterrir près d'Amiens.

Un avion de secours a été envoyé pour prendre les voyageurs.

Gêné par la nuit, l'avion a dû atterrir à Breteuil où les passagers passeront la nuit. Ils repartiront demain matin par la voie des airs.

Le désespoir d'une simple d'esprit

SUR LE POINT D'ÊTRE MERE, ELLE SE JETA DANS UN PUITS ET MOURUT

Berthe Saniez, 29 ans, ménagère, se trouvant dans une position intéressante, s'est jetée dans un puits, au hameau d'Ovillers, près de Forest, arrondissement d'Avesnes, le 22 juin. Il fallut près de deux heures d'efforts à ses deux cousins, Hector et Célestin Saniez, pour la retirer de ce puits, profond de 25 mètres. Elle était encore vivante. M. le docteur Lestoquois, appelé, la jugea perdue et tenta de sauver l'enfant. Aidé d'une sage-femme, il procéda à l'accouchement; l'enfant, ayant reçu un coup, vint mort-né. La mère mourut quelques instants après. Cette malheureuse, qui était simple d'esprit, était très affectée de son état de grossesse et avait déjà ressenti les premières douleurs.

Catastrophe de Chemin de Fer sur la ligne Lille-Paris

::: Un Express se disloque entre ARRAS et ALBERT :::

Deux wagons de voyageurs sont précipités en bas d'un talus

25 MORTS - 70 BLESSÉS

(DE NOS ENVOYES SPECIAUX)

Albert, 25 juin. — Par une journée de radieux soleil et de chaleur torride, l'express 328, formé à Tourcoing et partant de Lille à 13 heures 40, pour Paris, où il doit arriver à 17 heures 40, est couru, samedi, vers la mort !

Hier après-midi, vers 3 heures, une sinistre rumeur se répandait dans notre ville. Des voyageurs débarquant en gare annonçaient qu'une effroyable catastrophe venait de se produire, dans la Somme, à Beaucourt-Hamel, petite localité complètement détruite par la guerre et située entre Albert et Miraumont, à 90 kilomètres environ de Lille. On annonçait que plusieurs wagons étaient tombés dans une rivière; on parlait d'une centaine de victimes.

Cette lugubre nouvelle causa en un instant, dans toute la population lilloise, une indescriptible émotion. Chacun se précipitait aux informations, aux sources qu'il croyait les plus sûres. Les sonneries de téléphone carillonnaient de toutes parts et à la gare, les employés étaient assaillis, débordés par toutes les personnes anxieuses qui avaient un parent ou un ami dans le train.

Bientôt, nous avions la triste conviction que la lugubre nouvelle ne présentait pas l'exagération grossie habituellement dans les tragiques racontars colportés de bouche en bouche.

— C'est très grave, nous assura-t-on. Il s'agit d'une véritable catastrophe.

Le temps de sauter dans une auto et nous voici en route pour Beaucourt-Hamel.

Douai, Arras, disparaissent dans la poussière du chemin et nous entrons dans la zone rouge, trouée de cratères énormes, couverte des décombres de villages jadis coquettement tapis sous les verdures et aujourd'hui en ruines informes.

Par une route encaissée, bordée de tas d'obus, de barbelés entassés d'où émergent des floraisons sans fin de coquelicots, couleur de sang, nous arrivons au cimetière d'Hébuterne et quelques kilomètres encore, nous voici sur le théâtre de la catastrophe.

Lamentable spectacle

A l'entrée du village de Beaucourt-Hamel, marqué seulement par quelques baraquements, des autos stationnent et sous le ciel bleu rayonnant d'un soleil implacable, des hommes d'équipes transportent, sur une civière improvisée, une victime, sanglante loque humaine, dans la petite gare nouvellement reconstruite, où déjà sont alignés des cadavres d'hommes, de femmes, de poilus et d'enfants.

Des médecins, des dames de la Croix-Rouge, venus d'Arras, d'Amiens, de tous les environs, stationnent aux abords de cette morgue improvisée, après avoir prodigué leurs soins aux blessés, au nombre d'une soixantaine, qui déjà ont été transportés, par trains spéciaux, vers les hôpitaux de ces villes.

— C'est affreux ! nous dit une infirmière aux cheveux gris, en essuyant ses larmes.

— Où l'accident s'est-il produit ?

— Là-bas, à deux cents mètres d'ici, vers Miraumont.

Ce nom seul, si souvent paru dans les communiqués de guerre, évoque l'idée de mort et de sang.

En longeant la voie, où fourmillent des équipes d'ouvriers de la Compagnie amenés en wagons de toutes les gares avoisinantes pour la réparation de la voie et le sauvetage, nous arrivons, après quelques minutes de marche, à l'endroit où tant d'infortunés, partis de Lille, de Douai ou d'Arras, la joie au cœur, confiants et insouciants, ont trouvé une mort horrible ou rougi l'herbe du sang giclant de leurs blessures.

Le spectacle qui s'offre alors à nous est d'une horreur poignante. Deux wagons sont tombés de la voie en remblai dans les marécages de l'Ancre. Le fourgon de queue encore rempli de bagages, a été précipité du pont qui surmonte la rivière, dans un petit étang, connu sous le nom de «source du Vivier».

L'un des wagons de voyageurs, couché sur le côté au pied du talus, a gardé sa structure. Les vitres, les banquettes sont brisées, des portes sont défoncées, mais la carcasse a gardé son ossature.

Puant à la voiture précédent immédiatement le fourgon, elle gît en masse informe, complètement renversée, les roues en l'air. Brisé, broyé, réduit en morceaux, ce wagon de troisième classe, comme le précédent, semble avoir été bombardé.

Chose curieuse, une distance de plusieurs mètres, sépare chacune des trois épaves.

Dans les herbes folles du terrain ravagé par les obus, partout, des flaques et des traînées de sang se mêlent à la rougeur des coquelicots, à côté de débris de tous genres. Les fers du wagon culbuté sont tordus, ses planches éparses en morceaux.

Des chapeaux, des vestons, des jaquettes de femmes, des boas et des paniers de provisions, maculés de boue et de taches rouges jonchent le sol. Ici une natte de longs cheveux blonds ondulés; là une poupée au visage écrasée; plus loin, un petit sac à main voisinant avec une musette de soldat.

Et partout, la vision hallucinante, horrifiante, de sang congulé, déjà noirci par l'ardeur du soleil.

Récit d'un témoin

Le rapide est en train de se renverser !

« Ce fut à la fois quelque chose de très simple et de très vite fait », nous dit une personne de Beaucourt-Hamel, Mme Dehon qui, à quelques mètres du lieu de l'accident, fut le témoin horrifié de la catastrophe.

Nous avons eu la bonne fortune de pouvoir interviewer ce témoin qui, de façon très précise nous donne tous les détails concernant le terrible événement.

« Le train arrivait à son allure normale, celle qu'il a toujours à cet endroit, c'est-à-dire environ 60 kilomètres à l'heure. Je le regardais passer de la citée des employés du chemin de fer, lorsque tout à coup, je remarquais que les trois derniers wagons semblaient se soulever de la voie.

« Cela ne fit presque pas de bruit... de la fumée... de la poussière... puis une sorte de raclement sec... et les trois derniers wagons s'effondrèrent.

« Mon Dieu ! criais-je à un voisin, le rapide est en train de se renverser !...

« En une seconde de temps, cela fut fait.

« Quelques minutes plus tard, tous les ouvriers de la voie et les habitants de la citée du chemin de fer, hommes et femmes, étaient sur les lieux de la catastrophe.

« C'était horrible !... Le fourgon de queue avec tous les bagages, gisait renversé sur le côté, dans le lit de la rivière « L'Ancre », juste au pont de Beaucourt, situé à environ 200 mètres de la gare du même nom.

« Le wagon qui venait ensuite avait été, lui, complètement retourné. Ecrasé, il gisait en bas du remblai.

« Le spectacle était épouvantable. Tous les gens qui se trouvaient dans ce wagon, qui était le dernier wagon de voyageurs du train, étaient tués ou blessés très gravement. Nous les avons ramassés en tas, broyés, quelques-uns réduits en bouillie, écrasés sous la cloison de fer des W.-C. du compartiment qui s'était déplacé et avait « balayé » en quelque sorte tous ces malheureux pour les broyer tous ensemble.

« C'était navrant toutes ces chairs emmêlées. Pêle-mêle, il y avait là des soldats, des femmes, des enfants.

« J'ai su après que deux jeunes mariés, en voyage de noce, étaient parmi les victimes.

Ce dont je garde le plus l'impression, ce fut de voir un homme, un rescapé, devenir fou après s'être rendu compte que sa mère, sa femme, et sa sœur, étaient parmi les morts.

« L'avant-dernier wagon de voyageurs, lui, s'était renversé sur le côté. Dans ce wagon, se trouvaient les blessés légèrement. On put les sortir par la portière.

« Enfin, un autre wagon, simplement sauté hors des rails, ne contenait que quelques blessés par éclats de vitre et des contusionnés.

« De suite, avec les ouvriers de la voie, et selon mes forces, j'ai contribué au sauvetage. Mais, croyez-moi, je garderai longtemps devant les yeux la vision de cette scène d'horreur, à laquelle le hasard m'a fait assister ».

Ce que dit un ouvrier de la voie

Nous interviewons ensuite un ouvrier qui travaillait à la réfection de la voie, tout près du pont de Beaucourt, et qui fut des premiers à se trouver sur les lieux de la catastrophe.

Le brave homme nous confirme d'abord les dires du témoin précédent.

Puis, comme nous lui demandons : « Quelles sont, selon vous, les causes de la catastrophe ? Est-ce un rail qui a cédé au passage du train ?...

— Non, je ne crois pas, nous répond-il. La catastrophe, selon moi, est due à une rupture d'attelage, qui projeta l'avant-dernier wagon du train hors la voie. C'est ce wagon qui s'est renversé entièrement et alla s'écraser en bas du remblai, cependant que le fourgon de queue était projeté dans la rivière de l'Ancre et que le wagon qui précédait le premier était renversé sur le côté.

Ce qui semble drôle, par exemple, c'est que la chute des wagons culbutés ait eu lieu en dedans de la courbe.

— Mais, comment expliquez-vous cette rupture d'attelage ?

— Elle a peut-être pour cause un surcroît de fatigue dans la traction des wagons, par suite du mauvais état du terrain, qui est sur fond marécageux à cet endroit. A quelques cent mètres de là il y a quelques jours un wagon a déjà sauté hors du rail. Mais il n'y eut pas d'accidents.

Le courage du chef de train

Ce que vous devriez signaler, nous dit notre interlocuteur, c'est le courage du chef de train du 328. Il était dans le fourgon qui fut précipité dans la rivière. Sitôt retiré de sa fâcheuse position et quoique blessé, il a tenu à aller lui-même poser des pétards d'arrêt en aval de la catastrophe, dans le but d'empêcher un autre accident de se produire. Sa conduite courageuse vaut d'être signalée. Ce ne fut qu'après avoir accompli cette besogne qu'il consentit, blessé lui-même, à se laisser évacuer.

Les secours ont-ils tardé à arriver ? demandons-nous encore.

— Non. La partie intacte du train 328 a continué dans la direction d'Amiens, et environ 25 minutes plus tard, le premier train de secours venant d'Arras et Miraumont arrivait, avec des soldats du 3e régiment d'infanterie, des docteurs et des infirmières. Aux petits blessés, on faisait de suite un pansement sommaire et on les expédiait soit sur Arras, soit sur Amiens.

Le dégagement des grands blessés et des morts dura assez longtemps, mais à 5 heures 30, cette triste besogne était terminée. C'est égal, je garderai longemps le souvenir de cette horrible catastrophe.

Comment s'est produite la Catastrophe

A notre arrivée à Beaucourt, le haut personnel de la Compagnie du Nord, la police spéciale et la gendarmerie avaient commencé leur enquête. Celle-ci n'a encore donné aucun résultat concluant. Hâtons-nous de dire que dès maintenant toute idée de malveillance, de sabotage criminel, doit être écartée. On se trouve en présence d'un épouvantable accident d'ordre matériel et que rien, semble-t-il, ne pouvait faire prévoir.

L'hypothèse d'un attentat ne saurait être envisagée. C'est l'opinion formelle des directeurs et ingénieurs que nous avons pu interroger : MM. Moyraud, chef adjoint de l'exploitation; Willard, chef du mouvement; Maison, directeur du contrôle.

Dix minutes avant la catastrophe, l'express parti de Lille à 13 heures 28 était passé au même endroit sans encombre.

Ce sont les wagons de queue du train 328 qui sont sortis des voies : le fourgon, les deux voitures le précédant. Un quatrième wagon de voyageurs a également déraillé, mais il est resté sur le ballast et les voyageurs qui s'y trouvaient n'ont reçu que des blessures sans gravité.

Les vingt-cinq morts ont tous été retrouvés sous les débris du wagon, complètement renversé, attelé devant le fourgon à bagages.

Du wagon couché sur le côté, on n'a retiré que des blessés, plus ou moins grièvement atteints.

Comment s'est produite la catastrophe ? La question reste entière pour le moment.

S'agit-il d'une rupture d'attelage, d'un écartement de rails ou bien la voie a-t-elle cédé sur ce terrain marécageux.

C'est ce que l'enquête, qui s'est continuée toute la soirée, et se poursuivra aujourd'hui, établira sans doute.

Intéressant récit

L'endroit où s'est produit le tragique événement est situé à un peu plus de deux cents mètres de la gare de Beaucourt.

L'express, nous a déclaré un témoin, avait franchi le pont qui surmonte l'Ancre et filait vers Albert, quand soudain j'entendis des cris de détresse en même temps que je vis s'élever un épais nuage de poussière. Je n'avais entendu aucun bruit de choc et l'express continuait sa route, il avait déjà dépassé la gare d'une centaine de mètres, quand il s'arrêta, ayant laissé derrière lui quatre wagons, dont trois étaient tombés du remblai.

On se précipita aussitôt au secours des victimes, mais les moyens de sauvetage étaient bien précaires. Le chef de gare, M. Furtel, arriva des premiers avec deux hommes d'équipe et le garde-barrière. Des hommes, des femmes, sortirent également en toute hâte des deux baraquements construits en face du théâtre de la catastrophe.

Dès qu'il se fut rendu compte de la gravité de l'accident, le chef de gare téléphona à Arras, Amiens, Albert, Achiet, demandant des secours en toute urgence.

Dans ces diverses localités, les médecins et le service sanitaire furent réquisitionnés, avec tout le matériel disponible, mais il s'écoula nécessairement un certain laps de temps avant leur arrivée et l'organisation efficace des secours aux blessés.

Dans l'intervalle, les employés de la gare de Beaucourt, les rares habitants de ce village en ruine et une équipe de la gare de Miraumont avaient procédé aux premiers sauvetages.

L'enquête administrative

La catastrophe fut connue à la gare d'Arras un peu avant 4 heures du soir. Un train de secours fut immédiatement organisé, qui transporta sur les lieux le matériel de sauvetage nécessaire, des pansements, des médicaments, puis embarqua toutes les personnalités médicales qu'il fut possible de recruter dans la ville, ainsi que des infirmiers militaires. Les choses se passèrent de la même façon à Amiens et à Longueau. De ce dernier endroit partirent, notamment, des appareils de levage, nécessaires au dégagement de la voie et des victimes.

Dès la première heure, M. Maison, directeur du contrôle à Paris, partait pour Beaucourt-Hamel, où se trouvaient déjà MM. Moyrand et Willard, chefs adjoints du mouvement, à Paris, ainsi que M. Rollin, de l'inspection d'Amiens.

Ces messieurs, escortés par M. L'Honmedé, sous-préfet de Péronne, procédèrent à l'enquête administrative.

Peu de temps après, survenait le parquet de Péronne, représenté par un substitut faisant fonctions de juge et un greffier. Remarquée également la présence de M. le président du tribunal de Péronne.

Les victimes

Comme nous le disons d'autre part, les morts, au nombre de vingt-cinq, furent transportés sur des civières dans la gare de Beaucourt.

Les blessés furent soignés sur place, en attendant d'être dirigés, par trains spéciaux, sur Amiens et Arras.

« Le nombre des blessés, nous a déclaré le docteur Pointin, médecin de la Compagnie du Nord, à Amiens, dépasse soixante, dont vingt sont atteints très grièvement. Les blessures sont, en général, des fractures multiples et des plaies à la tête.

Un acte d'héroïsme

On nous signale un trait de vaillance, vraiment remarquable et digne d'être noté. Le chef de train, qui se trouvait dans le fourgon avec trois employés, bien que fortement contusionné, réussit à se dégager de son wagon tombé dans l'Ancre et, n'écoutant que son courage, surmontant sa douleur, courut placer des pétards sur les voies, évitant ainsi une nouvelle catastrophe.

L'admirable abnégation de ce modeste employé mérite plus que des éloges.

Dans la soirée, ce vaillant chef de train, encore en proie à une bien compréhensible émotion, a été amené à Lille.

La veillée des morts

Dans la petite gare de Beaucourt-Hamel, récemment reconstruite, et toute proprette, on a rangé les cadavres dans la salle d'attente et ses dépendances. C'est un triste et lugubre spectacle. Tous ces êtres, tout à l'heure encore pleins de vie, d'entrain, de gaieté, sont là, étendus côte à côte, livides et sanglants.

Certaines faces sont douloureuses, portent la marque de la souffrance; d'autres, semblent refléter une paix sereine. Pour ceux-là, la mort a dû être foudroyante. Par terre, il y a du sang, des débris de vêtements, des chaussures.

Hommes, femmes, enfants, voisinent. Les défunts et les défuntes sont de toutes les conditions sociales. La grande faucheuse en a fait des égaux pour jamais. Petit à petit, à partir de 8 heures du soir, des parents arrivent, d'Amiens ou d'Arras, anxieux, cherchant à savoir si l'être aimé qu'ils savaient dans le train, n'est pas parmi les victimes.

On les laisse pénétrer dans la salle... Fiévreusement, ils examinent, scrutent..., et quel soulagement quand celui, celle qu'ils cherchent ne se trouvent pas parmi les victimes !...

Ces scènes lugubres se prolongent jusqu'à la nuit tombée. En ce pays de dévastation et de ruines, le spectacle prend une grandeur tragique qui, à quelques années de distance, nous reporte au grand drame sanglant qui s'est déroulé dans ces parages et dont tout porte encore la marque dans les environs.

Les blessés

VADIN Fernand (belge, demeurant en Belgique).
Mme JACQUET Fernande, d'Arras.
JACQUET Aimé, d'Arras.
André ROCHE, de Marly-en-Compiègne.
Louis CARRE, cabaretier, à Coutiches.
Mme TRUANT Marie, de l'Oise.
Mme GACONDE Thérèse, 27, rue de la Redoute, à Roubaix.
Lucienne D'HONDT, de Royes-Boissies.
Ange D'HONDT, de Royes-Boissies.
Mme CONSTANS Séraphin, 59, rue Léon-Gambetta, Lille.
René CONSTANS, 59, rue Léon-Gambetta, Lille.
Léon GOREZ, rue des Récoltets, 47, à Valenciennes.
Aimé MARTIN, Lille.
MARTIN Pierre, 100, rue Boucher-de-Perthes, Lille.
Mlle Olga VERITE, de La Neuville-sur-Corbie.
PLAYE Albert, demeurant au dépôt de Valenciennes.
VINCKE Omer, Epinay-sur-Seine.
BACLE Emile, rue de Condé, 171, à Anzin.
MORTELETTE Clovis, de Paris.
Mme MORTELETTE-CLORES, de Paris.
MARTIN Alfred (Belgique).
MARTIN Maurice, à Denain, 29, rue de Quesnoy.
Mme MARTIN Marie-Louise, même adresse.
Mme MARTIN Raymonde, Villemomble.
MARECHAL Maurice, de Caen.
LANNOY Raymond, à Ecautpont.
Alphonse CHATELAIN, de Paris.
CATHELAIN Léon, de Paris.
Mlle FAREZ Berthe, d'Arras.
MINEUR Paul, Aulnoy-lesValenciennes.
LEROY Julien, d'Abbeville.
VERNE Fernand, Montmagny (Seine-et-Oise).
MAUGOUANT Georges, Saint-Germain-en-Laye.
RUDIGNY Henri, à Saint-Cloud.
Mme LOCKER, 57, rue Jacquemars-Giélée, à Lille.
GONDINOT, à Villemomble (Seine-et-Oise).
Mme LEDOUX, de Reihel.
Charles HUGUES, de Paris.
Mme SMUYL, de Malo-les-Bains.
Pierre VAST, 16e Compagnie Autos, Lille.
Louis MAHIEUX, de Saint-Gratien (Seine-et-Oise).
BAUDRY Marcel, d'Ermont (Seine-et-Oise).
SADRIN Eugène, Issy-les-Moulineaux.
GILLONT Camille, Issy-les-Moulineaux.
LEBLOND Raymond, d'Amiens.
DORIENT Alexandre, Laigneville (Oise).
GALLET Paul, d'Enghien-les-Bois.
BAUCHE Alfred, Se. R. I., 1re Cie, détaché à Berck-Ville, chez ses parents, Lille.
Jean BOURGEOIS, 32 ans, de Lille.
Mme Germaine LESECQ, à Douai.
Jean MASSIGNE, de Sin-le-Noble.
Mme Veuve MUYSEMIE Marie, 33 ans, de Malo-les-Bains.
Augustin PLACAR, de Lourches.
Jules DESMOY, 21 ans (belge).
Henri MORTELETTE, de Paris.
Alfred BOULET, de Bergues.
LEC, de Paris.
Mme Berthe FAREZ, d'Arras.
Camille DE MOOR, de Watteren.
Gustave ELDEBERT, de Watteren.
Désiré MANCHON, de Vannes.
Henri BOURSOT, d'Issy-les Moulineaux.
Emile MINEUR, à Aulnoy-les-Valenciennes.

Les Morts

Il y en a vingt-cinq. Ils furent dégagés à grand'peine de dessous les wagons en miettes et transportés dans la salle d'attente de la gare de Beaucourt-Hamel et l'une de ses dépendances.

Les blessures qui ont occasionné leur décès sont des plus diverses. En général, peu de membres coupés, mais plutôt écrasement, blessures par pénétration de débris de bois ou de métal.

Peu de ces malheureux ont pu être identifiés. Il faisait chaud, la plupart des hommes avaient quitté leur veston pour se mettre à l'aise.

Dans les poches de ces vêtements, que l'on retrouva pêle-mêle, après l'accident, il y avait bien quelques menus objets qui auraient permis d'identifier leur propriétaire si celui-ci avait été complètement vêtu, mais on sait que ce n'était pas le cas.

Ce sont MM. Le Tesse, commissaire spécial à Albert, et Deliencourt, commissaire spécial adjoint, à Amiens, aidés par quelques employés du chemin de fer, qui s'employèrent à assurer le service d'identification.

Voici la liste qu'ils nous ont communiquée

Mme CHATELAIN Elisa, 32 ans, demeurant à Paris, sa fille Anthime, 13 ans, et Mme veuve CHATELAIN-MERCIER, 76 ans, même domicile.

Mme NOURY, d'Argenteuil, et ses deux enfants, âgés de 3 et 1 ans.

M. LANDOUZY Kléber, de Paris, né à Wignehies (Nord), le 26 janvier 1891.

Le caporal BERNARD René-Louis, né le 14 octobre 1900, à Paris, et dont les parents habitent 19, boulevard de la Villette, à Paris.

M. REBIERES Auguste, né dans la Corrèze, le 3 décembre 1886, demeurant à Paris, 13, cité Dupont.

Un jeune homme paraissant être Auguste GEOFFROY, né le 9 juillet 1908, à Tinchenies (Belgique).

Le reste des morts n'a pu être identifié. En voici les signalements. Ceux-ci figurent parfois en double sur la liste qui suit, cela tient à la façon un peu hâtive dont cette funèbre besogne a été conduite, dans le profond désarroi et l'émotion intense qui résulte de cette catastrophe.

— Un homme inconnu, 40 ans environ, taillé, 1 m. 68, forte corpulence. Cheveux noirs. Pantalon noir rayé bleu, caleçon blanc en zéphir. Chaussures noires avec tiges de drap de même couleur. Portait une montre en acier bruni. Dans son portefeuille, un billet de banque de 50 francs et de la petite monnaie. Un ceinturon de cuir verni noir, avec plaque de cuivre sur laquelle on lit ces mots : Patrie, Honneur.

— Un homme inconnu. Cheveux blonds, moustache coupée à l'américaine. Pantalon en pékin rayé noir; souliers vernis.

— Une femme inconnue, de 25 à 30 ans, portant un bracelet en celluloïd blanc à fleurs vertes; costume rouge à dessins noirs et blancs.

— Un homme inconnu, 65 ans, environ, moustache blanche, forte corpulence.

— Homme inconnu, 30 ans environ. Cheveux chatain foncé, moustache brune. Sur la chemise, on relève les initiales H. D.

— Homme inconnu, de 40 à 45 ans, cheveux chatain foncé, moustache brune. Sur tron à rayures bleues.

— Femme inconnue, de 35 à 40 ans, paraissant être Mme Magenez. Cette dame avait sur elle un billet de chemin de fer à moitié prix : Valenciennes à Etaples.

— Femme inconnue, âgée d'environ 30 ans. Portait une petite montre en or avec sautoir et plusieurs médailles.

— Femme inconnue, 25 ans environ; cheveux chatain clair. Robe noire, corsage bleu foncé.

— Homme inconnu; 35 à 40 ans environ, forte corpulence. On a découvert qu'il était charpentier de son état.

— Homme inconnu, 65 ans environ, forte corpulence, est titulaire de la médaille de 70 et d'une médaille de sauvetage.

— Homme inconnu, 35 à 40 ans, taille 1 m. 68. Sur sa chemise, les initiales H. L.

— Une femme inconnue, 35 à 40 ans; vêtue d'une robe en satin noir. Chaussée de souliers vernis, coiffée d'un chapeau noir, gants en fil gris.

— Une femme inconnue. Portait au doigt une alliance à l'intérieur de la quelle sont gravées les lettres A. D. G. P., et cette date : 14 août 1913.

— Une femme inconnue, 25 ans environ. Cheveux châtain blond, forte corpulence. Robe noire. Corsage bleu foncé. Porte une broche en métal doré.

— Une femme inconnue, 30 à 45 ans, forte corpulence. Porte un soutien-gorge et sur la chemise une flanelle couleur kaki. Jaquette noire, sous laquelle un peignoir rayé noir et blanc.

— Homme inconnu, 35 ans environ, forte corpulence. Dans sa poche, un ticket de Somain à Paris. Porte un pantalon à la hussarde en velours marron, forts souliers. Aspect d'un travailleur manuel.

Les cadavres des victimes de cette catastrophe ont été laissés sur place. Aujourd'hui, il sera procédé si possible à des vérifications plus complètes et à des reconnaissances s'il y a lieu.

L'émotion à Lille et à Paris

La nouvelle de la catastrophe a causé à Lille une émotion grandissante.

Pendant toute la soirée, ceux de nos concitoyens qui avaient des parents ou des amis dans l'express 328, n'ont cessé d'aller aux informations à la gare et dans les bureaux du « Réveil » ce fut jusque tard dans la nuit, une allée et venue continuelle.

A Paris, la nouvelle de catastrophe survenue près de la gare de Beaucourt-Hamel a été connue assez tard à la gare du Nord. Sitôt l'arrivée du train, à 19 h. 15, les parents et les amis des voyageurs non débarqués par ce train, ont stationné dans la salle des Pas-Perdus de la gare, anxieux et rendus quelque peu nerveux par le manque de nouvelles.

A 23 heures 15, le rapide venant de Tourcoing et de Lille entrait en gare. Très entourés et questionnés, les voyageurs racontaient leur passage près du théâtre de l'accident ; la voie est à l'heure actuelle complètement déblayée.

Ajoutons que le service sur la ligne Lille-Paris n'a été interrompu à aucun moment. Il s'est fait à contre-voie. Les voyageurs qui se trouvaient dans les wagons restés indemnes de l'express dérailé ont continué leur route sur Paris, où ils sont arrivés avec un sensible retard.