

**Zeitschrift:** Le pays du dimanche  
**Herausgeber:** Le pays du dimanche  
**Band:** 2 (1899)  
**Heft:** 82

**Artikel:** Ce qu'on risque en chemin de fer  
**Autor:** Dieudonné, Emile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-248957>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.02.2026

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

beaucoup de jeunes soldats, un entr'autres du 3<sup>e</sup> hussard, âgé de 18 ans seulement.

J'avais échangé avec un sergent de la 5<sup>e</sup> compagnie, une montre que mon frère cadet Joseph Herménégilde en me quittant après la conduite jusqu'à Damvant, village limitrophe du département du Doubs, venu de me donner, pour une paire de bottes d'assez belle apparence, et réservée pour ma première garde, à cause du mauvais temps, et obtenu un petit escompte. Sitôt rentré, en les ôtant, et sans efforts pour les tirer, il n'en restait que les tiges, les semelles étaient de fort carton recouvert en cuir, proprement chevillées ; l'œil le mieux exercé y aurait été pris ; je fus néanmoins trouver mon troquer qui après bien des contestations, finit par me donner raison.

A quelques jours de là, je reçus mon décompte de route.

Voici maintenant une drôle d'aventure.

Mes nouveaux amis dont il est parlé plus haut, Mougenot et Lendrot venaient d'Angleterre, où ils avaient été retenus prisonniers par suite de la fâcheuse expédition de St-Dominique commandée par le général Leclerc, beau-frère du premier consul par son mariage avec sa sœur Marie Pauline. Dans l'intention de me distraire, ils m'entraînèrent à la barrière de Fontainebleau pour y goûter du vin blanc doux. Les fréquentes et bruyantes libations et la pipe en mêlant, causaient de l'humeur aux femmes qui dérangeaient le feu pour me laisser prendre le charbon pour allumer le tabac, de sorte que par mon obstination, l'une d'elles alla au poste, et bientôt je me vis au milieu de quatre soldats conduit à la place Vendôme ; ce long trajet dissipait peu à peu les fumées qui me troublaient la tête, et j'étais tout préparé à me défendre quand il me fallut comparaître devant l'adjudant Laborde, connu par son arbitraire. Tout en se refusant de m'entendre, il dit : « 15 « jours de Montaigu » (\*) De suite, les mêmes qui m'avaient amené eurent l'ordre d'aller m'y écrouer.

La première nuit que j'y passai, je ne fus pas peu surpris d'entendre vers minuit piétiner avec un grelot qui rendait un son strident ; au nom de Gaspard, il s'approchait pour manger à la main le tribut journalier de sa visite nocturne à laquelle il ne manquait pas.

Vous seriez longtemps à deviner, si nous disais que ce n'était autre qu'un gros rat, ainsi apprissois, à qui on avait attaché cet objet au cou. Malgré mon aversion pour cette espèce de rebut de la nature, je ne pouvais qu'admirer l'institut de conservation pour tout être vivant.

M<sup>me</sup> Bataillard de Porrentruy qui habitait ce quartier a eu l'attention de m'envoyer chaque matin ma tasse de café.

Je saisissai cette occasion pour obtenir une dispense du port d'arme.

M<sup>me</sup> Fidler que j'allai voir me fit faire connaissance d'un M. Mandar qui, dans les premiers temps de notre réunion à la France, avait occupé les fonctions de président du tribunal civil à Porrentruy, et était ami de mon père. Ils avaient parlé ensemble de moi et elle était chargée de m'engager à le voir, me disant qu'il pourrait m'être utile. Je m'y rendis, et après lui avoir exposé mes raisons, il rédigea une pétition en demande de congé à S E le duc de Feltre ministre de la guerre, dont le style me parut bon. Il était littérateur distingué.

En reconnaissance je crus devoir lui offrir de copier ses œuvres, ce qu'il accepta avec empressement. *La mort d'Abel*, poème épique en trois chants, fut le premier sujet qu'il me confia : j'étais établi dans son cabinet rue Mandar N° 1 près de la place St-Sulpice.

M. Mandar dédiait ses œuvres aux grands. S E le comte de Montalivet, ministre-scré-

taire d'Etat de l'intérieur en avait les prémisses.

Connu par ses libéralités il envoyait un bon sur le trésor ; alors il me retenait pour dîner avec sa dame, on réparait alors les jeûnes et abstinences d'un long carême.

On m'avait aussi chargé de voir Mme de Birague, séparée de son mari, sous-inspecteur des forêts en résidence à Porrentruy, avec sa fille Arsène, belle personne aux yeux d'un noir d'ébène, cheveux à la Titus bouclés ; cette dame occupait un hôtel boulevard des Italiens, au coin de la rue du Helder. N'ayant vu en elle qu'une coquette surannée, je m'en tins à cette visite.

Nous avions encore un compatriote que la bizarre fortune avait assez bien caressé : M Verneur J. Thomas (\*) issu de Savoie, était parti de Porrentruy dès les premiers jours de la Révolution et était parvenu après s'être formé dans la partie administrative, au poste de chef de division à la préfecture de la Seine, et s'était marié. Sa femme venait de passer ses vacances près de la famille de son mari, et ma sœur, très adroite dans les modes était devenue son amie, de sorte que j'avais mon entrée libre dans la maison. Indépendamment de sa charge, il fournissait des articles aux feuilletons des journaux : c'était une compilation tirée de différents sujets qu'il me donnait à copier pour en tirer parti, semblable en cela à l'alambic du distillateur. Il signait J. T. V. (\*) et chaque fois que, de loin en loin, j'apportais un manuscrit, je me mettais à table, c'est tout ce que je tirais de mes veillées. L'oisiveté ne me gagnait pas, je pensais à me pourvoir d'un emploi à ma libération, et je n'avais à cœur que de contenter les personnes qui m'accordaient leur confiance ; je prenais patience en attendant ce moment si ardemment désiré.

Etant ainsi bercé, l'on vint me proposer une place à ma convenance, en ce qu'elle cadrait parfaitement avec mon goût et mon aptitude chez l'auteur historiographe et éditeur des « *Fastes* », le seul existant alors, M. d'Haudricourt, ternisien, rue des SS. Pères 17 à vingt cinq francs de traitement fixe par mois, trois litres de vin par semaine pour déjeuner, et mon couvert.

Il était veuf, père d'une fille qui était dans un pensionnat. Mme veuve Lamidey de Nancy gouvernait sur un bon ton sa maison, on y vivait bien et il régalaient souvent.

Parmi les commensaux, était le capitaine adjudant major M. Dujonquoy envers qui j'usais de prévenances, ayant un soin particulier de remplir son verre au fur et à mesure qu'il le voulait. Il n'ignorait pas de mes démêlés avec M. Thioi qui me punissait de la salle de police, sur la moindre réplique que je faisais à ses paroles sottes et dépourvues de sens ; il m'indiqua un cordon correspondant à une sonnette de son appartement, dont je pouvais me servir au besoin, m'assurant qu'il viendrait de suite me délivrer.

J'étais chargé de la tenue du registre de correspondance, de la vérification des épreuves de texte. Les sujets étaient traités supérieurement, l'auteur n'épargnait rien pour satisfaire ses nombreux abonnés de tous les coins du globe, afin de donner un ouvrage accompli sous tous les rapports sorti des mains des premiers maîtres de la capitale, un vrai *nec plus ultra* du talent de l'homme.

Les batailles rangées, Marengo, le passage du pont d'Arcole, Iéna, Eylau, Friedland, Essling, Wagram, la Moscowa, Lutzen, Bautzen. Leypsic venaient du génie second de M. Martinet, peintre de genre rue du faubourg du Temple 27.

\*) Son père était désigné sous le nom de Pierre la marmotte.

\*) Il s'agit ici de Joseph Thomas Verneur de Porrentruy, publiciste connu sous l'Empire et la Restauration. Il a publié une *Histoire générale des voyages*. (Voir la notice sur la bibliothèque du collège de Porrentruy par Trouillet.)

La cérémonie religieuse du Sacre et du couronnement de Napoléon et de Joséphine dans l'église de Notre-Dame, le 2 décembre 1804 ; le baptême du roi de Rome, né le 20 mars 1811 de son mariage après divorce, avec Marie Louise : j'observe ici que les traits de tous les personnages figurants étaient faits à la plume de corbeau par M. Lafitte Georges, rue de l'Odéon, artiste de premier rang.

Ce recueil datait des premières époques de la Révolution. Parmi les sujets particuliers, je citerai le dévouement du jeune Dézilles lors de la sédition militaire à Nancy ; quelques épisodes de la campagne d'Egypte ; la prise des Pyramides, du Caire ; la bataille d'Héliopolis ; Jaffa ; le combat naval d'Aboukir ; la mort de Kléber ; celle du duc de Montebello, du brave Lassalle, du prince Poniatowski dans l'Elster. On n'occupait que les graveurs de réputation, capables de représenter dignement de tels modèles.

Nous avions aussi des feuilles séparées pour ceux auxquels leurs services ou leurs actions d'éclat y donnaient droit, tels par exemple que M. Delort d'Arbois, devenu général, (\*) alors major au 9<sup>e</sup> régiment de dragons au combat de Wertingen (Brumaire au XIV<sup>e</sup>) puis le jeune colonel Lacuée à l'attaque de la redoute devant Guntzbourg, dans le même mois, qui fut son arrêt de mort, depuis la manifestation de son opinion sur Moreau, envers lequel on n'aurait osé se servir des mêmes procédés dont on s'est servi pour se défaire de Pichegru.

Les généraux Bavarois Deroy et de Wreden y avaient chacun leur page ; depuis lors, ils ont l'un et l'autre tourné leurs armes contre la France à Hanau, après la défaite de Leipzig.

On y représentait aussi la prise de l'île de Malte mal défendue par les vaillants chevaliers de l'ordre de St-Jean de Jérusalem, où Marmont est censé s'emparer corps à corps de leur chef. On sait qu'il a été fait maréchal duc de Raguse, et qu'en ce moment il est exilé.

(A suivre.)

## Ce qu'on risque en chemin de fer

Dans chaque pays on construit de nouvelles voies ferrées : il n'y a pas jusqu'à notre petit coin d'Ajoie qui ne se paie le luxe d'une ligne nouvelle, le Porrentruy-Bonfol, qui commence à se dessiner sérieusement.

La *Quinzaine*, à propos de cette recrudescence de projets ferrugineux, s'est plue à rechercher les accidents fameux qui, ces dernières années, ont ému l'opinion. Cette nomenclature n'est pas sans un certain intérêt. Nos chères lectrices nous excuseront si elles pâlissent un peu à la lecture de ces lignes.

Et d'abord disons pour les rassurer qu'un calcul facétieux est celui de Frédéric Bramwell, qui estima que, si un homme habitait son esprit à la pensée de rencontrer la mort dans un accident de chemin de fer, il aurait à voyager, nuit et jour, en train express, pendant 900 ans pour satisfaire son dessein. La statistique, présentée sous cette forme humoristique est assez rassurante, mais à cette règle pacifique il y a de cruelles dérogations.

Se fondant sur les documents enregistrés par les annales industrielles du Royaume-Uni, on constate qu'en 1859 il n'existaient que 16 000 kilomètres de chemins de fer dans cet Etat, le nombre des personnes transportées atteignait environ 175 000 000, une seule personne sur 8 708 411 était victime d'accident mortel déterminé par des causes extérieures ; en 1897,

\*) L'avocat Béchoux Sébastien, a épousé une demoiselle de cette maison.

il y avait 39 600 kilomètres en exploitation, le nombre des voyageurs dépassait 1 000 000 000 et la moyenne de mort accidentelle était de 1 pour 25 500 000 voyageurs.

Les désastres, depuis cette époque, ont augmenté de fréquence. Cependant la proportion des accidents comparée à l'énorme circulation n'est pas devenue plus menaçante ; il faut reconnaître que les perfectionnements apportés aux systèmes de signaux de couverture des trains en marche, le block-système relatif ou absolu, l'amélioration des voies et du matériel roulant et, en un mot, toutes les inventions de contrôle et de freinage des trains ont largement contribué à ce résultat.

Mais il y a un vieil adage qui dit que « les accidents frappent les familles les mieux réglées ». Les chemins de fer n'échappent pas à cette fatalité malgré les multiples et soigneuses précautions et l'extrême vigilance exercée par les agents responsables : la consternation, de temps à autre, se jette dans le public au récit de quelque effroyable catastrophe nouvelle. Heureusement, les accidents sont peu nombreux, répartis à de longs intervalles et le nombre des voyageurs tués est infinitésimal.

Fixons le souvenir du désastre qui se produisit l'année dernière, entre Heathfield et Mayfield, sur la section du chemin de fer de Londres, Brighton et la côte sud d'Angleterre. Cette ligne est à simple voie sur une longueur d'environ 32 kilomètres, elle décrit des méandres dans les vallées au pied des collines, son profil en long présente une succession de rampes escarpées et de pentes rapides avec des courbes et des contre-courbes sans accompagnement d'alignements droits.

Le moment où le train franchissait une de ces courbes d'environ 500 mètres de rayon, à la vitesse de 40 à 48 kilomètres à l'heure, il dérailla et la plus grande partie du convoi fut précipitée au bas d'un remblai de 18 mètres de hauteur. La locomotive renversée resta engagée sur le côté de la voie. Bien qu'un grand nombre de voitures fussent mises en pièces, il n'y eut que le mécanicien de tué.

Quelques voyageurs, comme cela se produit toujours dans des catastrophes similaires, échappèrent comme par miracle. L'un deux, plongé dans sa lecture, sentit soudainement le train décrire une embardée, la voiture culbuta sur le talus, il fut jeté violemment en avant et vint s'abattre sur le corps de son voisin d'en face, au moment où la superstructure du véhicule fut énergiquement arrachée ; il en fut quitte pour une profonde émotion. Etant donnée l'exceptionnelle gravité de l'accident, il est réellement surprenant qu'on n'ait pas eu à dresser une longue liste de morts. Les dommages que la Compagnie eut à payer aux blessés s'élèvent à la somme de 325 000 francs.

Le plus horrible désastre qui soit jamais arrivé sur les chemins de fer anglais, dépassant même celui du fameux pont de la Tay qui, en s'effondrant, entraîna la mort de 74 voyageurs, eut lieu au mois de juin 1889, à Killooney, sur le chemin de fer du Nord de l'Irlande. Il est désigné sous le nom d'accident d'Armagh.

Une excursion avait été organisée par un établissement d'instruction d'Armagh.

Les excursionnistes, presque tous des enfants des deux sexes, accompagnés d'un petit nombre de leurs parents, étaient au nombre de 1 200. Le premier train, composé de treize voitures emportant 940 voyageurs et d'un fourgon à frein, démarra à dix heures du matin, remorqué par une seule machine. Les employés de la gare montraient quelque scepticisme à l'égard de la puissance de la locomotive apte à entraîner cette charge, surtout en raison de l'existence d'une rampe de 2 pour 100 sur un remblai de 18 mètres de hauteur à Killooney, lieu

d'éloigné de 3 kilomètres d'Armagh. Le mécanicien, au contraire, avait une confiance absolue dans la puissance de sa machine.

Ce train d'excursion, peu de temps après qu'il eût quitté la gare d'Armagh, fut suivi d'un train du service ordinaire partant, suivant son horaire normal, du même endroit ; le précédent, qui était lourdement chargé et incapable de marcher très rapidement, fut bientôt rattrapé par le second qui s'arrêta à la naissance de la rampe. Le premier gravit celle-ci avec grande difficulté, et, à moitié chemin, il stoppa, la charge étant trop lourde.

Le conducteur du train, sachant que le train ordinaire situé à courte distance derrière lui rendait impossible un garage arrière vers Armagh pour aller chercher du renfort, ordonna de fragmenter le convoi en deux parties malgré les objurgations et les remontrances des agents et de quelques voyageurs. Il prescrivit comme précaution de caler avec des pierres les roues de la deuxième voiture de la section détachée.

Au moment du démarrage de la partie restée attelée à la locomotive, il y eut un mouvement arrière très insignifiant, mais suffisant pour communiquer une impulsion aux sept voitures restantes bondées de voyageurs. Aussitôt les freins furent appliqués, mais ils furent inefficaces, et le train gagnant de minute en minute en force vive descendit vers le pont d'Annaclar. Qui pourrait dépeindre les sentiments des malheureux qui, emportés dans une course vertigineuse, se ruaien à une destruction inéluctable, impuissants à faire quoi que ce soit pour se sauver et éviter un destin cruel.

Après un parcours de 2 kilomètres et demi, le train vint s'écraser sur celui qui était stationnaire avec un fracas terrifiant. La force du choc fut terrible et, quoique personne dans le train ordinaire ne fut sérieusement atteint, la machine fut culbutée et broya sous elle quatre enfants. Toutes les voitures du train excursioniste furent démantelées, quelques-unes réduites en miettes, toutes les pièces des châssis furent disjointes ; bon nombre, télescopant, s'amorcèrent en un écrasement effrayant couronné par une voiture parvenue là intacte. Les scènes déchirantes qui suivirent cette catastrophe défièrent toute description : 80 personnes, presque toutes des enfants, périrent, et environ 400 autres furent grièvement blessées.

Le 11 novembre 1890, à une courte distance de Taunton, sur le réseau de Great Western Railway, une tragique catastrophe se produisit au passage du train-poste venant de Plymouth, rencontrant un train de marchandises stationnaire, alors que sa vitesse était de 80 kilomètres à l'heure. Le train de marchandises était en garage à Morton-Fitzwannen pour livrer passage à l'express. Il était à peu près deux heures du matin, et tandis que le train lourd stoppait sur la voie montante, le signaleur, averti de l'approche de l'express qui transportait les voyageurs, du débarcadère de Plymouth vers Londres, oublia complètement le train de marchandises et donna voie libre. Une terrifiante collision s'ensuivit.

L'effet du tamponnement fut de serrer énergiquement les deux machines l'une contre l'autre, de réduire en morceaux tout l'appareillage extérieur, la cheminée de l'express fut démolie et arrachée, la chaudière tordue et déchirée. Les voitures broyées, les trucks écartelés formèrent un pitoyable amas de débris s'élevant jusqu'à 10 mètres de hauteur. Comme on aurait pu s'y attendre, ni le mécanicien, ni le chauffeur ne furent tués, mais très gravement blessés, grâce à cette circonstance que le train rapide avait un lourd tender qui télescopa dans la voiture se trouvant derrière et amortit la violence du choc provenant de l'arrière. Le méca-

nicien n'était pas destiné à périr dans un accident de chemin de fer ; déjà antérieurement il était sorti sain et sauf de deux graves désastres du même genre. Une équipe de mineurs qui revenaient des mines de l'Afrique du Sud, regagnant le nord de l'Angleterre leur pays, furent tués sur le coup. Il en fut de même de joueurs de cartes qui se trouvaient dans la même voiture, à l'exception d'un jeune homme qui, ayant subi de suffisantes pertes au jeu, abandonna la partie et, pour ne pas céder à la tentation de la reprendre, quitta ses compagnons à la gare d'Exeter et remonta dans une voiture à la queue du train. Le jeu est donc un élément de conservation de la vie, pourvu qu'on ne joue plus.

Un déraillement d'un wagon à marchandises fut la cause d'un très extraordinaire accident arrivé sur le London and North Western Railway à Chelford, près de Gravé, au mois de décembre, il y a quatre ans écoulés. Le train de Manchester a été complètement brisé. Un violent ouragan sévissait qui projeta un wagon se trouvant sur une voie d'évitement en gare de Chelford sur la ligne principale par laquelle devait passer un train signalé qui s'approchait animé d'une vitesse de 96 kilomètres à l'heure. Il heurta le wagon avec une énergie de choc formidable, sauta pardessus et retomba de l'autre côté. Le mécanicien fut providentiellement sauvé, il fut lancé de sa machine sur une haie au milieu d'un champ labouré, n'éprouvant d'autre dommage que quelques contusions. Le châssis fut jeté en l'air latéralement ; dans son évolution il frappa les piliers de la gare contre lesquels se fendirent et furent même arrachées les parois d'une lourde voiture. Il rebondit pour atteindre un autre véhicule au milieu du train avec un effet destructif terrible. Une voiture a été complètement fracassée, plancher, roues, garniture intérieure, littéralement balayés, les parois dilacérées violemment. Toutes les voitures de queue furent absolument divisées en fragments. Quelques-unes furent renversées sur le côté, une autre culbutée sens dessus dessous et enfin retombant verticalement sur une de ses extrémités. Quarante personnes trouvèrent une mort instantanée dans cet accident, une cinquantaine furent atteintes grièvement.

Le déraillement du pont de Bullhouse fut causé par la rupture d'un essieu. Le train presque tout entier s'affala au bas du remblai, quelques voitures restèrent suspendues sur la crête en talus.

On se souvient de la violence des tempêtes qui régnèrent pendant la seconde quinzaine de janvier de la présente année. Parmi les dommages causés par ces effrayants phénomènes météorologiques, il convient de ranger comme le plus remarquable l'accident survenu sur le réseau du North Western Railway, dans la section comprise entre Chester et Holyhead, où la ligne est située tout près de la mer à Penmaen Bach, dans le voisinage de Penmaenmawr. Les vagues déferlant sous l'effort de l'ouragan passèrent au-dessus du mur du parapet qui protège la ligne en cet endroit, emportèrent le ballastage de la voie extérieure. Cette action dévastatrice s'accomplit en un intervalle de temps remarquablement court, attendu qu'un quart d'heure ayant le désastre passait sans encombre le train de voyageurs. Par chance ce fut un convoi de marchandises qui atteignit la catastrophe, sinon le malheur eût pris des proportions plus douloureuses. Le mécanicien et un chauffeur, pauvres victimes offertes, y perdirent la vie.

Le 6 janvier dernier, la gare de Heiligenstadt, du chemin de fer métropolitain de Vienne, a été le théâtre d'un événement qui rappelle celui qui eut lieu, il y a peu d'années, à la gare Montparnasse, à Paris. Vers quatre heu-

res du matin, un train composé de 35 wagons vides se mettait en branle à la gare d'Heiligenstadt pour se diriger sur Ottokring. A la suite, d'un faux aiguillage, il s'engagea sur une voie d'évitement qui se termine par des butoirs de choc situés à 6 mètres en contre-haut du niveau de la rue Gunold. En raison du peu de longueur de la voie de garage, le train ne put être enrayé à temps, la machine renversa les butoirs, rompit le mur d'enceinte et alla s'abattre avec un vacarme effrayant sur la chaussée de la rue voisine. Heureusement la file des voitures s'arrêta et on n'eut pas à déplorer un plus grand malheur.

Le mécanicien en éprouva une violente secousse nerveuse, indépendamment d'une profonde morsure de la langue pendant sa chute. Le chauffeur ne reçut que quelques meurtrissures. Pour faire rentrer la locomotive dans une autre voie plus paisible, le pan de mur fut abattu, un plan incliné établi avec rails sur lesquels l'impétueuse machine fut remorquée par deux autres locomotives et ramenée au bercail.

La terrible catastrophe de Forest, en Belgique, s'est produite dans la matinée du 18 février de cette année.

Le train de banlieue qui quitte Tournai à 5 h. 22 du matin pour arriver à Bruxelles à 8 h. 23 avait subi dans sa marche un retard assez important par suite du brouillard intense qui régnait sur la voie. Au lieu d'entrer en gare de Forest à 8 h. 1/4 — l'heure réglementaire — il n'y entra qu'à 8 h. 29, c'est-à-dire avec un quart d'heure de retard. Ce train se disposait à poursuivre sa route vers Bruxelles quand le train direct qui part de Quiévrain à 6 heures du matin en destination de Bruxelles, où il doit parvenir à 8 h. 36, a traversé à toute vapeur la gare de Forest qui ne comporte pas d'arrêt pour lui, tandis que celui de Tournai venait d'occuper la voie.

Le brouillard opaque avait empêché le mécanicien du train direct de s'apercevoir de l'occupation de la voie, il n'avait pas non plus distingué le signal à distance et avait poursuivi sa marche rapide vers sa destination finale.

Un choc épouvantable se produisit. Au vacarme assourdissant provoqué par la destruction du matériel succédèrent bientôt des cris de douleur, des appels déchirants, puis des plaintes, des gémissements.

Plus de trente personnes furent tuées, un grand nombre d'autres dont le chiffre a atteint, dit-on, la centaine, furent horriblement meurtries et blessées. Le train de banlieue avait en tête et en queue une voiture de troisième classe bondée. La locomotive du train direct a franchi le plancher de la dernière voiture dont la caisse a été réduite en miettes, puis elle a télescopé les huit derniers compartiments de l'avant-dernier wagon, voiture de grande capacité dont les deux premiers compartiments sont restés intacts. La cheminée de la locomotive a été arrachée, et les toitures des deux wagons recouvriraient la machine.

Sous les roues de la locomotive gisaient des cadavres rassemblés en grappes. Un échappé a raconté qu'au moment de la catastrophe il a été simplement abasourdi. Dans le pèle-mèle général, revenu à lui et levant la tête, il a vu au-dessus de lui les roues de la machine qui tournaient encore.

Nous terminerons là ces quelques extraits du martyrologue des chemins de fer.

EMILE DIEUDONNÉ.

## Récréations du dimanche

Solutions aux questions posées dans le N° 80 du *Pays du Dimanche* :

### 312. ENIGME.

La mode.

### 313. CARRÉ MAGIQUE.

23	5	12	22	32	17
33	1	31	7	10	29
18	35	21	11	2	24
13	9	26	16	28	19
4	27	6	30	36	8
20	34	15	25	3	14

NOTA. — Il y a des variantes.

### 314. DEVISE:

Armes parlantes :

Colbert portait une Couleuvre dans ses armes, à cause de la similitude de son nom avec la mot latin *Coluber*, Couleuvre.

### 315. RÉBUS GRAPHIQUE.

G H T lié  
D 9

J'ai acheté des souliers neufs.

Ont envoyé des *Solutions partielles* : MM. Aimant le soleil au clair de lune à Porrentruy ; Un heureux club à Boncourt ; Charles Dentz à Porrentruy ; Pensée sauvage à Boncourt ; Retour des charnelles à Boncourt ; Aimables Boncourtoises ; Alfred Marquis à Huningue ; Un mariage assorti pour le mois d'août à Boncourt ; Appoline Froidevaux à Saignelégier.

### 320. ENIGME.

Je suis petit, léger et de peu de valeur.  
De vos plus grands secrets souvent déposés [taire] ;  
Je ne sers qu'une fois, toujours avec mystère [tère] ;  
Je suis blanche, je suis noir, ou d'une autre couleur [leur].

### 321. SYNONYMES.

Les *Synonymes* des mots suivants formeront, par leurs initiales, un Proverbe de deux mots :

Aucun. — Sombre. — Hésiter. — Briller. — Frayeur. — Tendre. — Contentement. — Rayer. — Choisir. — Terme. — Dialecte. — Pensée. — Parier. — Rival.

### 322. MOYENS MNÉMONIQUES.

Quels sont les Trois Ordres qui, par leurs initiales, forment le mot :

CID ?

Quels sont les Deux Ordres complémentaires dont les initiales sont les mêmes que celles des deux mots :

Ta Chimène ?

## 323. MOTS EN CROIX.

Remplacer les X ci-dessous par les lettres suivantes de manière à former en croix les noms d'un philosophe grec et d'un savant naturaliste romain :

a, e, e, i, o, l, n, p, r, s, t, t.

X

X

X X X X X

X

X

X

X

Envoyer les solutions jusqu'au mardi soir, 8 août prochain.

## Publications officielles.

### Convocations d'assemblées.

Alle. — Le 30 à 12 h. 1/2 pour voter les règlements de l'assistance.

Chevrez. — Le 6 août à midi dans le même but.

Delémont. — Le 30 à 10 h. 1/2 pour décider si l'on accordera au consortium de l'entreprise des forces électriques du Doubs une prolongation jusqu'à fin octobre ; décider si la place d'institutrice de M<sup>e</sup> Broquet sera mise au concours.

Sonyhières. — Le 30 après l'office pour décider si l'école inférieure sera mise au concours.

St-Ursanne. — Assemblée paroissiale le 30 à 10 h. 1/2 pour passer les comptes, nommer un conseiller et voter un supplément de crédit.

## Cote de l'argent

du 26 juillet 1899

Argent fin en grenailles. fr. 106. 50 le kilo.

Argent fin laminé, devant servir de base pour le calcul des titres de l'argent des boîtes de montres . . . fr. 108. 50 le kilo.

## Bons mots

Le garde-champêtre entre dans un cabaret où plusieurs naturels de l'endroit, s'obstinant à siéger après l'heure réglementaire, devant les chopes.

— Va donc plutôt dehors, dit l'un d'eux, car pendant que tu es ici, on peut voler la moitié du village.

— Pas de danger, réplique le représentant de l'autorité, puisque je vous vois tous ici.