

## Chapitre 11

### Une traversée atypique.

Nous connaissons quelques journées de calme. Chacun prend ses marques et la vie à bord semble à peu près normale, disons conforme à la vie d'un équipage de goélette de fret en traversée de haute mer. Nos passagers atypiques ont des relations courtoises dans le travail avec les hommes d'équipage du bateau. Les repas sont pourtant un peu surprenants. Le coq les distribue sur le pont et les marins mangent à la gamelle. Nous, les passagers « payants », sommes servis sous un taud tendu sur la basse dunette. En raison de la présence de la bôme de la grand-voile, ce taud est assez bas et il nous faut nous courber pour pouvoir nous asseoir sur les deux longs bancs qui servent de siège de chaque côté de la très longue table. Au port cette table sert d'établi pour la confection des ballots de marchandises destinés à trouver place dans la soute. Espérons que nous ne connaîtrons pas de coup de tabac parce que sinon, nous serons bons pour prendre nos repas dans notre carrée Tertullien et moi et nos compagnons dans leur dortoir. Car l'équipage a son dortoir qui comporte un emplacement par homme avec un coffre et un hamac. Notre carrée comporte deux bannettes et deux équipets où nous avons logés nos malles-cabines. Nos sacs de mer sont sous les bannettes et comme il y a dans notre carrée un meuble-bureau à écritoire rabattable nous y avons logé nos deux porte-documents.

Une chose nous semble curieuse dès le premier soir, le capitaine prend ses repas dans sa cabine. Nous nous faisons la même remarque Tertullien et moi et lors d'une conversation que nous avons avec quelques-uns de nos compagnons de route, il appert que nous avons tous noté ce fait. Pourtant, il y a plus. L'un de nos compagnons qui prend le frais en tenue de coq, sans son bonnet toutefois, nous apprend que lorsqu'il va porter son repas au capitaine, il porte deux rations. Les questions et supputations vont bon train parmi nos hommes et bien évidemment iceux croient dur comme fer que le maître du bord héberge une créature destinée à lui faire passer le temps. Les marins du bord refusent d'aborder le sujet ; quant au maître d'équipage, questionné sur le fait que le pacha prend ses repas seul sans jamais se joindre à nous, il nous répond que le Patron ne veut pas nous encombrer et préfère rester dans sa cabine pour travailler sa navigation. Pourtant, quelques jours après notre conversation sur le sujet notre assistant-cuistot nous livre une autre information. Il a vu devant la fenêtre de la cabine du pacha, ouverte pour laisser passer la brise de mer, une veste et un pantalon de coton en train de sécher. « Je ne pense pas que le capitaine cache une femme, Monsieur le Baron. Les vêtements me semblent plutôt ceux d'un garçon qui n'est plus un enfant et pas encore un homme. En plus, il y avait des chaussures de toile à semelles de corde qui sont celles d'un petit homme ou d'un grand enfant. J'ai gardé ça pour moi parce que dès qu'on pose une question sur le capitaine, le Maître coq se met en boule et me claque de me mêler de mes fesses. Alors je m'ai dit à part moi que le capitaine cache le mousse pour lui conter les mille et une nuits. »

Je ne suis pas surpris de ce que ce petit mystère trouve chez certains de nos compagnons une explication graveleuse, mais rien ne dit que le capitaine soit du genre à pratiquer l'art persan de l'entretien des éphèbes. Pratique d'ailleurs également courante dans l'antiquité chez les Romains et les Grecs. Tertullien est d'un autre avis que notre cuistot. Une fois dans notre carrée et à voix basse pour éviter d'être entendu, il continue son cours de civilisation indienne. Et il commence par me poser une question qui me surprend :

- As-tu entendu parler des pygmées ?

- Bien sûr. Il s'agit de petits hommes noirs qui vivent en Afrique et qui une fois adultes ont la taille d'enfants. Pas comme des nains qui ont un corps presque normal et des jambes courtes et torsos ; non ce sont des hommes et des femmes aux proportions normales

mais de petite taille. En Oubangui-Chari, mon oncle et ma tante en ont soignés et il fallait les protéger des Bantous et des Adamawa qui les chassaient pour les manger.

- Eh bien il n'y a pas qu'en Afrique que l'on trouve des pygmées. On en trouve aussi dans l'archipel des Îles Andaman au large de l'Inde. Et certaines tribus de ces pygmées sont très dangereuses. Elles ne sont pas toutes de la même race mais en général les pygmées d'Andaman refusent tout contact avec les étrangers. Ils vivent de chasse et de cueillette. Les pygmées de cet archipel sont grosso modo regroupés en cinq tribus. Les Grands Andamanais, les Onge, les Jarawa, les Sentinelles et les Jungil.

- Les Sentinelles ?

- Oui, les Sentinelles. Parce qu'ils vivent sur une île du nord de l'archipel que les Anglais ont baptisée Sentinel Island. Parce que les Godons se sont mis en tête d'aller coloniser les îles Andaman. Comme ils ont jeté leur dévolu sur les Indes et que cet archipel des Andaman a été annexé par les Rajah au siècle dernier, les Godons veulent à tout prix prendre aussi ces îles.

- Mais tu dis que toutes les tribus ne sont pas de la même race.

- C'est vrai. D'après ce que m'ont dit les « Zindiens » de la Guadeloupe, on les appelle des Négritos, dans l'Inde, à cause de leur couleur de peau. Leur aspect physique est nettement différent de celui d'autres peuples des pays qui les entourent. Ils sont plus petits, et ont une peau très foncée, couleur de chocolat noir. En outre les Jarawa par exemple ont des cheveux noirs crépus ; comme les nègres mais ils n'ont pas le visage simiesque. D'autres ont le cheveu lisse ou ondulé mais en tout cas très noir. Certains savants qui étudient les races et les peuples les considèrent comme les premiers humains ayant quitté l'Afrique. D'ailleurs ils ressemblent aux Bochimans du désert du Kalahari

- Je suis décidément surpris de ta connaissance des Indes et des tribus qui les peuplent mais à dire vrai je ne vois pas très bien en quoi cela concerne ce que nous a raconté l'aide-cuisinier.

- Je pense que ce prétendu garçonnet est en fait un pygmée andamanais.

- Admettons et en quoi cela nous intéresse-t-il ?

- Les Godons se heurtent à la résistance des aborigènes andamanais contre la pénétration dans leurs îles des continentaux indiens et des blancs. Bien que généralement distants avec les envahisseurs, les Andamanais étaient pacifiques jusqu'à il y a quelques années. Mais les Godons sont de plus en plus pressants et les pygmées réagissent. Les sbires de la Reine en ont tués et arrêtés certains. Alors de même que certains Thugs ont fui les Indes occupées par les Anglais, de même certains résistants andamanais ont quitté le sous-continent. Je ne serais pas surpris que l'hôte du capitaine fût l'un d'entre eux. On peut se demander la raison de sa présence à bord. D'où vient-il ? Est-il enregistré en Guadeloupe ? Comment est-il parvenu dans la Colonie ? Si le Capitaine Michel Lindoux est arrivé avec lui en île Française, pourquoi le cache-t-il ?

- Mon cher, laissons venir les choses. »

Tertullien fait la moue et nous abandonnons momentanément l'affaire. Je reste toutefois un peu inquiet des réactions à venir des autorités étatsuniennes de l'immigration lors de notre arrivée dans les eaux fédérales.

\*

\*   \*

Nous passons trois jours de traversée sereine en ce qui concerne la météorologie et la navigation. Puis nous finissons par sortir progressivement de la zone des alizés. Un régime de vent venant de la Floride nous conduit à changer d'amure après une période de vents tournants. Maintenant nous naviguons bâbord amures ; les voiles sont donc bordées à droite du bateau et nous devinons la côte de la Floride qui défile à notre gauche. Comme l'oisiveté est mère de tous les vices nous veillons à ce que nos futurs Étatsuniens ne restent pas inactifs.

Nous leur enseignons la langue qu'ils auront à parler une fois arrivés dans ce qui devrait devenir leur future patrie. Heureusement que nos deux Basques et notre Breton maîtrisent la langue. Cela nous permet de laisser nos compagnons se débrouiller et s'entraider. Amusés, quelques matelots du bord participent aux discussions en anglais pendant leurs temps de pose. Ils apportent des éléments de langue qui sont des idiomes des langues portuaires du sud de la côte est et de la Louisiane maritime. Certaines de ces expressions populaires sont un véritable pidgin de bas anglais et de bas espagnol. Même Tertullien et moi apprenons par ces activités presque ludiques des tournures qui n'ont pas cours dans les milieux que nous avons côtoyés pendant les presque six années au cours desquelles nous avons vaqué en Amérique du Nord.

Certaines de ces tournures, que nous connaissons, sont particulièrement grossières et nous les indiquons à nos compagnons pour qu'ils évitent de les employer lorsque la politesse est de mise. Plusieurs matelots laissent traîner des palangrottes lesquelles prennent parfois assez de poisson pour améliorer l'ordinaire avec de la chair fraîche et non fumée ou salée. En particulier, l'une des traînes accroche deux petits thons rouges dans lesquels je reconnais des bonites. Le coq est ravi et lors du dîner ce sont les convives qui se régalent. Les fruits à pain étant finis et comme nous n'avons pas de pommes de terre, c'est avec du riz de Caroline que le coq accommode le poisson. Le court bouillon de cuisson des bonites fait de ce riz un délice. Des oranges de la Guadeloupe, à la peau verte et la chair bien sucrée terminent royalement le repas. Les marins de la première bordée lancent une ovation au maître coq et nos compagnons font chorus. Au moment de la relève la seconde bordée présente ses gamelles avec un air réjoui et les bouches salivent d'avance.

Le lendemain nous croisons un schooner américain qui fait route vers le sud.



Il s'agit d'une goélette, comme on dit en français, et celle-ci est de petite taille. Plus grande toutefois que celles des pilotes des ports de la Côte Est, elle fait route toute voiles dehors et tient une allure rapide de près.

Son étrave à guibre fend la mer avec une vague minimale, signe d'une bonne pénétration dans l'eau. Cette goélette doit avoir été carénée de frais juste avant la présente traversée.

À part le timonier et un officier de quart on ne voit personne sur le pont.

Les voiles semblent en toile mixte de coton et de lin. Elles paraissent raides à la forme et très imperméables au vent. La voile carrée bien gonflée porte sans faseyer.

Bien que très voilé, le bateau gîte peu et semble donc raide à la toile. Mais j'observe sa route depuis quelque temps et je note qu'il dérive peu bien qu'étant au près. Cela présume une carène ou une quille fine et profonde.

Tertullien observe lui aussi ce voilier américain. « Je parie que c'est une coque peu profonde avec une quille plongeante à lest extérieur. Destinée aux liaisons rapides et non au transport, elle n'a pratiquement pas de soute si on excepte celles des voiles, de l'eau et du ravitaillement. L'équipage est réduit aux gabiers et à la manœuvre, donc le poste d'équipage

se loge dans sa coque peu profonde. Je me demande bien quel service il assure avec son équipage réduit. Je ne vois aucun pavillon à part celui des États-Unis envoyé à la drisse de balancine de la grand-voile. »

Mon ami a l'œil. Sur le pont presque désert il me semble que l'homme de quart nous observe à la jumelle. D'autre part nous suivons une route qui n'a pas encore rejoint celle qui longe vers le sud la côte orientale des États-Unis. Donc le patron de cette goélette suit une route qui pourrait bien venir à notre rencontre. Depuis ce matin notre pacha a fait envoyer le pavillon de courtoisie de notre destination à la drisse de pavillon du hauban de droite ainsi que notre pavillon français au mât de pavillon de la lisse de poupe. À tout hasard il fait donner un coup de corne de brume auquel le capitaine étatsunien fait répondre par le même moyen. Nous croisons cette goélette et je la suis du regard. Je la trouve élégante et bien nette. Les manœuvres sont lovées « au gabarit », rien ne traîne sur le pont. Elle glisse sur cette mer plate en laissant une vague de sillage bien discrète ce qui témoigne de la qualité et de la propreté de sa carène. Mais nous l'avons dépassée de moins d'un mille nautique quand j'aperçois du mouvement à son bord. L'équipage s'agite et Tertullien me dit que le capitaine va lancer une manœuvre. Nous suivons la situation et effectivement on voit abattre le bateau qui passe du près au vent arrière en une large courbe harmonieuse. « Regarde, me dit Tertullien, ils préfèrent empanner les deux voiles à corne que virer bout au vent et manœuvrer leur voile carrée pour changer d'amure. Je te place ma gageure qu'ils vont se mettre à notre poursuite. Comme nous ils vont adopter le grand large. »

Je dois dire que je tire mon chapeau au capitaine étatsunien pour sa manœuvre. Tout se passe sans accroc en une chorégraphie bien réglée. Ensuite cette goélette rapide se met à nous rattraper. Depuis la dunette, Michel Lindoux a lui aussi suivi la manœuvre. Notre équipage est également en pause chacun s'occupant à son gré. Lindoux ne semble pas vouloir prendre de mesure de modification de cap. Il a fait son point et choisi la route à faire pour atteindre Savannah au plus vite. Selon l'état de la mer et de la météorologie, soit il arrivera à Savannah, soit il piquera sur Charleston. Je sais que Charleston ne lui sourit guère tant le port est dans un état catastrophique entre les épaves qui encombrant la rade et la présence des troupes yankee. À Charleston nous aurons sans doute à débarquer en rade sans pouvoir accéder à un quai en raison de l'état dans lequel les troupes de Sherman ont laissé la ville et par le fait que les rares places à quai de nouveau disponibles sont occupées en priorité par les bateaux civils ou militaires yankee.

Pour le moment le capitaine de la goélette a adopté notre route. Je ne vois aucun signal, ni sémaphore, ni pavillon lettre, ni hélioscope. Lindoux semble avoir fait le même constat et ne change rien à notre allure. Le schooner est plus rapide que notre goélette et bien que sous notre vent et en arrière de nous il se met à nous remonter. À environ un demi mille, on observe que le bateau serre le vent et s'oriente de manière à couper notre sillage. « Leur capitaine va passer à notre vent avant de nous rattraper, remarque Tertullien. Pour le moment il ralentit parce qu'il serre plus près, mais dès qu'il aura repris le même cap que le nôtre, il va nous remonter et nous dépasser à notre vent. Apparemment c'est après nous qu'il en a. »

Je ne dis rien parce que j'admire la fluidité de manœuvre de ce bateau rapide. Moins de trois quarts d'heure plus tard, le schooner est à notre hauteur, à environ une vingtaine de mètres de nous, sur notre gauche. Il nous dépasserait si son pacha n'avait pas ordonné de choquer légèrement les écoutes des deux voiles à corne pour ralentir la marche ; les gabiers de manœuvre aux dites écoutes bordent ou larguent aux ordres du maître d'équipage et au bout de quelques ajustements le bateau étatsunien file à exactement la même vitesse que le nôtre. Point n'est besoin de porte-voix pour que son pacha s'adresse à Lindoux.

Il est en mission de surveillance côtière et demande confirmation de ce que nous sommes bien le bateau qui arrive de Guyane avec des immigrants pour les États-Unis. Ceci confirmé il dit devoir nous remettre une série de documents d'immigration. Il demande que

nous réduisons la vitesse pour pouvoir établir une liaison physique par chaloupe. Tandis que les deux goélettes se mettent à ralentir, l'équipage américain pare la mise à l'eau d'une chaloupe suspendue aux porte-manteaux qui surplombent le tableau arrière du schooner.

Nous sommes presque à l'arrêt et heureusement la mer est fort calme. C'est le capitaine étasunien en personne qui embarque dans la chaloupe dont quatre rameurs ont tôt fait de couvrir les quelques dizaines de mètres à parcourir pour arriver à nous. Le pacha monte lestement les barreaux de l'échelle de coupée que Lindoux a fait dérouler depuis le passage ouvert dans le bastingage.

L'officier américain, une fois arrivé en haut de l'échelle de coupée et suivant un protocole qui rappelle celui de la marine française, se tourne vers le mât de lice où flotte le drapeau de la France, salue, puis se tourne vers Lindoux qu'il salue à son tour en demandant en français et à voix forte : « Permission de monter à bord ». Son français est nettement marqué d'accent anglo-étasunien. Lindoux lui rend son salut et répond dans un anglais saccadé typique de la prononciation des Indous « Permission granted ». Les deux hommes se détendent. Je ne sais si Tertullien a remarqué comme je viens de le faire que notre capitaine Lindoux s'est vêtu d'un uniforme de commandant de la marine marchande. Une tenue d'été légère blanche, sans la vareuse mais avec une chemisette dont les pattes d'épaules portent les quatre galons dorés, un pantalon blanc à pont, des chaussures basses en toile blanche. Une casquette d'officier de marine galonnée d'or et à coiffe blanche orne la tête de notre pacha à la complexion bronzée. Lors de l'échange des présentations, l'Étasunien se présente comme « Commander » c'est-à-dire capitaine de frégate de la marine étasunienne. Il arrive d'emblée au but de sa visite.

- Mon port d'attache est Annapolis et je suis en mission de courrier militaire pour la Navy et l'Army. Je suis venu à votre rencontre en mission pour le service de l'Immigration. Le nom de votre goélette ainsi que votre position ce jour font que cette mission est déjà remplie si vous êtes bien le commandant – il emploie le mot skipper qui désigne le commandant d'un bateau de commerce – du navire qui conduit à Savannah le Major « Dibardeyll » et les hommes qu'il a recrutés pour la compagnie Union Pacific. » Encore un qui écorche mon nom. Il a beau être manifestement du Nord, sans doute de Boston, il a une bonne bouille et tout service-service qu'il est je le trouve sympathique. Alors je prends la parole.

- Commander, je suis Pierre-Hubert de Berdeilhe. Je possède les documents qui m'autorisent à présenter mes hommes à l'immigration aux États-Unis.

- Je suis très honoré, Major. Je suis chargé de vous remettre un dossier qui facilitera votre déplacement de Savannah à Charleston, dans un premier temps, et ensuite pour conduire vos recrues à Saint-Louis Ouest. Vous trouverez des réquisitions pour les compagnies ferroviaires et des laissez-passer pour les villes-étapes. Ma mission à votre sujet est terminée et après trois jours de patrouille dans ces eaux à examiner les schooners battant pavillon français, je suis heureux de vous avoir trouvé si vite. Je vais pouvoir poursuivre ma mission de courrier militaire vers d'autres destinations.

- Par curiosité, avez-vous croisé beaucoup de schooners français ?

- Sept en trois jours. Mais seulement deux qui correspondaient à la description de celui-ci. Étudiez bien ce dossier parce qu'il faut porter des renseignements d'identité dans certains documents, cela vous fera gagner du temps une fois arrivés à Savannah. Le chef du bureau de l'Immigration du port est au courant de tout et vous attend. Il parle très bien le français et a servi comme officier de l'armée de l'Union pendant la guerre. Il vous connaît de nom. Il souhaite vivement vous rencontrer. »

Une fois le frégaton reparti vers son bord, Tertullien s'approche de moi. « Apparemment, nous sommes attendus. Heureusement que nous cherchons pas l'incognito.

- En tout cas, voici un homme bien courtois et bien élevé. Bon, il nous reste à étudier cette paperasse pour voir ce qui nous attend. »

Michel Lindoux nous regarde avec perplexité. Il n'a pas perdu de temps pour faire reprendre la route à notre bateau. La goélette a repris sa route assez rapide bien que moins véloce que celle du schooner étatsunien. En fait, la liasse de papiers à remplir est un questionnaire minutieux qui doit être rempli en deux exemplaires par chacun de nos voyageurs. On comprend que le fait d'arriver avec ces formules déjà remplies est un précieux gain de temps quand on se présente dans les bureaux de l'immigration.

Michel Lindoux nous fournit de l'encre et des porte-plume pour que nos gars puissent remplir les blancs de ces documents administratifs. Je note que les plumes en acier sont de fabrication française et portent la marque Blanzky. Ce sont les mêmes que celles dont se servent les élèves des écoles de France. Je suis surpris qu'il dispose d'autant de porte-plume à bord. « C'est Monsieur de Linière qui m'a commandé de disposer de suffisamment de plumes et de porte-plume pour vingt personnes. Je comprends mieux maintenant. »

Nous regardons avec amusement nos dix-huit ouailles dont beaucoup découvrent le porte-plume ou en tout cas s'en servent pour la première fois. Ils ont surtout appris à utiliser les crayons et les fusains. C'est là que je mesure que les Français qui sont vraiment instruits dès leur enfance ne représentent finalement qu'une toute petite part de l'ensemble de notre peuple.

\*  
\*   \*

Après cinq jours et six nuits de plus d'une navigation paisible, nous sommes réveillés au petit matin par un branle-bas suivi par des galopades sur le pont. Je me hâte de passer un pantalon et une chemise. Très calme, Tertullien me lance du fond de sa « bannette » : « Du calme M. le Baron. Je fainéante un peu mais depuis une bonne demi-heure l'équipage s'agite. Comme la mer est toujours aussi calme, je pense que nous sommes près de la côte et que nous sommes sur le point d'embouquer l'estuaire de la Savannah River.

- Nous aurions donc marché plus vite au cours de la nuit ?
- Il semblerait. Quelle heure as-tu sur ton régulateur ?
- Attends, que je monte la lumière.

Je fais monter la flamme de la lampe tempête et j'en approche ma montre des chemins de fer.

- À l'heure du point d'hier à midi, il est six heures quarante-six. Lindoux pensait que nous ne serions en vue de l'estuaire de la Savannah River qu'en fin de matinée. »

Lorsque nous arrivons sur le pont, les lieux fourmillent du ballet des marins. La côte de la Géorgie est tout proche. On aperçoit des bateaux de pêche retardataires qui sortent du fleuve, les voiles bien gonflées par une brise régulière. En levant les yeux vers la drisse des pavillons du grand mât, je vois monter les pavillons par lesquels Lindoux demande le pilote. J'en suis surpris parce qu'il connaît bien les ports de Savannah, Saint Augustine, Charleston et d'autres que je ne connais pas. D'autant que je sais que dans ces ports les Linières et les Richemond ont fait déployer des chaloupes à vapeur pour le lamanage, les liaisons à terre ou le remorquage. Nous avançons vers le fleuve Savannah en remontant l'estuaire. Nous marchons au travers bâbord amures et n'avons donc pas la priorité sur les bateaux qui sortent, lesquels naviguent tribord amures. Grâce à ce vent favorable, nous remontons le courant du fleuve tandis que les hommes d'équipage préparent la goélette pour l'accostage. Toutes les manœuvres non utilisées sont lovées en glènes, l'aide timonier a remonté la ligne du loch et le sondeur attend les ordres, sa ligne lestée à la main. Jusqu'à présent la trinquette m'a caché la vue sur une bonne partie gauche du bateau. Les gabiers réduisent la toile en ne laissant que la grand'voile de misaine et en ferlant des autres. C'est alors que je le vois : un gros « ironclad » sur ancre en plein fleuve. Les voiles sont étroitement ferlées sur les vergues, la cheminée froide le laisse sortir aucune fumée.

C'est la première fois que je vois ce style de bateau de guerre dont la coque est construite en acier.



*... un gros ironclad sur ancre en plein fleuve*

C'est un bateau résolument moderne puisqu'il est manifestement à hélices. Il me fait penser à ce cuirassé commandé par la Confédération à un chantier de Bordeaux et qui devait se nommer le « Stonewall » en mémoire du général Jackson. Le fleuve est calme et nous sommes presque à l'arrêt. Je décide donc de faire une photo avec ma nouvelle chambre plus petite que la première que j'ai achetée. Je puis en effet la mettre en œuvre sans pied. C'est la méthode que je choisis et Tertullien, sans que j'aie eu besoin de le lui demander s'approche pour m'aider. Il tient l'appareil pendant que j'y glisse la plaque et fait attention que le voile noir soit bien disposé. La plaque mise en place, mon ami relève le voile et l'enlève. Je peux viser un peu comme avec une arme ce qui fait que le pied n'est pas utile si je suis assez stable le temps de l'ouverture de l'objectif à la lumière. Ceci d'autant plus que les plaques que j'ai achetées sont beaucoup plus sensibles que les anciennes et le temps d'ouverture étant beaucoup moins long, il est possible de se passer du pied tout en gardant une bonne netteté si tant est qu'on a bien soigné la mise au point de l'objectif en fonction de la distance. La prise de vue est rapide et il me tarde d'avoir le temps de développer la plaque et de voir enfin le tirage. Comme les plaques sont de grandes dimensions, on peut les tirer par simple dépôt sur le papier sans avoir besoin d'agrandisseur. J'ai pu constater quelques jours plus tard, de retour à la plantation que la prise de vue est bien nette.

Pour le moment Tertullien et moi observons cet énorme bateau sans y distinguer le moindre mouvement. Un pavillon prend à la balancine d'artimon mais je ne distingue rien qui puisse indiquer s'il s'agit bien d'un bâtiment yankee. Les chaloupes semblent toutes en place sur les bossoirs comme si l'équipage avait gagné la terre par d'autres moyens que ceux du bord. À part le défilé paisible des derniers bateaux de pêche armés par des équipages noirs sous le commandement de patrons manifestement « chicanos » la circulation semble bien réduite sur l'embouchure de la Savannah River. Nous laissons ce bateau de guerre sur notre gauche et embouquons enfin le fleuve lui-même. On distingue bien des bateaux à l'amarre mais les mâts de charge sont immobiles et les quais sont déserts. Nos compagnons sont maintenant sur le



pont, prêts à aider à la manœuvre mais le « maître d'école » vient me voir et me dit à voix basse : « Il doit y avoir de la merde en ville. Un port aussi désert à cette heure, c'est anormal. » je lui réponds que je suis de son avis et Tertullien qui a meilleure vue que moi sans mes lunettes nous assène que nous allons bientôt tout savoir vu qu'une chaloupe à vapeur nous arrive depuis un slip pavé de bois qui sert de plan incliné pour mise à l'eau à près de trois-cents mètres en amont. Tertullien a mis ses mains en visière et commente : une chaloupe faite d'un gros bote saintois avec moteur à vapeur nous arrive dessus arborant la flamme de la famille de Linières. » je vois bien le bateau mais je ne distingue pas ce que représente la flamme. Et c'est vrai que le bateau qui approche à toute vapeur a toute l'élégance d'un bote mais est plus gros que tout ce que j'ai vu. Maintenant je distingue mieux les gens sur le pont de ce canot rapide. « Tiens ! C'est Fabien de Linières en personne. » Encore un mien cousin que je ne connais pas mais je me demande bien d'où Tertullien le connaît, lui, parce que les deux hommes ne sont pas du même monde.

Le timonier de la chaloupe fait faire un large cercle à son embarcation pour venir s'arrêter le long de notre bordé gauche, dans le même sens de marche que nous. Lindoux fait choquer l'écoute et la voile se met à battre. Avec célérité trois de nos hommes aident les gabiers à ralinguer la toile pour éviter qu'elle faseye inutilement. Les gabiers règlent la balancine et rebordent l'écoute. Ensuite deux d'entre eux amarrent la bôme sur un ixe et pendant que les lamaneurs du bote préparent leurs remorques, deux matelots de notre goélette libèrent deux bittes de pont. Cela prend quelques minutes en tout, tant l'équipage est rodé et pendant ce temps le sieur Fabien de Linières est monté à notre bord. Il a salué Lindoux d'un hochement de tête et s'est présenté à moi. Il est vrai qu'il est encore plus jeune que moi. Je lui ai tendu la main et maintenant nous tenons conseil, lui, Tertullien et moi. Les deux hommes se sont observés pendant l'approche de la chaloupe, je l'ai bien vu. Alors j'ai décidé mettre les pieds dans le plat. Sitôt que nous sommes installés au calme dans un coin du carré sous la dunette, je les regarde et leur dis : « Apparemment, vous vous connaissez, non ? » C'est Tertullien qui répond assez vivement.

- Un peu. C'était dans une autre vie.

- Vous avez fait du chemin, Monsieur Ramade.

- Plus que vous le pensez puisque « le Matignon » est devenu un monsieur.

Je prends la parole pour calmer le jeu.

- Mon cher cousin, il faut que je vous dise que Monsieur Ramade est ingénieur du cadastre impérial. C'est donc un fonctionnaire impérial important et en plus d'être des collègues de travail nous sommes amis et vivons sur la même plantation en Caroline du Sud.

- Et moi je tiens à préciser que c'est grâce à toi que j'en suis arrivé à ce que je suis.

- Allons, je ne suis pas pour grand-chose dans ton parcours. Je t'ai simplement sorti d'une mauvaise passe mais le reste est le fruit de ton travail et de ta conscience professionnelle. Voyez-vous, mon cher cousin la France est riche de ces parcours qui montrent que le courage et le travail sont des richesses inestimables. Mais je ne tiens pas à perdre de temps avec le poids du passé. Les ombres du passé sont certes les promesses de l'avenir mais à condition d'en tirer les leçons idoines.

- Justement. Je dois vous informer d'une circonstance qui pourrait nuire à votre entreprise actuelle.

- Soyez plus précis, mon cousin. Je n'ai pas le temps à perdre à jouer aux devinettes. Vous pouvez parler devant M. Ramade.

- Vous souvenez-vous d'un certain Stephan Hintermaier ?

- Évidemment mais il est hors d'état de nuire puisqu'il a été fusillé.

- Avez-vous entendu parler de Schopenhauer, pas le philosophe allemand qui est mort récemment, mais le mafieux de New York.



- Je ne pense pas en avoir déjà entendu parler. Pourtant j'ai eu maille à partir avec des nervis allemands du port de New York il a quelques années.

- Eh bien Hans Jorgen Schopenhauer était l'un des Bezirkshauptmann des gangs d'Allemands du port de New York. Bezirkshauptmann, cela veut dire chef de district. En Allemagne cela correspond un peu à un de vos sous-préfets en France et dans le milieu interlope allemand de nos métropoles comme New York et Chicago, cela correspond au parrain dans la Maffia.

- Soit. Et quel rapport avec Stephan Hintermaier ?

- Il était le demi-frère de Schopenhauer. Ils avaient la même mère. Une prostituée de Hamburg arrivée à New York avec un marmot qui portait son nom. Puis elle s'est mariée avec un sergent de police né à New York mais dont les parents avaient immigré de Dantzig, les Hintermaier. Les parents Hintermaier sont morts du typhus alors que leur fils August avait tout juste dix-sept ans. August était beau gosse et il avait du succès Très costaud il avait le coup de poing américain facile et redoutable. Il est tombé en amour avec la femme Schopenhauer et ils se sont mariés. Il ont donné le jour au petit Stephan. Hans s'est pris d'affection pour ce petit demi-frère. August a retiré du trottoir son épouse de huit ans plus âgée que lui. Il s'est mis à travailler comme homme de main du Bezirkshauptmann de Harlem. Il fallait mettre au pli les nègres qui avaient tendance à s'agiter de petite délinquance laquelle troublait des affaires plus sérieuses mais aussi illégales. En outre les « Allemands » avaient fort à faire face aux « Irlandais » et aux « Ritals ». En plus de ses activités nocturnes August avait un travail plus honnête et déclaré : il était gardien de jour de la cale des schooners des pilotes du port de New York. Sérieux et compétent, on lui a confié des responsabilités et son salaire est devenu suffisant pour lui permettre de nourrir sa famille honnêtement. Il a donc pris ses distances avec ses activités nocturnes sans se fâcher avec le chef de gang. Il semblerait même que ce soit à cette époque qu'il se soit lancé dans l'importation des produits de luxe venant de France, de Hollande et d'Angleterre. Mais les méthodes illégales devaient lui manquer puisqu'il s'est avéré qu'il avait largement fraudé les règles douanières. Mais il avait l'œil sur Stephan et son demi-frère chéri. Il leur a même payé les écolages qui leur ont permis d'acquérir une bonne instruction. À l'école on leur a même donné un certain vernis d'éducation qui aurait pu leur ouvrir les portes de la bonne société.

Seulement le malheur frappa les deux adolescents. August contracta le typhus et en mourut rapidement. Sa femme le soigna fidèlement mais mourut contaminée dix jours après lui. Pour éviter la contamination des enfants, le Bezirkshauptmann les prit chez lui. Il les garda après la mort de leurs parents parce qu'il « avait de la mentalité » comme on dit dans le milieu. Hans Jorgen Schopenhauer était méticuleux, instruit et éduqué. Une fois ses études secondaires terminées, il le prit comme son secrétaire particulier pour les affaires du Syndicat de New York. Stephan Hintermaier resta à l'école secondaire encore trois ans. Pendant ces années il avait montré le même sérieux aux études que son demi-frère mais en plus il avait le contact facile. Le syndicat avait besoin de traiter d'affaires légales pour blanchir l'argent des activités délictueuses et criminelles. En cette période où Manhattan se construisait pour devenir une ville importante dans le complexe de New York, les caïds du Syndicat allemand avaient décidé d'investir dans l'immobilier. Cela demandait des agents immobiliers efficaces ayant le contact avec les clients potentiels mais capables aussi de débattre des prix avec compétence. Mis à l'essai en doublure avec un vieux cheval de retour, Stephan apprit en plus de ses dons naturels à repérer les clients « possibles », à percevoir leurs faiblesses et leurs forces, leurs besoins et leurs goûts. Il fit rapidement merveilles et son salaire légal devint plus que conséquent. Hans Jorgen Schopenhauer faisait lui aussi merveille comme secrétaire du chef et devint rapidement son éminence grise. Ayant un œil sur la comptabilité des divers secteurs, il repéra les « petits malins » et les signala. Au contact d'un Bezirkshauptmann redoutablement habile qui savait manier la carotte et le bâton, il apprit le commandement

efficace de gens qui n'étaient pas des enfants de chœur. Encore trop jeune pour s'imposer à des forbans expérimentés, il sut prendre patience. Mais il en va d'un Syndicat du crime comme de toute entreprise, les vieux gangsters ne percevaient pas que le monde de New York changeait. Peu à peu ils disparurent, remplacés par des relèves plus instruites et ayant évolué. Ces jeunes et ambitieux voyous savaient où étaient leurs intérêts. Il fallait d'autant plus les surveiller. Hans Jorgen se déplaça de plus en plus pour les rencontrer. Véritable Missi Dominici du Patron mais sachant aussi faire remonter les soucis et les besoins de chefs de gangs, il mania sous l'autorité du chef vieillissant fermeté et compréhension. Les affaires légales et illégales du Syndicat étaient florissantes quand sont arrivés les troubles qui annonçaient cette saleté de guerre civile. Le vieux chef, son pactole personnel investi dans des affaires légales, avait laissé sa place à Hans Jorgen. Ayant investi dans une compagnie de schooners de liaisons rapides et de pilotage du port, Stéphan Hintermaier commit la même erreur que celle de son père et donna dans la fraude douanière, torpillant ainsi sa réputation et ses affaires légales à New York et Philadelphie. Condamné par le fisc de New York à une forte amende, il perdit aussi sa licence d'agent immobilier. On ne pouvait rien sur sa compagnie de goélettes, sauf qu'il n'eut plus d'adjudications de la part de l'Autorité du Port de New York pour le transport des pilotes. La guerre civile ayant enfin pris fin il a décidé de quitter la Pennsylvanie et a quitté New York pour venir à Charleston où le port devrait lui assurer un point d'escale pratique pour ses goélettes rapides venant de New York. De par ses relations à Washington, il a obtenu du soutien politique en sous-main dans ses entreprises. Homme d'affaires compétent il a su s'ouvrir des portes dans la société de Charleston.

- Bon d'accord mais que me voudrait Schopenhauer, alors ?

- Si le demi-frère de Stephan Hintermaier ne pouvait rien contre vous en Caroline du Sud pendant la guerre, il en va autrement désormais. Il a juré de venger son demi-frère et de vous régler votre compte en stipendiant des nervis. Et dans l'état dans lequel est le Sud en ce moment, vous allez devoir vous garder de près en permanence. Ne prenez pas ces informations à la légère. C'est un ami irlandais à vous qui m'a entretenu de ce danger. C'est lui qui m'a aussi appris qu'à la mort de Hintermaier, son héritage est passé aux mains de son demi-frère Hans Jorgen Schopenhauer en vertu d'un testament déposé chez un avocat de Manhattan. Les deux frères avaient déposé le même jour chacun un testament qui faisait de l'autre son légataire universel. Voilà. En outre, Schopenhauer a passé les affaires du Syndicat allemand à un autre Bezirkshauptmann et il fait maintenant dans le légal. Pour combien de temps ? C'est à surveiller. Mais il vous en veut à mort et sa haine semble inextinguible.

- Mon cher cousin, je vous remercie de ces informations mais nous ne sommes pas en Caroline du Sud et nous étudierons la situation une fois arrivés à Charleston. En attendant, nous débarquons sur la rive sud de la Savannah River et nous devons nous rendre sur la rive nord pour rejoindre la Caroline du Sud et le chemin de la plantation Toppenot. Or, je suppose que le pont de la voie ferrée sur la Savannah River est toujours hors d'usage, après les élucubrations de Sherman...

- De ce côté-là je vous rassure. Nous allons vous débarquer sur le rive nord. Un détachement de l'administration fédérale de l'immigration a installé un bureau annexe sur la rive sud-carolinienne. Le Consul de France à Savannah s'est déplacé en personne et vous attend pour vous assister dans les formalités. Avec l'équipe de l'immigration, ils ont déjà bien avancé le travail. De là vous rejoindrez en convoi hippomobile la gare temporaire du chemin de fer. »

Lindoux fait accoster la goélette à un appontement récemment construit le long de la berge herbue. Ce quai léger présente une plate-forme assez grande pour que le débarquement de nos affaires se passe tranquillement et dans la bonne humeur. Seul les moustiques sont désagréables. Ils s'agit de ces sortes de cousins qui en aux Antilles et Amérique du nord piquent cruellement, à la différence de ceux de France. Nous chargeons les bagages sur une

charrette légère et le muletier noir fait démarrer son animal tandis que nous nous mettons à marcher vers une maison en bois peinte en ocre. Derrière la maison, garés sur un paddock empierré de tuf blanc, deux chariots et une américaine à six places sont garés attelés et leurs cochers en uniforme yankee semblent en conversation animée. Je distingue aussi avec les militaires un indien portant une veste de daim et un pantalon en toile bleu marine. Il porte un chapeau en latanier tressé. Et montre ce qui semble une carte à l'un des cochers.

Le consul nous accueille devant l'entrée du bureau. Les salutations aimables sont brèves et nous entrons dans ce qui est une sorte de salle de réunion laquelle doit aussi pouvoir servir de salle à manger. Tout autour de cette pièce je vois des portes qui semblent donner accès à ce qui doit être des bureaux ou des chambres. Toutefois, par la seule porte ouverte on peut voir une femme noire qui s'affaire devant un potager en fonte. Une bonne odeur de café et de pain en train de cuire nous caresse les narines et la pituitaire. Un lieutenant du génie nous accueille à son tour et nous prenons place sur des chaises alignées comme dans un petit théâtre.

Le fonctionnaire de l'immigration parle lentement un anglais très académique et laisse le temps au Consul de traduire pour nos hommes. Nous allons partir pour Charleston où les futurs immigrants seront pris en compte par le service de recrutement de la Union Pacific. Comme dans beaucoup d'équipes, les anglophones traduiront pour les débutants en anglais lesquels se mettront rapidement à se faire comprendre et surtout à comprendre ce que l'on attendra d'eux. Les États-Unis sont une terre d'immigration et la société qui se met en place depuis l'indépendance sait traiter ces questions de langue de travail.

Les fonctionnaires nous remettent à Tertullien et moi les titres de travail de nos hommes ainsi que les documents nécessaires à leur immigration et leur accès à terme à la nationalité étatsunienne. Ensuite, le chef de service se tourne vers le Consul pour lui donner la parole. Celui-ci s'adresse à nos ouailles.

- Messieurs, voici que s'achève votre voyage de la Guyane à la liberté. Bientôt vous serez des Américains à part entière. Libres de vos mouvements, et dotés d'une identité américaine avec les noms que vous vous êtes choisis. Vous serez même libres de vous rendre en voyage en France, à titre d'étrangers, bien sûr. Ici prend fin votre vie de Français ; au plan administratif, en tout cas. Ici commence votre vie de citoyens d'un pays libre qui vit un grand rêve comme une réalité. Et si vous croyez qu'un pays où chacun est libre d'entreprendre, de réussir par son travail, de fonder une famille, de se déplacer où bon lui semble quand bon lui semble, si vous croyez, donc, qu'un tel pays est un rêve, vous avez raison, c'est le rêve américain. Messieurs, en mon nom et celui de la France, je vous dis adieu et bonne chance. »

Puis le Consul vient nous serrer la main à Tertullien et moi-même, il salue les Étatsuniens d'un signe de tête et repart vers sa chaloupe amarrée au bout du quai sur la rivière. Alors les Américains, aidés de leurs futurs compatriotes, se mettent à ranger les chaises en les empilant autour de la pièce.

Dans le même temps deux employés installent un grand plateau sur deux tréteaux et la femme noire un large sourire sur son visage épanoui se met à apporter des plats garnis de pancakes et de muffins et d'un thé odorant sucré au miel sauvage. Les gobelets se remplissent et nous partageons une collation qui nous prépare à notre prochain voyage.

Tandis qu'une fois nos agapes finies nous nous dirigeons vers les véhicules, le lieutenant nous prend à part Tertullien et moi.

- Êtes-vous armés ? »

En préparant nos bagages pour le débarquement, hier soir, nous avons sorti nos armes de leurs coffrets étanches et nous les avons chargées. Tertullien, pour économiser les cartouches de Lefauchaux, a chargé son Colt Navy et moi mon fidèle Le Mat. Après avoir hésité, j'ai chargé le canon lisse avec neuf billes de chevrotines de huit millimètres liées entre elles par un fin câble d'acier aux extrémités liées ensemble. J'ai mis cinq balles sphériques et

quatre ogivales dans mon barillet. Les balles ogivales sont plus lourdes mais moins précises que les balles sphériques. Mais le calibre .41 a une force d'impact suffisante avec la charge de « de guerre » pour laisser pensif un importun. Quant au canon lisse, sa grappe de chevrotines liées se déploie en cercle dès les premiers mètres et à une dizaine de mètres le cercle de cinq centimètres de diamètre cause une blessure peu profonde mais large. Les ballettes s'enfoncent de quelques centimètres dans les chairs mais le câble d'acier qui agit comme frein des plombs tranche les vêtements et détermine des coupures entre chaque trou de plomb. Ce genre de blessure s'infecte assez peu si les vêtements sont propres, mais leur aspect inhabituel inquiète grandement les blessés. Le lieutenant du génie porte un ceinturon sans sabre ni bélière mais avec un étui fermé du rabat duquel sort légèrement le bas de la crosse d'un Remington. À la main, il porte un sac écru de coton épais. Il porte en bandoulière une sacoche à documents qui sert en général aux officiers d'état-major. Nous arrivons près des chariots. Un sergent-major<sup>1</sup> fait monter les hommes dans les chariots dont les bâches sont roulées jusqu'à l'arrondi des arceaux. Nous ouailles sont réparties de part et d'autre de la banquette double de chaque chariot, une moitié face à droite l'autre face à gauche. Certains sont allés reprendre leur bagage dans la charrette d'allègement.

Pendant l'embarquement qui prend un peu de temps, nous voyons arriver un demi-peloton de cavalerie commandé par un sergent qui vient se mettre aux ordres du lieutenant qui nous accompagne. Je remarque que ces cavaliers sont équipés des toutes nouvelles carabines de chez Winchester, les 1866 à cartouches métalliques à percussion centrale. Ils portent tous en outre des revolvers qui vu la forme de l'étui sont certainement des Colts en calibre 44, le modèle 1860.

Une fois que tous les hommes venus de Guyane ont trouvé leurs places dans les chariots, nous embarquons dans la confortable américaine aux ressorts bien souples et aux sièges de cuir recouverts de plaids moelleux. Alors le lieutenant sort de son sac de coton un revolver Colt Walker comme celui du télégraphiste militaire que nous avons eu pendant un temps à la plantation. Il s'agit d'une arme énorme. On dirait un gros Griswold & Gunnison avec un levier de chargement un peu différent. Il n'a pas ce verrou d'extrémité qui le maintient fermement solidaire du canon. En lieu et place, il y a un fin lacet de cuir qui attache ledit levier au canon. Je n'avais pas remarqué ce détail sur le revolver du télégraphiste militaire de la plantation. Posément, le lieutenant arme son revolver au cran de sûreté et fait tourner le barillet pour vérifier que toutes les amorces sont bien en place. Il pose son arme à côté de lui et cherche encore dans son sac. Il en exhibe un harnachement de cuir qui s'avère être un étui d'aisselle qu'il enfle en bouclant un mousqueton situé sous le fourreau à un anneau à gauche de son ceinturon d'uniforme et un autre mousqueton situé au bout de la bretelle de retenue à un anneau monté sur une bride de l'étui de son Remington. Ensuite, le plus naturellement du monde, il ajuste son Walker dans le fourreau de son équipement d'aisselle, le chien toujours au cran de sûreté.

- Vous faites bien confiance au cran de sûreté, remarque Tertullien.

- En effet. Je suis de près cette arme et je lui fais une confiance totale. À un point près, toutefois. Il faut l'armer sans précipitation parce que sinon le grand ressort risque de se décrocher de son emplacement du chien lorsque celui-ci arrive à sa position extrême en arrière. Autre chose, il ne faut pas exagérer la charge sinon le barillet risque que d'éclater. En ce qui me concerne je reste au maximum à quarante-quatre grains<sup>2</sup> de poudre noire fine. Je tiens à cette arme qui était celle de mon père pendant la guerre du Mexique. Je sais que l'éclatement du barillet était une panne courante sur ces armes parce que les soldats chargeaient sans bourre pour augmenter la charge sans que la balle ne dépasse de l'avant du barillet. Mais il ne sert à rien de surcharger. Il vaut mieux mettre la bourre réglementaire qui

---

<sup>1</sup> Le manuscrit source porte en anglais « *Staff Sergeant* ».

<sup>2</sup> Environ 2,8 grammes.

graisse le barillet et le canon à chaque tir. Mon père a prétendu que son barillet avait éclaté pour se faire doter d'un autre barillet. Ainsi il avait deux barillet. Mais il a toujours respecté la mise en place de la bourre réglementaire et s'en est fort bien trouvé. Lorsque je vais voir mes parents pendant mes permissions je loge chez mes beaux-parents mais je ne manque pas de prendre « mon » Walker en allant chez mes parents qui habitent tout près et mon père a toujours préparé des cartouches en toile. Alors pendant que ma femme et ma mère parlent entre femmes, mon père et moi faisons parler la poudre. Lui avec le Walker de sa jeunesse et moi avec le Remington militaire. Au début, ma fille qui a maintenant treize ans restait avec les dames tandis que mon fils venait avec nous. Il a un an de plus que sa sœur. Maintenant elle préfère venir avec nous et comme son frère elle tire avec le revolver de ma femme, un Smith & Wesson en petit calibre 22. Et je dois dire que cette arme tire très bien pendant deux barillet. Après, il faut le nettoyer. Mais les deux enfants s'en tirent très bien. Il faut dire que les cartouches métalliques encrassent beaucoup moins les armes. Mon père qui est un habile bricoleur et un fin chimiste fait durer les étuis en les rechargeant plusieurs fois. Il fabrique la composition d'amorçage avec de la poudre d'allumettes<sup>3</sup> et charge les cartouches avec du pulvérin qu'il réalise avec la poudre pour les gros revolvers. Il mouille à l'eau des allumettes, fait de la pâte avec le « soufre » et en garnit les cartouches tirées. Ensuite il laisse sécher les douilles au soleil et puis il les met au frais. Au bout de trois jours il met la poudre et les balles. Il s'est fabriqué un moule à balles pour le calibre 22.

- C'est un passionné, votre père.

- Et un grand savant. Il est sorti de West Point dans le génie, comme le général Lee. Et il s'est toujours intéressé aux arts et métiers.

- Vous dites « Le général Lee » ? s'étonne Tertullien.

- Entre Robert Lee et le Général Lee, il y a quarante années de bons et loyaux services. Jusques et y compris Appomattox. Et même s'il a patriotiquement servi la Confédération, il n'a jamais démerité. D'ailleurs, le Commandant de Berdeilhe porte un revolver Le Mat et je n'en prends pas ombrage. La guerre civile, cette saleté, est finie. Je pourrai bientôt remonter en Pennsylvanie et j'espère bien retrouver le commerce où je travaillais, reprendre mes visites à ma famille et ma belle-famille. En attendant, je compte bien aller retrouver mes amis d'avant qui ont servi leur patrie Confédérée.

- Vous en avez en Caroline du Sud ?

- Et en Caroline du nord. J'ai déjà recherché des gars que je connaissais et j'en ai retrouvés.

- Et alors ?

- Je fais de mon mieux pour les aider. »

Le lieutenant se tait et se plonge dans des pensées qui ne sont pas forcément agréables. « Voyez-vous, continue-t-il, je suis exaspéré de constater que les carpetbaggers et autres "yellowlegs" qui viennent se remplir les poches aux dépens de la misère causée par Sherman et ses hordes de sauvages sont en fait des planqués de la guerre. Pendant que nous nous faisons étriller par les Johnnie Rebs, eux se faisaient des golden bollocks [*littéralement* « des couilles en or »] en vendant au prix fort des marchandises à l'intendance des armées. Maintenant ils jouent les agents immobiliers en rachetant à bas prix les plantations ruinées, en trafiquant les armes saisies sur les rebs défaits, en vendant au prix fort les denrées indispensables que les fermes, les plantations et les ranches ne se sont pas encore remis à produire. Et nous, nous sommes encore déployés dans les États du Sud pour maintenir l'ordre et empêcher les vaincus de se soulever pour pouvoir nourrir leurs familles et pour permettre à tous ces profiteurs de guerre, yellowlegs et scalawags de se remplir les poches.

---

<sup>3</sup> À l'époque les allumettes s'allument au frottement sur une surface rugueuse et il était courant de fabriquer avec la composition soufrée des allumettes de la composition d'amorçage pour des armes. Nous faisons la même chose dans mon enfance avec les allumettes espagnoles que nous achetions en Andorre.

- Qui appelez-vous des yellowlegs ?

- Les premiers de ces salopards qui sont arrivés dans les bagages de Sherman portaient des pantalons jaunes très à la mode chez les agents commerciaux et les voyageurs de commerce venus du Nord de la Côte Est. Alors leurs victimes ex-rebelles leur ont donné ce nom d'un oiseau marin charognard qui vient jusqu'à l'intérieur des terres pour fouiller les dépôts d'ordures, piller les nids de pigeons d'élevage, et manger les poussins dans les basses-cours. Cet oiseau est le yellowleg gull. »

Je comprends mieux. Il s'agit du goéland leucophée. On connaît cet oiseau qui parcourt nos ports et suit les bateaux de pêche côtière pour se nourrir des déchets de poisson que produisent pêcheurs et mareyeurs. C'est un vrai charognard. En somme les malheurs des confédérés n'ont pas tué l'esprit de dérision chez ces gens courageux.



*Goéland leucophée, en anglais, yellowleg gull*

En ce qui concerne ce sympathique lieutenant du Génie, je me dis qu'à décrier les profiteurs de guerre yankees il court le risque de passer pour un copperhead. Encore un nom d'animal américain. Si les copperhead sont aux yeux des yankees les ressortissants des États de l'Union qui répugnaient à faire la guerre aux « rebelles », c'est aussi le nom d'une vipère bicolore de marron et de bistre qui a tendance à attaquer au lieu de fuir. Serpent venimeux, sa morsure est rarement mortelle pour l'homme. Mais ce surnom n'a rien de sympathique pour les opposants pacifistes à la politique du Président Lincoln. Leur autre surnom de « butternut » est plus adapté, à mon avis.

Notre convoi marche au pas vers la gare où le train qui doit nous conduire à Charleston est en train de monter en pression. Les cannes à sucre ont été récoltées et de la route on voit très bien les trains en gare et au triage. Je note que la locomotive est d'une compagnie yankee mais que les voitures de voyageurs sont de la compagnie dont mon beau-père est un gros actionnaire. Les wagons de marchandises, en revanche, sont des plateaux à ridelles aux couleurs militaires de l'Union. Au fur et à mesure que nous approchons, nous pouvons « admirer » le sort que les salauds de Sherman ont fait subir à cette installation qui avait pourtant un intérêt commercial agricole évident. Cette gare de marchandises permettait de livrer du coton, du riz et du sucre à l'embarquement à Savannah et de charger à destination des Caroline du Sud et du Nord les biens et denrées non produits au Sud mais pourtant d'intérêt essentiel. Maintenant il faut reconstruire et des équipes d'ouvriers sont à l'œuvre pour restaurer les installations. Des ouvriers noirs, sans doute de récents affranchis, se démènent aux ordres de militaires yankees qui prennent leur part du travail. Tout ce petit monde est maculé de boue et de poussière. Mais on distingue rapidement les endroits qu'ils ont nettoyés pour préparer les travaux de réhabilitation et de reconstruction. Les relations

entre les hommes de ce grand chantier semblent assez harmonieuses. Lorsque nous arrivons, les militaires de l'escorte nous indiquent où garer et décharger les chariots. Les hommes prennent leurs bagages et se rassemblent à l'ombre de la véranda du bâtiment des voyageurs déjà remis en bon état. Des rails de bois aux tables de roulement en ferraille ont été démontés et entassés dans un écart où il attendent la réforme. Les yankees remplacent les rails en bois armé par des rails en acier venant du nord et arrivant par le port de Savannah. Tertullien remarque qu'au moins en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, la Caroline du Sud à tout à gagner à la reconstruction.

Le lieutenant reste aux aguets et nous sommes insidieusement gagnés, Tertullien et moi, par une inquiétude sourde. Je ne peux que penser à cette attaque que j'ai connue entre Savannah et Charleston il y a un peu plus de cinq ans. Nous nous regardons, perplexes et vérifions nos armes à notre tour. En attendant de pouvoir monter dans le train qui doit nous conduire à Charleston, nos hommes ont trouvé place dans la salle des pas perdus de la gare. Les militaires y ont installé des banquettes et une femme mexicaine tient un étal où elle vend des portions de frijoles avec des boulettes de viande. Elle dispose aussi de jus de maguey avec lequel les Mexicains préparent d'ordinaire le pulque cette sorte de vin de cactus. Ici il s'agit de jus frais au goût acidulé mais qui comme l'artichaut cru laisse une sensation de râpeux dans la bouche. C'est désaltérant mais nos hommes se méfient. D'après le chef de gare, notre train est sur voie d'évitement en attendant l'arrivée d'une locomotive haut-le-pied entièrement remise en état. Tertullien et moi sortons sur le quai de bois dans l'intention s'assister à la manœuvre. Nous y voyons arriver le chef de gare qui sort de son bureau une sacoche de cuir à la main tandis qu'un train s'approche apparemment sans qu'il soit question qu'il s'arrête devant le bâtiment des voyageurs. Ce n'est pas la locomotive annoncée.



*Nous y voyons arriver le chef de gare...*

Le train passe effectivement sans arrêt jusqu'à un aiguillage qui lui fait quitter la voie principale. Seulement le chef nous précise qu'il nous faut encore attendre la locomotive qui arrive du plateau d'entretien et Tertullien entre dans la salle des pas perdus pour informer nos ouailles. C'est alors que j'aperçois une locomotive rutilante qui arrive à son tour sur la grand' voie.





Sans ses voitures ou ses wagons, elle défile majestueusement comme une dinde inutile. À basse vitesse, elle roule lentement et les essieux font cogner les jonctions des éclisses de la nouvelle voie tout en acier. Pourtant, il semble que quelque chose d'anormal est en train de se produire. Au passage, je note qu'il semble ne pas se trouver de chauffeur avec le mécanicien. En outre, celui-ci non seulement est seul mais encore il se tient debout à droite de la cabine alors qu'en cas de manœuvre, il devrait être à gauche à surveiller la pression et tenir la manette marche-avant-arrière de la pression située sous le manomètre de la chaudière. En plus c'est de la gauche que l'on commande le sifflet et la cloche très utiles en manœuvre sur les voies de service. Le chef de gare a lui aussi remarqué ces anomalies. Il entre vivement dans son bureau et fait sonner le tocsin d'alerte. Moi, je vois s'éloigner la machine qui prend elle aussi l'aiguille vers la voie de service où s'est engagé le train passé sans arrêt devant nous peu auparavant. Et l'inévitable se produit. Cette voie forme un large cercle sur lequel s'est arrêté en virage le train de tout à l'heure. La locomotive haut le pied prend elle aussi la courbe mais elle ne s'arrête pas avant la collision. Son pare-bœufs s'insinue sous la poutre porte-tampons, sous le crochet d'attelage et soulève l'arrière de la dernière voiture du train que nous avons vu s'arrêter dans le virage de la voie de service. Sous le choc, la bogie de la voiture percutée se soulève et quitte les rails. La locomotive haut-le-pied s'arrête enfin, le pare-bœufs encastré sous le train. De là où nous sommes je vois fuser un jet de vapeur qui semble sortir du piston de haute pression de droite. Je pense que s'est rompue la conduite qui injecte la vapeur dans le piston latéral lequel pousse les bielles d'entraînement des grandes roues. Le feu de la chaudière devait être en train de s'éteindre parce que le jet blanc et sifflant baisse rapidement d'intensité. Tout à mon observation, je n'ai pas prêté attention aux réactions de l'équipe de pompiers de la gare qui achemine au grand trot de ses attelages de trait une ambulance militaire et une grue à vapeur tout ce matériel aux couleurs de l'armée de terre yankee. Ensuite un groupe de cavaliers passe au galop où je remarque entre autres l'indien que j'avais observé en arrivant à la gare avant la réunion avec les gens de l'Immigration. Il parle avec une certaine agitation et tente de convaincre ses interlocuteurs tout en tenant une bride unique appuyée sur le côté gauche de l'encolure de son poney. La troupe montée ralentit pour s'arrêter du point de la collision. Un des militaires du groupe, celui qui porte un chapeau, met pied à terre tandis que les autres se mettent en cercle autour.