

Chapitre 12

Un Pays Ravagé.

Nos hommes sortent les uns après les autres de la salle des pas perdus et se massent sur le quai de bois. Le chef de gare est manifestement pris entre son envie de rejoindre le lieu du sinistre et son devoir de rester à la gare pour contenir les voyageurs. Le lieutenant du Génie s'approche de Tertullien et moi.

- Monsieur, vos hommes me semblent gaillards et dégourdis. Je crois que nous devrions nous porter auprès des pompiers de la gare pour voir comment nous pourrions être utiles.

- Mon lieutenant, j'allais vous le proposer. »

Nous parlons anglais mais à ma grande surprise, tous nos compagnons ont saisi la teneur de notre échange. Tous sont volontaires pour aider mais il en faut de garde aux bagages. Joël Dentec et Joseph Hibarette désignent trois gaillards particulièrement costauds pour protéger nos affaires. Je suis tranquille sur ce point. Manifestement le « maître d'école » et l'ancien baleinier ont de l'autorité sur leurs camarades mais en outre ils ont l'art de confier à chacun la tâche qu'il sera le mieux à même de remplir. Nous nous portons rapidement sur le lieu de l'accident. Les pompiers ont sorti un cadavre de la locomotive haut-le-pied. Le corps est allongé sur une civière pliante. Il porte au cou une large entaille nette pratiquée avec un grand couteau bien affûté. Le sang a giclé et s'est répandu sur l'avant des vêtements caractéristiques d'un mécanicien des chemins de fer. En revanche il porte au front une blessure hachée sans doute causée par un choc contre une partie contondante de la cabine et bien qu'il s'agisse d'une blessure à la tête, elle n'a pas saigné ou très peu. Hibarette constate froidement : « Ce pauvre gars est mort deux fois. Une fois égorgé et un fois la tête fracassée contre la ferraille. Mais pour la seconde fois, il n'a rien senti. Il était déjà passé sinon son crâne aurait saigné aussi. »

La conclusion du basque est celle que je venais de tirer à part moi : le mécanicien était mort au moment de l'accident. Et je me demande où est le corps du chauffeur. Nous ne servirons pas à grand-chose ici, en fait. La grue à vapeur fait l'essentiel du travail, conduite par un grutier qui connaît manifestement son travail. Le mécanicien du train percuté n'a pas fait tomber son feu et il reste de l'eau dans le tender. Son chauffeur a fait remonter la pression et maintenant que la grue a soulevé l'arrière de la dernière voiture, les dépanneurs vont essayer de remettre la bogie arrière sur les rails. La grue a dégagé l'attelage de la voiture de voyageurs de l'enchevêtrement du chasse-buffle défoncé de la locomotive haut-le-pied. Maintenant le mécanicien tire son train d'environ trois mètres et s'arrête. Le grutier qui a laissé tourner sa grue sous la traction du train recrabote le système de rotation de sa machine. En jouant sur l'inclinaison de la flèche et sur la rotation de la grue, il ramène la bogie au-dessus des rails. Il fait redescendre les roues à une dizaine de centimètres des tables de roulement des deux rails. Alors nos gaillards, entraînés par Hibarette, poussent la carrosserie de la voiture pour amener exactement les roues sur les rails. Il faut aussi faire pivoter la bogie pour que les quatre roues se posent bien sur les tables de roulement. Mais il semble que la bogie résiste au pivotement. Hibarette le dit au chef d'équipe qui dirige le travail. On arrête l'opération et le chef d'équipe demande en espagnol à un péon d'apporter des barres à mines. Quatre de nos hommes commandés par Dentec se chargent de forcer la rotation de la bogie pendant que Hibarette commande les huit hommes qui positionnent la voiture en poussant sur son châssis. Après trois essais, la voiture est de nouveau posée sur les rails mais l'axe de la bogie est à coup sûr faussé et la voiture n'est plus apte à rouler tant qu'elle n'aura pas été réparée.

Les pompiers ont fini leur travail. Ce sont les cheminots du service de la traction qui œuvrent désormais. Nous revenons vers la gare. Le chef de gare est pris par les tâches liées à

l'accident et a passé le commandement de départ des trains à son adjoint, un jeune rouquin au faciès émacié qui est si grand qu'il dépasse de toute sa tête les plus grands de nos camarades. Avec un porte-voix immense il demande aux passagers de train pour Charleston de se rassembler sur le quai avec leurs bagages. Nous courons parce que nous avons perdu assez de temps. Un officier de la prévôté vient à notre rencontre tandis que nous entrons dans la salle des pas perdus pour prendre nos impedimenta. Il est, nous dit-il, chargé de l'enquête sur l'accident. Le jeune chef de gare s'impatiente. Il a un accent du Bronx à couper au couteau. L'officier de prévôté est aussi un yankee mais je suis incapable de reconnaître de quel État à son accent. Il a, nous dit-il, beaucoup de témoins mais me demande si j'ai constaté quelque chose de particulier et je lui fais part de notre constatation relative à la mort du mécano. Je lui fais aussi part de mon interrogation quant à la disparition du chauffeur. Il nous libère assez vite et nous pouvons enfin embarquer. Le lieutenant du Génie nous conduit à la voiture centrale du train qui en comporte cinq auxquelles sont attelés quatre wagons plateaux bâchés.

Un sergent du Train des Équipages nous accueille et nous précise que cette voiture nous est réservée. Il s'agit d'une voiture à la mode américaine, sans compartiments mais avec une grande salle parcourue d'une allée centrale avec des banquettes de trois places perpendiculaires à l'axe de la voiture. Je reconnais là un des derniers modèles de voiture de troisième classe achetées par la compagnie de mon beau-père. Les banquettes se font face deux par deux, les dossiers d'un « carré » étant au contact avec ceux de banquettes des carrés contigus. Lorsqu'elles ont été livrées avant la guerre, il y avait une table déployable entre deux banquettes se faisant vis-à-vis ce qui permettait aux voyageurs, une fois cette table déployée, de jouer aux cartes. Je note que ces accessoires de mobilier ont été démontés sans doute une fois le matériel réquisitionné par les yankees. Nous quittons la gare avec près de deux heures de retard sur l'horaire. Nous allons donc sans aucun doute voyager de nuit.

Nous n'occupons que la moitié des places de notre voiture. Au bout de quelques minutes de roulement nous avons pris nos aises sur les banquettes en bois. J'ai remarqué depuis le quai la voiture de tête, attelée derrière le fourgon qui aurait normalement dû se trouver en queue du train. Cette voiture est à coup sûr une voiture de deuxième classe voire de première avec des banquettes confortables. Je me demande bien qui y a trouvé place. Je n'ai aperçu que quelques voyageurs civils dont aucun n'est monté dans cette voiture.

Le sergent revient vers nous avec un contrôleur de la compagnie de chemin de fer qui demande à voir nos billets. Nous avons un billet collectif pour nos camarades et deux billets individuels Tertullien et moi. Le contrôleur prend un air embarrassé.

- Êtes-vous êtes le Major de Berdeilhe, et M. l'ingénieur Ramade ?

- C'est cela-même.

- Et les autres voyageurs sont les employés de la Union Pacific Railways Company ?

- Oui.

- Alors vous n'êtes pas dans la bonne voiture. Il aurait fallu que vous montiez dans celle de tête. Derrière le fourgon où vous devez ranger vos bagages. Avec le retard que nous avons pris à cause de l'accident, nous allons devoir nous arrêter sur un canton d'évitement pour laisser passer un train qui marche en sens inverse du nôtre. Nous profiterons de cet arrêt pour vous permettre de gagner vos places et placer vos bagages dans le fourgon. Il y a dans la voiture de quoi vous restaurer. Ce n'est pas le luxe mais des « snacks » copieux et de quoi boire. De la bière, du café et de l'eau de source gazeuse française.

- De l'eau du Docteur Perrier ?

- Oui, c'est ce nom que portent les bouteilles. Ces bouteilles sont offertes par l'ambassade de France à D.C. »

Lorsque le chef de train a franchi la passerelle pour passer dans la voiture suivante, Hibarette quitte la banquette pour s'approcher de Tertullien et moi.

- Monsieur le Baron, que veut-il dire pas des snacks copieux ? Y vont pas nous faire bouffer de leurs gros serpents, quand même ? »

Tertullien se retient de rire. « Il n'a pas parlé de « snakes », explique-t-il, mais de « snacks », Hibarette. C'est en fait ce que nous appelons des collations. Dans ce pays on propose des tortillas qui sont de petites galettes épaisses faites de farine de maïs mélangée à de l'œuf battu ou un mélange de farine de maïs et féculé de pomme de terre mais toujours avec de l'œuf battu. On peut aussi nous proposer une tranche de viande enfermée dans un gros muffin.

- Un gros quoi ?

- Muffin. Ce sont ces petits pains ronds que nous avons pu goûter lors de la collation de tout à l'heure avec les officiels.

- Ah oui ! ça ressemble à du pain de mie. Y font pas le pain comme chez nous, ici. Presque pas de croûte, une mie à petits trous. Y - z - y font pas lever assez ou alors y - z - y mettent pas du bon levain. Ou bien leur farine y la font avec du blé dur... »

Joël Dentec qui s'est approché de nous explique : « Leur pain est de la tradition mexicaine ou alors de celle des Anglais ou des Allemands. Et même chez nous, le meilleur pain c'est celui des Berrichons. » Hibarette fait la moue et repart s'asseoir. Pensif, Dentec remarque : « Le pain, c'est si important pour les gens de chez nous. Mais je sais le faire et je sais préparer du bon levain. Si je peux, je nous préparerai du pain berrichon¹... »

Je me dis à part moi que je crois bien avoir vu naître un projet d'entreprise inattendu. Je glisse cette remarque à Tertullien une fois que le Breton a rejoint sa place.

Après presque deux heures de marche alternant des tronçons où nous roulons au pas et d'autres où nous roulons assez vite le train ralentit une fois de plus presque jusqu'à l'arrêt pour enfin passer sur un appareil de voie lequel fait quitter à notre convoi la voie principale pour passer sur une sorte de contre-allée ferroviaire sur laquelle il s'arrête. Nous sommes arrivés sur la voie d'évitement. Tertullien et moi demandons à nos ouailles de préparer leurs bagages.

- Nous changeons de voiture en profitant de cet arrêt. »

Brouhaha, et agitation. Tertullien rappelle ce que nous a dit le contrôleur chef de train et la satisfaction se lit sur les visages. Une petite demi-heure plus tard nous sommes installés sur des banquettes confortables, nos bagages d'utilité immédiate sur les filets qui surplombent nos places le long de la paroi de la voiture et les bagages plus lourds rangés dans le fourgon à bagages attelé immédiatement derrière le tender. Nous sommes maintenant dans la première voiture et le panache de fumée ainsi que les escarbilles nous passent loin au-dessus de la tête. Lors de notre transfert de voiture, le sergent nous recommande de garder nos armes prêtes et de demander à nos hommes de préparer les leurs.

- Désolé Sergent mais nos hommes ne sont pas armés. Certains ont des couteaux mais ils n'ont pas d'armes à feu. En revanche j'ai deux revolvers et mon ami aussi. Lui il a un Lefauchaux français et un Colt modèle 1851. Moi j'ai un Le Mat que j'ai acheté en France. » Le visage du sous-officier reflète une certaine préoccupation.

- Vos hommes savent-il se servir de revolvers ?

- Nous allons le leur demander. »

La plupart des nos hommes savent se servir de revolvers ou de fusil à broche. Certains savent utiliser un pistolet ou un fusil à percussion, mais à part Joël Dentec aucun n'est familier du chargement des revolvers Colt.

¹ D'après les notes des archives, ce pain ressemblerait, au pain dit « de campagne » de nos jours et plus particulièrement au pain Poilane proposé par le regretté boulanger qui a remis cet excellent pain en circulation à Paris puis en France à la fin du XX^e siècle.

Le détachement d'escorte du train est équipé de fusils à répétition sous formes de quelques Henry, de plusieurs nouvelles carabines Winchester de 1866 et de deux carabines de cavalerie Spencer. Tous sont dotés de revolvers Remington Modèle 1863 en calibre 44. Alors le sergent nous quitte pour aller rendre compte au lieutenant chef de détachement. Celui-ci revient l'air préoccupé.

- Mon souci est qu'en cas de besoin, je serais plus à l'aise pour manœuvrer si je ne dois pas assurer la protection de votre groupe en plus de celle du train. Je ne vous demande pas de prendre part au combat à nos côtés. »

En fait près de la moitié de nos compagnons sont prêts à défendre la voiture par les armes, c'est-à-dire en tirant au revolver, et tous se sentent d'humeur à se dérouiller l'esprit guerrier si le besoin s'en fait sentir.

- Écoutez, c'est simple, nous dit le lieutenant. Je vais vous faire remettre neuf revolvers de mes hommes. Ils seront chargés à six coups ce qui suffira. Cinquante-quatre coups pour défendre une voiture de voyageurs en plus de vos propres armes, et Monsieur Dentec qui sait recharger, cela devrait suffire.

Tertullien fronce les sourcils. « Mais dites-moi, êtes-vous vraiment en souci ?

- Peut-être avez-vous aperçu près de la gare un groupe d'hommes qui discutaient. Parmi eux, un éclaireur séminole. Celui-ci expliquait qu'un parti de réfractaires tous vétérans des forces rebelles avait été aperçu dans l'orée d'unec forêt que traverse la voie ferrée vers Charleston.

- Des... réfractaires ?

- C'est le terme recommandé pour parler des groupes organisés de rebelles qui n'ont pas admis la défaite des Dixies. Le commandement des forces armées dans notre région préfère les appeler ainsi pour ne pas les glorifier du statut de vétérans et pour ne pas faire perdurer dans l'opinion publique locale l'idée de rébellion. Mais d'un autre côté, il serait mal apprécié des gens d'ici de les traiter publiquement en criminels. Alors « réfractaire » est le terme que préconise le commandement de Columbia.

- Et si je comprends bien, ces réfractaires s'attaquent aux trains.

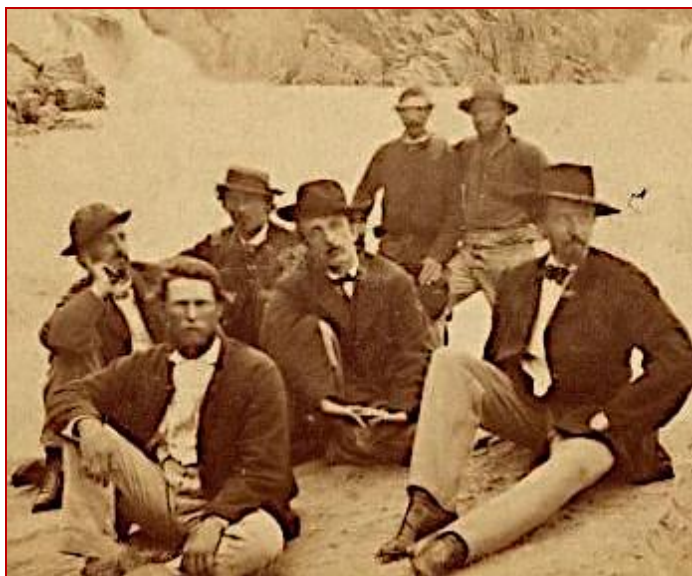
- Surtout aux trains de marchandises pour y piller du matériel ou en saboter. Ils ont même attaqué un train postal qui transportait des fonds fédéraux. Mais cette fois-là, ils sont restés sur le ballast, hachés menu par une des mitrailleuses Gatling cachée sous une bâche jusqu'au moment de l'attaque. Pour une fois, l'arme a servi à quelque chose. Non seulement elle ne s'est pas enrayée, mais encore elle a été assez facile à nettoyer.

- Mais ce train-ci ne transporte que quelques voyageurs » remarque Tertullien.

- Certes, mais notamment vous-même et le Baron de Berdeilhe. Il est bien établi désormais que des éléments envoyés par le syndicat allemand de New York sont arrivés dans la région pour vous faire un mauvais sort. Malgré vos appuis tant dans la classe dirigeante de Charleston et Columbia que dans les autorités fédérales présentes en Caroline du Sud, vous êtes sous une menace encore mal définie. Il est certain que les « operatives » du Secret Service en charge du secteur du port de New York ont monté un dossier en pierre de taille contre les activités de fausse monnaie des divers faussaires du pays. Il en est qui traquent jusque dans les États ex-rebelles les activités connexes de leurs cibles. Le Secret Service dépendant du Département du Trésor, ses chefs disposent par le contrôle des déclarations fiscales des suspects de moyens légaux pour mettre le nez dans les affaires louches des parrains, Bezrikshauptmänner et autres chefs de clans de la pègre des grandes villes de l'est.

À la suite de malversations de Baker – icelui avait déployé une équipe de surveillance de la vie quotidienne au sein de la Maison Blanche – le secrétaire au Trésor McCullough a confié la direction du Secret Service à Will Wood avec pour mission principale de faire cesser le travail de sape des faux-monnayeurs de tout poil. Baker était un homme assez désagréable et qui avait tendance à outrepasser ses droits et faire fi des règles de l'habeas corpus. William P. Wood, n'a peur de rien, il est sans beaucoup plus de scrupules et a parfois un jugement

incertain. Il a tracé son chemin à coups de sabre et de feu au long de la guerre du Mexique à la tête d'une bande de guérilleros, bandits de grands chemins, qui lui avaient donné un surnom qui lui a collé jusqu'à la fin de la guerre : « Le casse-cou en chef de la compagnie C... »



En bas à gauche de l'image, William P. Wood avec les agents de la première équipe du Secret Service de 1865.

L'image est prise à Quantico en avril de cette année-là.

C'est une sorte de géant au visage de granite, aux yeux perçants. Ses cheveux forment une tignasse brune, il porte une raie sur le côté gauche et parle d'une voix grave et feutrée.

Le Secret Service a essuyé des affronts cruels de la part de faussaires connus. Vous avez sans doute entendu parler de William Brockway ou de Pete McCartney qui courent toujours au nez et à la barbe des agents du service. Baker a été saqué le 5 juillet 65 et Wood se sent sous le regard scrutateur des autorités mais aussi de l'opinion. Autant dire que lorsqu'il tient un suspect, surtout un gaillard comme ce Schopenhauer, Wood ne le lâche pas.

- Soit, mais si ce Schopenhauer nous envoie des tueurs à gage ?

- Eh bien, soit ils glisseront entre les mailles du filet et ce sera à vous de réagir, soit les divers limiers accrochés à leurs basques arriveront à les « loger » et leur feront leur affaire. Mais de toute façon, les Irlandais de Kirkpatrick et leurs indicateurs irlandais du port de New York font passer les renseignements. Donc ils vous feront prévenir des éventuelles menaces. Notre prévôté est en relation avec le Secret Service et les unités de terrain et le maillage du dispositif de recherche est assez dense. Et si par hasard Schopenhauer en personne revenait dans la région, il serait vite mis au frais. Bon, maintenant je vais rejoindre mes hommes. Bonne installation.

- Juste une question, mon lieutenant. Le lieutenant qui commandait le convoi qui nous a conduit de la salle de réunion à la gare, connaissez-vous son nom ?

- Steel, pourquoi ?

- Il m'a montré avec fierté le Colt Walker qu'il dit tenir de son père. J'ai pu voir que le numéro de série de l'arme commence par « C Company ». Je sais que les armes qui ont été livrées en 1847 aux unités texanes qui ont combattu les Mexicains étaient numérotées par compagnies. Cela voudrait dire que si le père de Steel a conservé son revolver une fois l'unité dissoute, Il était en service à la compagnie C, non ?

- Cela pourrait être le cas s'il a effectivement pu racheter le revolver à l'armée lors de la vente aux surplus. Cela s'est fait parce que le Walker a été rapidement remplacé par le Dragoon, qui est une amélioration du Walker, en particulier en ce qui concerne la système de bourrage au chargement. Mais pourquoi ces questions ?

- Je me demandais seulement si le lieutenant n'était pas le fils de Wood. En tout cas, son père aurait servi sous les ordres de Wood. »

Le lieutenant me regarde d'un air finaud. « Le capitaine Wood qui commandait la compagnie C était plutôt du genre chêne, du bois dur si vous voyez ce que je veux dire. Steel, lui est du genre fer durci. Steel pourrait donc se comparer, en métal, à Wood, en matière de force de caractère.

- Je comprends. Si j'adresse un courrier au lieutenant Steel, le vaguemestre risque de ne pas le connaître. En revanche, si je l'adresse au Lieutenant Wood, il le trouvera sans souci.

- C'est cela. Mais le Lieutenant Wood préfère qu'on ne fasse pas état du fait qu'il est le fils du directeur du Secret Service. Il intervient donc souvent sous pseudonyme lorsqu'il va dans les quartiers pauvres de Savannah. On l'y connaît sous le nom de Steel.

Le lieutenant parti Tertullien me regarde : « Ben dis-donc, tu donnes dans la célébrité ! Un chef de gang « nouilloquais » t'honore de ses nervis ! Chapeau bas ! Bon ben apprêtons-nous à faire le coup de feu ? si je comprends bien. »

Nous n'en sommes pas encore là et ce qui me tient le plus à cœur c'est de conduire nos compagnons aux recruteurs de la Union Pacific. En attendant nous finissons notre installation dans la voiture. Le convoi qui venait en sens inverse du nôtre est enfin passé. Les signaux de sémaphore de voie en avaient annoncé la venue imminente et le chauffeur avait « enfourné » pour faire monter la pression. De la plate-forme avant de notre voiture, j'observe le signal d'arrêt, ce qu'on appelle en France « le carré ». Il bloque toujours la marche du train. Il pivote enfin et nous voici partis dans un vacarme de jets de vapeur contenus dans les pistons et injectés dans la boîte à fumée pour chasser les suies. Le panache qui monte de la cheminée de gris sale passe finalement au noir puis s'éclaircit enfin. La machine démarre presque sans patiner ; il faut dire qu'avec peu de voitures et une charge faible notre convoi est plutôt léger et accroche bien les rails au moment du sablage. Après quelques cahots de passage sur les appareils de voie, nous voici sur un tronçon tout neuf sur lequel le train glisse comme sur du tissus épais. Seul le staccato régulier des roues sur les éclisses nous rappelle que nous sommes dans un train. Quel changement par rapport aux rails de bois aux tables de roulement en fer fixées par des tire-fond que l'on trouvait sur ce trajet avant la guerre ! Du coup, le mécanicien peut faire monter rapidement la vitesse et nous filons à près de soixante kilomètres à l'heure dans la campagne sud-carolinienne.

*
* *
*

Nos compagnons se remplissent les yeux de ces champs où le travail a repris après une saison perdue à la fin de la guerre. On commence à voir de ces larges charrues aux attelages de deux chevaux de trait qui tracent des sillons profonds et où le laboureur est assis au lien de marcher en tenant les mancherons. Il n'y a plus à se soucier que de tracer des sillons droits et de surveiller la profondeur du sillon. Avec une telle charrue et deux attelages que l'on fait se relayer, un laboureur peut travailler toute la journée à moindre fatigue. Cela lui permet de couvrir presque trois fois la surface couverte en une journée avec une charrue classique.

En outre au lieu de mobiliser deux hommes, l'un pour guider les chevaux et l'autre pour commander la charrue et ses socs il ne faut plus qu'un seul laboureur. Ce qui libère l'autre pour d'autres tâches. La première charrue à siège que nos compagnons ont vue les a intrigués. Mais au fur et à mesure des champs qu'ils ont vu labourer avec ce genre de matériel ils ont perçu le progrès que représente cette machine encore inconnue en France ou en Guyane.



Une charrue encore inconnue en France...

Nous en sommes là de nos observations quand le lieutenant d'escorte entre dans notre voiture.

- Pendant l'arrêt, nous avons reçu un message par le télégraphe de voie. Des individus suspects ont été aperçus par un garde-chasse près d'un château d'eau intermédiaire. C'est ce qu'on appelle un « watershed »² parce qu'il est à mi-distance entre deux châteaux d'eau principaux. Il s'agit d'un parti d'une dizaine de cavaliers. Le garde-chasse est doté d'une chambre photographique pour faire des images d'animaux et il a grillé une plaque pour avoir de quoi montrer en cas d'enquête.

- Est-ce une mauvaise nouvelle ? Ils veulent peut-être faire boire les chevaux.

- Pas avec cette eau. Elle est empoisonnée par de la soude. C'est pour nettoyer les canalisations de vapeur. Comme le château d'eau se remplit grâce à une éolienne, il est toujours plein et les mécanos s'y arrêtent pour refaire le plein même s'ils n'en ont pas forcément besoin. L'eau est naturellement sodée et un asservissement fait que lorsque la cuve est pleine, l'eau qui y arrive est détournée vers une gouttière qui la renvoie dans le puits.

Si des néfastes se mettent en tête d'attaquer le train, ils se cachent dans le petit bois et attendent que le train soit sous la manche à eau. Trois salopards s'emparent des commandes pendant que les autres pillent le train. J'ai donc donné instruction au mécano de passer le château d'eau à la vitesse maximale que permet la voie à cet endroit. Ce sera à environ vingt miles à l'heure [un peu plus de trente kilomètres à l'heure] parce que le train sera en fin de

² Watershed : littéralement, ligne de partage des eaux (entre deux bassins fluviaux). Dans le langage militaire étatsunien courant, c'est un point non-retour parce qu'on est aussi près de l'arrivée que du départ.

montée de rampe. Le mécano sablera par précaution pour réduire les effets d'un éventuel graissage des rails. Dès le château d'eau passé, le train reprendra naturellement sa vitesse, d'autant plus que pendant la montée le chauffeur laissera monter la pression à la limite haute. La voie permet la vitesse maximale de la machine c'est-à-dire trente-huit miles à l'heure. » [Un peu plus de soixante kilomètres à l'heure].

Le lieutenant retourne vers son poste et Tertullien et moi organisons notre défense de la voiture. Manifestement, nos compagnons ont suivi en gros notre conversation avec l'officier et ils brûlent de prendre part à une action que leur donnera une initiative qui les sortira de ce rôle de suivi qui est le leur depuis le départ de la Guyane.

Je suis obligé de leur demander de laisser leurs armes au cran de sûreté pour ce faire, nous leur avons montré comment les désamorcer. Nous les avons ensuite examinées pour bien vérifier que le cran de sûreté qui permet le chargement en libérant la rotation du barillet maintient en demi-armé le chien même si on presse sur la détente. Toutes ces armes des militaires sont en bon état et sont parfaitement sûres au cran de sûreté. Nous notons aussi que les cheminées réglementaires sont à la bonne taille c'est-à-dire que lors du tir à sec le chien n'arrive pas jusqu'à la cheminée vide. Nous donnons alors nos conseils à nos compagnons. C'est Tertullien qui s'y colle.

Il leur explique qu'ils n'auront qu'un barillet à tirer et qu'il faut donc prendre le temps de viser. « Dans la mesure du possible, il faut que deux tireurs ouvrent le feu chacun un coup sur le même adversaire. Deux balles mettront un homme à terre surtout si elles arrivent presque en même temps. Ils seront en mouvement, donc ils auront du mal à viser. Nous, dans le train, nous serons moins secoués qu'eux, qu'ils courent à pied ou qu'ils soient à cheval. Prenez donc le temps de viser, c'est essentiel. Ils vont sans doute nous attendre à un château d'eau situé en haut d'une côte. Comme le train ne va pas s'arrêter alors qu'ils pensent qu'il va le faire, ils vont être surpris et vont sans doute courir à leurs chevaux. Cela nous donnera le temps de voir venir les choses. Le train arrivera lentement au château d'eau. Mais il se mettra à accélérer une fois passé le sommet de la côte. Il est sans doute possible que les bandits se lance à la poursuite du train avec leurs chevaux. Nous les laisserons faire le temps que le train prenne de la vitesse. Alors ils seront occupés à pousser leurs chevaux. Nous ouvrirons donc la porte qui donne sur la plate-forme arrière et une fois qu'ils seront à portée, nous les abattons. Attention ! ne tirez que s'il n'y a personne en avant de vous. Nous tirerons sur ceux qui seront derrière le train par les deux fenêtres arrière et par la porte de la plate-forme. Si les cavaliers arrivent à remonter le long du train vers la locomotive vous pourrez les tirer perpendiculairement à la marche du train. Sinon pour les cavaliers derrière le train ON NE TIRE QUE PAR LES FENÊTRES ARRIÈRE ET LA PORTE. »



Le cliché du garde-chasse.

Sur cette photo prise par le garde-chasse qui sera rendue publique lors de l'enquête, on devine des silhouettes alignées dans l'herbe, un homme dont la tête apparaît derrière une forme noire couchée et la silhouette claire d'un homme debout. Selon le témoignage du garde-chasse, cet homme donnait des ordres aux autres.

Les hommes ont bien compris. Ils sont maintenant concentrés et attentifs. Pour qu'ils se familiarisent avec le tir de ces armes qu'ils ne connaissent pas, nous leur faisons pratiquer du tir sans amorces puis un exercice de tir par les fenêtres arrière et la porte. Seuls les occupants de banquettes arrière ont accès au tir par les fenêtres de leur carré. Ils ont bien compris la manœuvre et nous n'avons pas de remarque de sécurité à leur faire. Ces exercices viennent de finir quand le train commence à ralentir en attaquant la rampe vers le château d'eau. Les roues se mettent à crisser et j'en conclus que le sable antipatinage est de grain moyen et que le mécano anticipe un glissement possible des roues sur la table de roulement. Et il a raison. En effet de la voiture où nous sommes installés nous arrivent toutes les odeurs émanant de la locomotive. Et je perçois distinctement une odeur de gaillon et de graisse surchauffée. Mais le mécanicien a bien réagi et n'a pas attendu le glissement pour sabler. À l'arrivée sur la graisse les roues étaient déjà tapissées de sable écrasé. Le mélange a donc fait comme un bandage antipatinage autour des roues motrices de la locomotive. La locomotive arrive au sommet de la rampe pratiquement sans voir patiné et il semble que la pression de la vapeur est proche de la limite puisque dès que notre voiture est arrivée au début de la descente le train accélère assez rapidement. Je regarde au pied du château d'eau et je vois se dresser des hommes à la mine patibulaire qui ont l'air ahuri. Mais ils se reprennent et je les vois se ruer vers un endroit où je pense qu'ils ont caché leurs chevaux. Les armes ne vont pas tarder à parler. Le train accélère encore et le bruit de la vapeur qui passe dans les injecteurs redescend à un niveau normal. Le convoi roule maintenant sur la pente légèrement descendante de la voie. Mais ce roulement est moins fluide et plus cahoteux. Nous sommes sans doute sur un canton dont la voie n'a pas encore été rénovée. Je pense que cette partie de la voie n'a pas souffert de la guerre et se trouve encore dans l'état de l'avant-guerre. Le mécanicien a ralenti le train et sans doute parce que le registre de voie impose une marche moins rapide. S'il ralentit encore, le train ne sèmera pas les cavaliers. L'espoir qui me reste est que les chevaux

se fatiguent assez vite. Mais pendant un temps nous risquons de devoir faire face à une attaque qui échouera mais qui risque de blesser ou tuer quelques-uns d'entre nous.

C'est plus rapide que je ne pensais. La horde de cavaliers se lance à nos trousses.



La horde des cavaliers se lance à nos trousses.

Manifestement, ils ne se méfient pas de nous. De la porte ouverte de la plate-forme arrière on les voit nous rattraper peu à peu tandis que dans une courbe le train oscille sur les irrégularités de la voie. Les assaillants ne peuvent pas galoper entre les rails à cause du ballast qui blesserait les pieds des chevaux. Ils sont réduits à rester sur le chemin des cantonniers au pied du talus de l'emprise. Ils ne peuvent courir qu'à deux de front. Cela va nous faciliter les choses. Le lieutenant vient dans notre voiture pour se rendre compte de la situation. Il a l'air d'apprécier le dispositif que nous avons adopté. Il approche de la porte mais les cavaliers commencent à tirer. C'est parfaitement idiot puisqu'il me semble bien peu possible de viser en galopant. En revanche, ils nous ont mis en position de légitime défense. Le lieutenant lève son Remington mais les mouvements de la voiture dans cette courbe l'empêchent de viser. Fort heureusement nous sortons de la courbe et le roulement est nettement moins agité. Les poursuivants se rapprochent dangereusement. Le lieutenant lève à nouveau son revolver et Tertullien s'est porté à la fenêtre arrière de droite. Il ajuste son tir posément. Son colt tonne et le cavalier de tête semble accuser la réception de la balle de calibre 36 mais il continue sa cavalcade. C'est une balle de 44 du lieutenant qui le force à ralentir. Mais il ne tombe pas de son cheval pour autant. Il abandonne néanmoins la poursuite.

De la tête du train se mettent à tonner les armes longues des soldats que commande le sergent. Les voyous se mettent à tomber et la poursuite s'arrête bientôt. Les ripostes des armes longues des militaires de l'escorte ont emporté la décision. Le lieutenant se prépare à rejoindre ses hommes en tête du train quand le freinage général se déclenche. Le mécanicien bloque les freins de la machine. Les crissements et l'odeur de verre chaud m'indiquent qu'il sable de tout le débit des sablières pour ralentir le train tant que faire se peut. Nous sommes immédiatement derrière le tender de la locomotive et comme le train est sorti de la courbe je peux voir loin en avant du convoi, mais pas devant la locomotive. Je dis à Tertullien de rester avec les hommes pour la défense de notre voiture et je me lance sur la plate-forme avant. Le lieutenant m'a précédé et je le vois sur le tas de bois du tender. Il marche sur les bûches en se

tenant aux mains courantes. Le train est presque arrêté. Heureusement qu'il est court donc léger et que les voitures sont équipées du système moderne de freins à vapeur qui active le serrage de sabots de freins sur les bandages des roues du matériel tracté lequel prend sa part du ralentissement du train. Je suis sur le point de monter à mon tour sur le tas de bois quand une balle de gros calibre passe à moins d'une mètre de ma gauche à hauteur de ma tête. Le froissement de l'air immédiatement suivi d'un claquement sec puis du bruit du départ du coup m'indique que le projectile est plus rapide que le son et que s'il m'avait touché à la tête il l'aurait éparpillée dans la nature. Je me baisse et reste à défilement du toit de la locomotive pour observer ce qui se passe. Des bûcherons ont constitué des tas de grumes à proximité de la voie. Ils ont sans doute préparé un emport de ce bois que j'imagine coupé dans la forêt que j'aperçois à un demi-kilomètre à droite de la ligne de chemin de fer. Les billes sont rangées en gros cubes d'environ trois mètres de longueur rangées par couches de troncs jointifs ceux d'une couche étant perpendiculaires à ceux de celle du dessous. Les tirs de l'embuscade partent de derrière celle de ces sortes de casemates qui est la plus proche de nous. Le mécanicien du train est dans une colère froide. Certaines balles touchent la machine, on les entend frapper les roues ou la porte avant de la boîte à fumée. Les assaillants sont difficiles à atteindre parce qu'ils sont bien masqués par les rondins. Il faudrait pouvoir manœuvrer pour les contourner mais le terrain est plat et nu entre la voie ferrée et la forêt. Rien pour s'infiltrer et il faudrait lancer un assaut à découvert. Ce serait suicidaire. Un soldat noir immense est embusqué dans la machine. C'est apparemment un tireur d'élite car il est équipé d'une carabine Sharps à canon long équipée d'un œilleton de tir à longue distance. Le sergent est auprès de lui. Il scrute les tas de bois avec ses jumelles. Il murmure quelques mots et au tireur et lui passe ensuite ses jumelles. « Je le vois, dit froidement de soldat. Tenez reprenez vos jumelles. Maintenant que j'ai vu où il est je le vois à l'œil nu. Et avec l'œilleton c'est encore plus net. Il faut être sûr que c'est lui qui tire avec leur Sharps. Une nouvelle balle lourde vrombit au-dessus de nous. Mais là j'ai bien vu d'où est parti le coup. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une Sharps. Ou alors c'est que le tireur n'est pas très fort. S'il tire avec une carabine Ménard, il n'a pas la précision qu'offre une Sharps. Je n'ai pas le temps d'épiloguer. Notre tireur d'élite vient de répliquer. La brise chasse rapidement la fumée peu dense de la charge bien comprimée. Presqu'instantanément j'aperçois une giclée rouge, de sang et de matière. Deux épaules apparaissent un court instant au-dessus du tronc supérieur puis le corps bascule en arrière et disparaît. J'ai quand même pu apercevoir qu'il n'y avait plus de tête sur le cou d'où j'ai vu monter une gerbe de sang.

- Çui-là y nous cherchera plus les poux, remarque sobrement le mécanicien. Bravo le nègre.

- Le nègre, il a un nom.

- Je l'connais pas.

- Alors, vous dites « monsieur ».

La discussion risque de s'envenimer mais le sergent intervient et le mécanicien se tait. Les tirs qui portaient des tas de bois ont cessé. Quant au train, il est arrêté. Le mécanicien a fait merveille et a évité la collision avec une barricade de quatre gros troncs placés en travers de la voie. Il a fallu plusieurs chevaux de trait pour tirer ces troncs en grume. Ou alors avec l'attelage de deux animaux de trait d'un chariot, il aura fallu plusieurs heures pour parvenir à amener les troncs depuis le bois situé à bien un quart de mile d'ici, les faire monter sur le talus de la voie et les faire passer par-dessus les rails d'acier. Le lieutenant s'adresse au tireur d'élite noir :

- Jonathan, voyez-vous encore quelque cible à votre portée ?

- Non mon lieutenant, il faudrait vos jumelles.

- Je ne vois rien, non plus mais on ne peut pas rester sans rien faire. Monsieur Dibardail, je vais organiser une patrouille de reconnaissance des tas de troncs. Il faut nous

assurer qu'il n'y a plus de ces salopards en mesure de nous tirer dessus. Ensuite nous allons retirer les troncs avec la locomotive. »

Le lieutenant prend avec lui les soldats d'escorte en confiant au sergent le tireur noir Jonathan et deux autres soldats équipés de carabines 1866. Ces armes longues ont pour mission de couvrir l'avance à découvert du gros de la patrouille jusqu'au tas de bois. Nos hommes et nous devons assurer la défense du train. Je prends le commandement de notre équipe ce qui me rajeunit de près de dix ans depuis l'époque où j'avais appris à Saint Cyr la défense d'un point sensible. Je reviens donc dans notre voiture et je demande à Tertullien qui a de bons yeux de se rendre auprès du sergent dans la locomotive. Je fais recharger les revolvers de nos hommes qui ont tiré. Le lieutenant m'a donné un sachet de balles de 44 et une boîte d'amorces. J'ai dans mon bagage une poire à poudre bien garnie et pour mon Le Mat des gargousses de calibre 41, d'une charge un peu faible pour des armes en calibre 44. Tertullien a sa propre poire à poudre avec laquelle il peut recharger des armes en calibre 44 à condition de verser deux doses de 36 au lieu d'une seule. Fort des neuf charges de 41 de son barillet et de la charge de calibre 20 de son canon central, mon Le Mat me confère une certaine puissance de feu à courte portée. Abrité par la paroi du train, je peux engager les assaillants quand ils s'approchent à moins de vingt-cinq mètres du train. Ceci d'autant plus facilement que le terrain est découvert. Je scrute tant que je peux l'orée du bois situé à la gauche de la marche du train pour rechercher de mouvements suspects. Sans succès. Soudain, j'entends une « revolverade » du côté des tas de bois, le côté droit de la marche du train, donc. Je bondis à l'une des fenêtres. Des civils s'enfuient des tas de bois, chassés par la patrouille du lieutenant, et les militaires tirent sur les fuyards qui tombent les uns après les autres. Un parti de quatre cavaliers apparaît alors depuis de l'orée d'un bois situé en arrière des tas de troncs. Ce bois est plus éloigné que celui que je surveillais il y a quelques minutes et les cavaliers semblent venir au secours des adversaires du lieutenant. Le tonnerre de la Sharps de Jonathan retentit et le cavalier le plus éloigné est arraché de sa selle. Le cheval soudainement délesté s'emballe à travers le terrain découvert. Les deux Winchester entrent en scène et je peux voir les autres cavaliers tressauter sous les impacts. L'un d'eux plus gravement touché que les autres glisse à terre, traîné par son cheval affolé, le pied gauche empêtré dans son étrier. Le corps rebondit sur le sol tantôt visible, tantôt caché par les hautes herbes. À ma grande surprise, une forte détonation part des tas de bois et le dernier cavalier déjà touché par des cartouches de 44-40 est arraché de sa selle par une arme longue de gros calibre. Les tirs cessent et après un temps qui répond sans doute à un délai de précaution, je vois apparaître le lieutenant et les hommes de la patrouille. L'un des soldats monte sur une des piles de bois et je l'entends crier que le cheval qui emportait le cavalier empêtré dans son étrier a fini par s'arrêter et broute l'avoine sauvage qui pousse à une centaine de mètres des piles de bois. En faisant un tour d'horizon j'aperçois quatre chevaux en train de brouter près de la lisière du bois au-delà du champ. Le lieutenant réfléchit sans doute pour mettre au point la conduite à tenir. Je m'approche de lui, laissant la défense du train à Tertullien.

- Mon lieutenant, je vous propose d'envoyer de mes hommes récupérer les chevaux. Cela vous déchargera de ce détail et vous pourrez organiser le dégagement de la voie en liaison avec l'équipage du train. »

Je reviens au train et j'informe Tertullien de la situation. Avec Hibarette et Dentec, nous nous portons au cheval le plus proche. Plus occupé à brouter qu'à éviter de marcher sur le corps encore accroché à l'étrier, il repousse de temps à autres d'une ruade latérale la masse morte qui le gêne. Hibarette prend à pleines mains l'une de rênes et force l'animal à lever la tête. Le cheval renâcle un peu mais une injonction impérative en langue basque le ramène au calme. Dentec et moi libérons le pied du mort et Hibarette enfourche le cheval. Il part au petit galop de chasse pour tenter de rattraper au moins un cheval et le ramener ici. De notre côté nous entreprenons de fouiller le cadavre ensanglanté par la destruction presque totale de sa

tête. L'odeur fade du sang et de la matière cervicale est recouverte par celle du contenu de son pantalon dans laquelle il a apparemment vidé son gros intestin. Il a aussi d'évidence relâché le contenu de sa vessie. La fouille ne donne rien. Je suis surpris de noter que son revolver, une copie Schneider & Glassick de Colt 1851, est enfoncé dans son étui dont le rabat est encore solidement fermé par la petite sangle prise dans la boucle en laiton. Soit il n'avait pas décidé de se servir de son arme, soit il avait une autre arme qui est tombée lorsque les premières balles de 44-40 se sont enfoncées dans ses chairs.

Hibarette revient avec deux chevaux des assaillants. Il se porte à hauteur du lieutenant avec lequel il s'entretient calmement. Je vois deux soldats enfourcher les animaux ramenés par le Basque et les trois repartent vers les derniers animaux en train de brouter. Dans mes jumelles, j'aperçois les déplacements des personnes. Plusieurs fois ils mettent pied à terre et chargent des cadavres sur les chevaux. Entre les corps rapportés par les soldats restés avec le lieutenant et ceux rapportés par les trois envoyés à cheval, les militaires et notre Basque ont rassemblés neuf corps. Il reste ceux qui sont tombés le long de la voie. Mais ce sont les enquêteurs qui se chargeront de les retrouver. Pour le moment, il faut dégager la voie. Les cheminots ont dételé les voitures après avoir reculé le train d'une trentaine de mètres. Tertullien a fait descendre nos compagnons lesquels se portent à l'aide des hommes du rail. Ils manipulent de fortes cordes et des chaînes qui viennent du lot de bord du train. Ils traînent l'un après l'autre les troncs placés en travers de la voie des deux côtés du ballast. Avec la locomotive, les cheminots retirent les troncs des rails et ensuite, avec les chevaux, les militaires et nos hommes les écartent de la voie. Au bout d'une bonne heure, on peut raccrocher le train à la locomotive. Mais que faire des chevaux récupérés ? c'est le mécanicien de la locomotive qui nous donne la solution. Il a sorti d'une sacoche en cuir un appareil de télégraphie et s'est approché d'un poteau sur lequel est fixé un coffret. Tertullien le regarde et me dit :

- As-tu repéré un ligne de télégraphe ?
- Non mais apparemment il y en a une. Allons voir. »

Le lieutenant qui s'est approché explique que lorsque les gens du génie militaire ont entrepris l'inspection des axes ferroviaires, ils ont enterré les lignes partout où c'était possible. Il faut pour ce faire un terrain sec et souple, en général sablonneux. Il faut aussi disposer de câble militarisé, c'est-à-dire enrubanné de tresse de coton enduit de brai qui assure une isolation du cuivre par rapport à un sol humide en cas de pluie. C'est pourquoi ce système assez coûteux ne s'emploie en général que dans les zones arides des déserts de l'ouest pour relier les postes militaires entre eux. Au lieu de devoir planter des poteaux porteurs qui tombent lors des tornades et qui signalent le « fil qui chante » aux saboteurs indiens, une ligne enterrée résiste davantage qu'une ligne aérienne. Ici, le génie militaire des yankees a utilisé du câble de surplus pour construire rapidement une infrastructure de télégraphie le long de cette ligne que les Confédérés n'avaient jamais équipée même avant la guerre civile. D'ailleurs par la suite, nous remarquerons, Tertullien et moi, que certains tronçons de voie sont longés par la ligne aérienne qui disparaît sous terre aux endroits favorables. Nous nous approchons du mécano en train de s'agiter sur son manipulateur. Manifestement, il sait bien envoyer des points distincts des traits, mais il ne connaît pas le morse. Il a sorti de la sacoche un carnet dans lequel il y a un glossaire de phrases toutes prêtes avec la traduction en morse et il envoie avec soin ses points et ses traits. Il doit commencer à se fatiguer parce que plusieurs fois il s'arrête, envoie une série de points très rapprochés puis il recommence la transmission de son message. Tertullien qui est bien meilleur télégraphiste que moi lui propose de prendre la relève. Le brave cheminot le regarde incrédule et lui laisse le « manche ».

Mon ami envoie le message suivant : « Code Q quest. Telman Fast RWop. » le récepteur se met à cliqueter et je suis la réponse : « Qcod Y spce follon rpt stion ». L'opérateur est familier du codage de transcription rapide, nous allons gagner du temps. Le

rapport de Tertullien fait état du bilan des assaillants tués que nous avons retrouvés et précise qu'il doit y en avoir d'autres le long de la voie entre notre position actuelle et le dernier château d'eau. Mais surtout, ce qui m'intéresse le plus pour le moment, c'est comment traiter la question des chevaux puisque nous n'avons pas de fourgon ou de wagon adapté. La réponse est qu'à moins de deux miles de notre position actuelle, il y a le campement d'une escouade d'une section de travaux du génie qui dispose d'un corral et de fourrage pour ses propres chevaux. Quelques nouveaux animaux leur seront utiles et nous les trouverons sur la droite de la voie lorsque nous continuerons vers Charleston. Le télégraphiste que nous avons en ligne dispose d'une ligne directe avec les sapeurs de cette escouade et annonce notre arrivée imminente.

Le lieutenant décide donc d'envoyer un caporal qui monte bien comme chef de colonne pour conduire les animaux que nous avons saisis jusqu'au campement des sapeurs. Il a besoin de deux cavaliers capables de monter un cheval tout en en faisant suivre un second tiré à la longe. Trop heureux, Hibarette se porte volontaire. Un autre qui est très discret et plutôt « taiseux » nous explique qu'il monte très bien parce qu'il a été entre autres métiers de sa « vie d'avant » lad dans un cirque équestre et que le principal de son travail lorsque le cirque était dans son haras de La Mare Robert, en Normandie, était d'aller chercher dans les pâtures où se trouvaient les animaux qu'il fallait ramener dans les écuries du manège pour leur faire reprendre le dressage de cirque pour certains et le dressage de monte pour les autres. Bien qu'en chaussures basses et monté sur une selle californienne assez différente des équipements utilisés en France notre compagnon fait d'emblée merveille.

Le peloton de cavaliers et de montures haut-le-pied part au trot devant le train pour que nous puissions nous assurer qu'il ne reste pas de danger. Les soldats carabiniers sont installés sur les bords du tender bien en appui sur l'espèce de bastingage, ou sur les plates-formes de tête et de queue de la voiture réservée aux soldats. Nous assurons ainsi une couverture du peloton face à d'éventuelles nouvelles attaques de ces desperados qui semblent nombreux dans ce pays dévasté par la guerre et le ressentiment des vaincus.

Il faut à peine une demi-heure pour trouver le campement annoncé. Nous sommes attendus. Tout est prêt pour accueillir les hommes et leurs chevaux ; les animaux d'abord, en fait. Les sapeurs les bouchonnent sommairement puis les conduisent aux mangeoires où les râteliers, emplis de foin et les seaux d'avoine, jouxtent les abreuvoirs d'eau claire.

L'accueil des hommes est aussi agréable. Les sapeurs ont installé une sorte de salle à manger sous grande tente mais dont le sol est un plancher démontable. Nous ne pouvons pas nous éterniser, il faut poursuivre vers notre destination et nous avons perdu plusieurs heures avec toutes ces histoires ; dommage. Nous acceptons de bon cœur des rafraîchissements sous forme d'eau fraîche allongée d'une sorte d'absinthe mais fabriquée avec de la menthe poivrée.³

Nous sommes en cours de collation quand le télégraphe du campement se met à cliqueter. L'opérateur prend le message par écrit mais j'entends bien que ce sont des directives à notre intention. Tertullien comme moi écoute les cliquetis de toute son attention. J'ai manqué quelques passages mais lorsqu'une fois le message pris le graphiste le porte au lieutenant, nous nous consultons et nous savons que nous allons pouvoir repartir en direction de Charleston. Nous avons pris un retard de plus de trois heures et il va falloir rouler de nuit. La régulation militaire de la circulation sur la ligne a fait garer sur des voies d'évitement les trois convois en marche vers Savannah lesquels devaient nous croiser. Nous avons priorité pour rouler à la vitesse maximale permise par chaque canton, le mécanicien étant seul juge du bien fondé de sa vitesse. Si tout se passe bien nous arriverons au carré d'entrée de Charleston

³ Pepper mint. Cette liqueur de menthe servait notamment à préparer le mint-julep.

demain vers dix heures. En outre des patrouilles de cavalerie sont en route pour reconnaître les abords de la ligne. Elles sont parties de plusieurs garnisons temporaires qui assurent le maintien de l'ordre en cette période politiquement troublée en Caroline du Sud.

À notre arrivée à Charleston, nous serons entendus par une équipe d'enquêteurs de la police militaire qui prendra nos dépositions et ensuite nous pourrions vaquer à nos occupations. La compagnie Union Pacific a détaché une équipe de recruteurs qui prendra en charge les nouveaux ouvriers, ceci en liaison avec un officier de l'immigration et ses greffiers.

*
* *
*

Un peu moins d'une heure plus tard, nous sommes repartis avec notre train en direction de notre but final. Les hommes rendent leurs armes au lieutenant. Les Remington ont particulièrement plu à certains de nos camarades. L'un d'eux, un Marseillais, me dit que s'il avait eu à sa disposition cet « outil de travail », jamais il ne se serait fait « moucher par les railles »⁴ du port de Toulon.

- Ne regrettez pas cette époque, lui réponds-je. Saisissez la chance de commencer une nouvelle vie dans ce pays neuf. Gagnez honnêtement votre vie et assez rapidement vous pourrez vous offrir une arme qui vous plaira. Il n'en manque pas. Et je pense que vous découvrirez encore mieux que ces fameux Remington. Penchez-vous un jour sur les productions de la compagnie Smith & Wesson. Vous verrez que leurs revolvers à cartouches, quoique moins puissants, sont des armes remarquables de précision.

Mais surtout, ne donnez pas dans la vie aventureuse des bandits locaux. Ils finissent tous un jour farcis de plomb. Soyez armé pour vous défendre seulement et vous éviterez le plomb ou pire : la corde. Parce que dans ce pays, on ne guillotine pas, on pend. Et dans certaines régions on pend même sans procès. »

Cet homme, qui avait eu un bon métier comme serrurier avait mal tourné à la suite de circonstances bien tristes. Capturé en flagrant délit de cambriolage avec effraction au passe-partout pour serrure, il avait ouvert le feu sur les policiers toulonnais, sans succès, son Lefauchaux de 7 millimètres n'ayant même pas traversé le manteau de cuir de l'agent qui tentait de lui barrer la route. Et c'est ce même agent qui l'avait assommé d'un coup de matraque. De l'inconvénient de se fournir en munitions au marché noir.

Les armes rendues aux militaires, nous poursuivons notre voyage qui se termine sans autre incident.

⁴ On dirait de nos jours « serrer par les keuf »