

Chapitre XII

Le railway de Melbourne à Sandhurst

Le major n'avait pas vu sans une certaine appréhension Ayrton quitter le campement de Wimerra pour aller chercher un maréchal ferrant à cette station de Black-Point. Mais il ne souffla mot de ses défiances personnelles, et il se contenta de surveiller les environs de la rivière. La tranquillité de ces paisibles campagnes ne fut aucunement troublée, et, après quelques heures de nuit, le soleil reparut au-dessus de l'horizon.

Pour son compte, Glenarvan n'avait d'autre crainte que de voir Ayrton revenir seul. Faute d'ouvriers, le chariot ne pouvait se remettre en route. Le voyage était arrêté pendant plusieurs jours peut-être, et Glenarvan impatient de réussir, avide d'atteindre son but, n'admettait aucun retard.

Ayrton, fort heureusement, n'avait perdu ni son temps ni ses démarches. Le lendemain il reparut au lever du jour. Un homme l'accompagnait, qui se disait maréchal ferrant de la station de Black-Point.

C'était un gaillard vigoureux, de haute stature, mais d'une physionomie basse et bestiale qui ne prévenait pas en sa faveur. Peu importait, en somme, s'il savait son métier. En tout cas, il ne parlait guère, et sa bouche ne s'usait pas en paroles inutiles.

«Est-ce un ouvrier capable? demanda John Mangles au quartier-maître.

-- Je ne le connais pas plus que vous, capitaine, répondit Ayrton. Nous verrons.»

Le maréchal ferrant se mit à l'ouvrage. C'était un homme du métier, on le vit bien à la façon dont il répara l'avant-train du chariot. Il travaillait adroitement, avec une vigueur peu commune. Le major observa que la chair de ses poignets, fortement érodée, présentait un collier noirâtre de sang extravasé. C'était l'indice d'une blessure récente que les manches d'une mauvaise chemise de laine dissimulaient assez mal. Mac Nabbs interrogea le maréchal ferrant au sujet de ces érosions qui devaient être très douloureuses. Mais celui-ci ne répondit pas et continua son travail.

Deux heures après, les avaries du chariot étaient réparées.

Quant au cheval de Glenarvan, ce fut vite fait. Le maréchal ferrant avait eu soin d'apporter des fers tout préparés. Ces fers offraient une particularité qui n'échappa point au major. C'était un trèfle grossièrement découpé à leur partie antérieure. Mac Nabbs le fit voir à Ayrton.

«C'est la marque de Black-Point, répondit le quartier-maître. Cela permet de suivre la trace des chevaux qui s'écartent de la

station, et de ne point la confondre avec d'autres.»

Bientôt les fers furent ajustés aux sabots du cheval.

Puis le maréchal ferrant réclama son salaire, et s'en alla sans avoir prononcé quatre paroles.

Une demi-heure plus tard, les voyageurs étaient en marche. Au delà des rideaux de mimosas s'étendait un espace largement découvert qui méritait bien son nom «d'open plain.» Quelques débris de quartz et de roches ferrugineuses gisaient entre les buissons, les hautes herbes et les palissades où parquaient de nombreux troupeaux. Quelques milles plus loin, les roues du chariot sillonnèrent assez profondément des terrains lacustres, où murmuraient des creeks irréguliers, à demi cachés sous un rideau de roseaux gigantesques.

Puis on côtoya de vastes lagunes salées, en pleine évaporation. Le voyage se faisait sans peine, et, il faut ajouter, sans ennui.

Lady Helena invitait les cavaliers à lui rendre visite tour à tour, car son salon était fort exigü.

Mais chacun se délassait ainsi des fatigues du cheval et se récréait à la conversation de cette aimable femme. Lady Helena, secondée par miss Mary, faisait avec une grâce parfaite les honneurs de sa maison ambulante. John Mangles n'était pas oublié

dans ces invitations quotidiennes, et sa conversation un peu sérieuse ne déplaisait point. Au contraire.

Ce fut ainsi que l'on coupa diagonalement le mail-road de Growland à Horsham, une route très poussiéreuse que les piétons n'usaient guère. Quelques croupes de collines peu élevées furent effleurées en passant à l'extrémité du comté de Talbot, et le soir la troupe arriva à trois milles au-dessus de Maryborough. Il tombait une pluie fine, qui en tout autre pays eût détrempe le sol; mais ici l'air absorbait l'humidité si merveilleusement, que le campement n'en souffrit pas.

Le lendemain, 29 décembre, la marche fut un peu retardée par une suite de monticules qui formaient une petite Suisse en miniature. C'étaient de perpétuelles montées ou descentes, et force cahots peu agréables. Les voyageurs firent une partie de la route à pied, et ne s'en plaignirent pas.

À onze heures, on arriva à Carlsbrook, municipalité assez importante. Ayrton était d'avis de tourner la ville sans y pénétrer, afin, disait-il, de gagner du temps. Glenarvan partagea son opinion, mais Paganel, toujours friand de curiosités, désirait visiter Carlsbrook. On le laissa faire, et le chariot continua lentement son voyage.

Paganel, suivant son habitude, emmena Robert avec lui. Sa visite à la municipalité fut rapide, mais elle suffit à lui donner un

aperçu exact des villes australiennes. Il y avait là une banque, un palais de justice, un marché, une école, une église, et une centaine de maisons de brique parfaitement uniformes.

Le tout disposé dans un quadrilatère régulier coupé de rues parallèles, d'après la méthode anglaise. Rien de plus simple, mais de moins récréatif. Quand la ville augmente, on allonge ses rues comme les culottes d'un enfant qui grandit, et la symétrie primitive n'est aucunement dérangée.

Une grande activité régnait à Carlsbrook, symptôme remarquable dans ces cités nées d'hier. Il semble qu'en Australie les villes poussent comme des arbres, à la chaleur du soleil. Des gens affairés couraient les rues; des expéditeurs d'or se pressaient aux bureaux d'arrivage, le précieux métal, escorté par la police indigène, venait des usines de Bendigo et du mont Alexandre. Tout ce monde éperonné par l'intérêt ne songeait qu'à ses affaires, et les étrangers passèrent inaperçus au milieu de cette population laborieuse.

Après une heure employée à parcourir Carlsbrook, les deux visiteurs rejoignirent leurs compagnons à travers une campagne soigneusement cultivée. De longues prairies, connues sous le nom de «low level plains», lui succédèrent avec d'innombrables troupeaux de moutons et des huttes de bergers. Puis le désert se montra, sans transition, avec cette brusquerie particulière à la nature australienne. Les collines de Simpson et le mont

Tarrangower marquaient la pointe que fait au sud le district de Loddoo sur le cent quarante-quatrième degré de longitude.

Cependant, on n'avait rencontré jusqu'ici aucune de ces tribus d'aborigènes qui vivent à l'état sauvage.

Glenarvan se demandait si les australiens manqueraient à l'Australie comme avaient manqué les indiens dans la Pampasie argentine. Mais Paganel lui apprit que, sous cette latitude, les sauvages fréquentaient principalement les plaines du Murray, situées à cent milles dans l'est.

«Nous approchons du pays de l'or, dit-il. Avant deux jours nous traverserons cette opulente région du mont Alexandre. C'est là que s'est abattue en 1852 la nuée des mineurs. Les naturels ont dû s'enfuir vers les déserts de l'intérieur. Nous sommes en pays civilisé sans qu'il y paraisse, et notre route, avant la fin de cette journée, aura coupé le railway qui met en communication le Murray et la mer. Eh bien, faut-il le dire, mes amis, un chemin de fer en Australie, voilà qui me paraît une chose surprenante!

-- Et pourquoi donc, Paganel? demanda Glenarvan.

-- Pourquoi! Parce que cela jure! Oh! je sais bien que vous autres, habitués à coloniser des possessions lointaines, vous qui avez des télégraphes électriques et des expositions universelles dans la Nouvelle Zélande, vous trouverez cela tout simple! Mais

cela confond l'esprit d'un français comme moi et brouille toutes ses idées sur l'Australie.

-- Parce que vous regardez le passé et non le présent», répondit John Mangles.

Un vigoureux coup de sifflet interrompit la discussion. Les voyageurs n'étaient pas à un mille du chemin de fer. Une locomotive, venant du sud et marchant à petite vitesse, s'arrêta précisément au point d'intersection de la voie ferrée et de la route suivie par le chariot. Ce chemin de fer, ainsi que l'avait dit Paganel, reliait la capitale de Victoria au Murray, le plus grand fleuve de l'Australie.

Cet immense cours d'eau, découvert par Sturt en 1828, sorti des Alpes australiennes, grossi du Lachlan et du Darling, couvre toute la frontière septentrionale de la province Victoria, et va se jeter dans la baie Encounter, auprès d'Adélaïde. Il traverse des pays riches, fertiles, et les stations des squatters se multiplient sur son parcours, grâce aux communications faciles que le railway établit avec Melbourne.

Ce chemin de fer était alors exploité sur une longueur de cent cinq milles entre Melbourne et Sandhurst, desservant Kyneton et Castlemaine. La voie, en construction, se poursuivait pendant soixante-dix milles jusqu'à Echuca, capitale de la colonie la Riverine, fondée cette année même sur le Murray.

Le trente-septième parallèle coupait la voie ferrée à quelques milles au-dessus de Castlemaine, et précisément à Camden-Bridge, pont jeté sur la Lutton, un des nombreux affluents du Murray.

C'est vers ce point qu'Ayrton dirigea son chariot, précédé des cavaliers, qui se permirent un temps de galop jusqu'à Camden-Bridge. Ils y étaient attirés, d'ailleurs, par un vif sentiment de curiosité.

En effet, une foule considérable se portait vers le pont du chemin de fer. Les habitants des stations voisines abandonnaient leurs maisons; les bergers, laissant leurs troupeaux, encombraient les abords de la voie. On pouvait entendre ces cris souvent répétés:

«Au railway! Au railway!»

Quelque événement grave devait s'être produit, qui causait toute cette agitation. Une grande catastrophe peut-être.

Glenarvan, suivi de ses compagnons, pressa le pas de son cheval. En quelques minutes, il arriva à Camden-Bridge. Là, il comprit la cause du rassemblement.

Un effroyable accident avait eu lieu, non une rencontre de trains, mais un déraillement et une chute qui rappelaient les plus graves désastres des railways américains. La rivière que traversait la

voie ferrée était comblée de débris de wagons et de locomotive. Soit que le pont eût cédé sous la charge du train, soit que le convoi se fût jeté hors des rails, cinq voitures sur six avaient été précipitées dans le lit de la Lutton à la suite de la locomotive.

Seul, le dernier wagon, miraculeusement préservé par la rupture de sa chaîne, restait sur la voie à une demi-toise de l'abîme. Au-dessous, ce n'était qu'un sinistre amoncellement d'essieux noircis et faussés, de caissons défoncés, de rails tordus, de traverses calcinées. La chaudière éclatant au choc, avait projeté ses débris de plaques à d'énormes distances.

De toute cette agglomération d'objets informes sortaient encore quelques flammes et des spirales de vapeur mêlées à une fumée noire. Après l'horrible chute, l'incendie plus horrible encore! De larges traces de sang, des membres épars, des tronçons de cadavres carbonisés apparaissaient çà et là, et personne n'osait calculer le nombre de victimes entassées sous ces débris.

Glenarvan, Paganel, le major, Mangles, mêlés à la foule, écoutaient les propos qui couraient de l'un à l'autre. Chacun cherchait à expliquer la catastrophe, tandis que l'on travaillait au sauvetage.

«Le pont s'est rompu, disait celui-ci.

-- Rompu! répondaient ceux-là. Il s'est si peu rompu qu'il est encore intact. On a oublié de le fermer au passage du train. Voilà tout.»

C'était, en effet, un pont tournant qui s'ouvrait pour le service de la batellerie. Le garde, par une impardonnable négligence, avait-il donc oublié de le fermer, et le convoi lancé à toute vitesse, auquel la voie venait à manquer subitement, s'était-il ainsi précipité dans le lit de la Lutton? Cette hypothèse semblait très admissible, car si une moitié du pont gisait sous les débris de wagons, l'autre moitié, ramenée sur la rive opposée, pendait encore à ses chaînes intactes. Plus de doute possible! Une incurie du garde venait de causer cette catastrophe.

L'accident était arrivé dans la nuit, à l'express N° 37, parti de Melbourne à onze heures quarante-cinq du soir. Il devait être trois heures quinze du matin, quand le train, vingt-cinq minutes après avoir quitté la station de Castlemaine, arriva au passage de Camden-Bridge et y demeura en détresse.

Aussitôt, les voyageurs et les employés du dernier wagon s'occupèrent de demander des secours; mais le télégraphe, dont les poteaux gisaient à terre, ne fonctionnait plus. Il fallut trois heures aux autorités de Castlemaine pour arriver sur le lieu du sinistre. Il était donc six heures du matin quand le sauvetage fut organisé sous la direction de M Mitchell, surveyor général de la colonie, et d'une escouade de policemen commandés par un officier

de police. Les squatters et leurs gens étaient venus en aide, et travaillèrent d'abord à éteindre l'incendie qui dévorait cet amoncellement de débris avec une insurmontable activité.

Quelques cadavres méconnaissables étaient couchés sur les talus du remblai. Mais il fallait renoncer à retirer un être vivant de cette fournaise. Le feu avait rapidement achevé l'oeuvre de destruction. Des voyageurs du train, dont on ignorait le nombre, dix survivaient seulement, ceux du dernier wagon.

L'administration du chemin de fer venait d'envoyer une locomotive de secours pour les ramener à Castlemaine.

Cependant, lord Glenarvan, s'étant fait connaître du surveyor général, causait avec lui et l'officier de police. Ce dernier était un homme grand et maigre, d'un imperturbable sang-froid, et qui, s'il avait quelque sensibilité dans le coeur, n'en laissait rien voir sur ses traits impassibles. Il était, devant tout ce désastre, comme un mathématicien devant un problème; il cherchait à le résoudre et à en dégager l'inconnue. Aussi, à cette parole de Glenarvan: «Voilà un grand malheur!» répondit-il tranquillement:

«Mieux que cela, mylord.

-- Mieux que cela! s'écria Glenarvan, choqué de la phrase, et qu'y a-t-il de mieux qu'un malheur?

-- Un crime!» répondit tranquillement l'officier de police.

Glenarvan, sans s'arrêter à l'impropriété de l'expression, se retourna vers M Mitchell, l'interrogeant du regard.

«Oui, mylord, répondit le surveyor général, notre enquête nous a conduits à cette certitude, que la catastrophe est le résultat d'un crime. Le dernier wagon des bagages a été pillé. Les voyageurs survivants ont été attaqués par une troupe de cinq à six malfaiteurs. C'est intentionnellement que le pont a été ouvert, non par négligence, et si l'on rapproche ce fait de la disparition du garde, on en doit conclure que ce misérable s'est fait le complice des criminels.»

L'officier de police, à cette déduction du surveyor général, secoua la tête.

«Vous ne partagez pas mon avis? lui demanda M Mitchell.

-- Non, en ce qui regarde la complicité du garde.

-- Cependant, cette complicité, reprit le surveyor général, permet d'attribuer le crime aux sauvages qui errent dans les campagnes du Murray. Sans le garde, ces indigènes n'ont pu ouvrir ce pont tournant dont le mécanisme leur est inconnu.

-- Juste, répondit l'officier de police.

-- Or, ajouta M Mitchell, il est constant, par la déposition d'un batelier dont le bateau a franchi Camden-Bridge à dix heures quarante du soir, que le pont a été réglementairement refermé après son passage.

-- Parfait.

-- Ainsi donc, la complicité du garde me paraît établie d'une façon péremptoire.»

L'officier de police secouait la tête par un mouvement continu.

«Mais alors, monsieur, lui demanda Glenarvan, vous n'attribuez point le crime aux sauvages?»

-- Aucunement.

-- À qui, alors?»

En ce moment, une assez grande rumeur s'éleva à un demi-mille en amont de la rivière. Un rassemblement s'était formé, qui se grossit rapidement. Il arriva bientôt à la station. Au centre du rassemblement, deux hommes portaient un cadavre. C'était le cadavre du garde, déjà froid. Un coup de poignard l'avait frappé au coeur. Les assassins, en traînant son corps loin de Camden-Bridge, avaient voulu sans doute égarer les soupçons de la police

pendant ses premières recherches. Or, cette découverte justifiait pleinement les doutes de l'officier. Les sauvages n'étaient pour rien dans le crime.

«Ceux qui ont fait le coup, dit-il, sont des gens familiarisés avec l'usage de ce petit instrument.»

Et parlant ainsi, il montra une paire de «darbies», espèce de menottes faites d'un double anneau de fer muni d'une serrure.

«Avant peu, ajouta-t-il, j'aurai le plaisir de leur offrir ce bracelet comme cadeau du nouvel an.

-- Mais alors vous soupçonnez?...

-- Des gens qui ont «voyagé gratis sur les bâtiments de sa majesté.»

-- Quoi! Des convicts! s'écria Paganel, qui connaissait cette métaphore employée dans les colonies australiennes.

-- Je croyais, fit observer Glenarvan, que les transportés n'avaient pas droit de séjour dans la province de Victoria?

-- Peuh! répliqua l'officier de police, s'ils n'ont pas ce droit ils le prennent! ça s'échappe quelquefois, les convicts, et je me trompe fort ou ceux-ci viennent en droite ligne de Perth. Eh bien,

ils y retourneront, vous pouvez m'en croire.»

M Mitchell approuva d'un geste les paroles de l'officier de police. En ce moment, le chariot arrivait au passage à niveau de la voie ferrée.

Glenarvan voulut épargner aux voyageuses l'horrible spectacle de Camden-Bridge. Il salua le surveyor général, prit congé de lui, et fit signe à ses amis de le suivre.

«Ce n'est pas une raison, dit-il, pour interrompre notre voyage.»

Arrivé au chariot, Glenarvan parla simplement à lady Helena d'un accident de chemin de fer, sans dire la part que le crime avait prise à cette catastrophe; il ne mentionna pas non plus la présence dans le pays d'une bande de convicts, se réservant d'en instruire Ayrton en particulier. Puis, la petite troupe traversa le railway quelques centaines de toises au-dessus du pont, et reprit vers l'est sa route accoutumée.