

Clive Cussler

De jacht



the house of books

Oorspronkelijke titel

The Chase

Uitgave

G.P. Putnam's Sons, New York

Copyright © 2007 by Sandecker RLLLP

By arrangement with Peter Lampack Agency, Inc. 551 Fifth Avenue, Suite 1613, New York,
NY 10176-0187 USA and Lennart Sane Agency AB

Copyright voor het Nederlandse taalgebied © 2011 by The House of Books,
Vianen/Antwerpen

Vertaling

Pieter Verhulst

Omslagontwerp

Jan Weijman

Omslagillustratie

artist partners ltd

Foto auteur

© Rob Greer

Opmaak binnenwerk

ZetSpiegel, Best

ISBN 978 90 443 3116 5

D/2011/8899/104

NUR 332

www.thehouseofbooks.com

All rights reserved.

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor Teri, Dirk en Dana
Geen vader is gezegend met zulke lieve kinderen





Montana

Omaha

Denver

Colorado

Telluride

Utah

Arizona

Phoenix

Bisbee

Schim uit het verleden

15 APRIL 1950
FLATHEAD LAKE, MONTANA

Als een boosaardig prehistorisch zeemonster kwam het boven water. Een laag groen slijk bedekte de cabine en de stoomketel, grijsbruine smurrie van onder het meer droop van de enorme stalen wielen en viel spetterend terug in het koude water. Langzaam stijgend boven het wateroppervlak bleef de oude stoomlocomotief hangen aan de kabels van een grote kraan op een houten dek-schuit. Ondanks de druipende modder was onder de open zijkant van de cabine het nummer 3025 zichtbaar.

De 3025 werd gebouwd in de Baldwin Locomotive Works in Philadelphia, Pennsylvania, en rolde op 10 april 1904 uit de fabriek. De locomotieven van de “Pacific”-klasse waren grote machines, aangedreven door stoom, met het vermogen tien stalen passagiers-rijtuigen over lange afstanden te trekken met een snelheid van wel 140 kilometer per uur. Dit type was bekend als 4-6-2: achter de koeienvanger een draaistel met vier wielen, onder de stoomketel zes grote aangedreven wielen, en onder de cabine nog twee kleine wielen.

De mannen op de schuit keken vol ontzag terwijl de kraandrijver behendig en voorzichtig de 3025 op het dek liet zakken. Door het gewicht zakte de schuit centimeters dieper in het water. Het gevaarte stond daar een minuut voordat de mannen weer in beweging kwamen en de kabels losmaakten.

‘Die loc ziet er nog opmerkelijk goed uit, als je bedenkt dat ze al bijna vijftig jaar onder water heeft gelegen,’ mompelde de voorman van de bergers op de dekschuit, die bijna even oud was als de locomotief. De schuit werd al sinds de jaren twintig gebruikt voor baggerwerk in het meer en de rivieren die hier uitmondden.

Bob Kaufman was een grote vriendelijke kerel, goedlachs en joviaal. Zijn gezicht was rossig van de vele uren in de zon en hij werkte al zevenentwintig jaar op de dekschuit. Hij was vijfenzeventig jaar oud, en had allang met pensioen kunnen gaan, maar zolang de baggermaatschappij hem in dienst hield bleef hij liever werken. Thuis zitten en legpuzzels maken was niet zijn ideaal van een goed leven. Hij keek naar de man die naast hem stond en kennelijk nog iets ouder was.

‘Wat denk jij ervan?’ vroeg Kaufman.

De oudere man draaide zich om. Hij was rijzig en slank voor iemand van bijna tachtig, en hij had een zilvergrijze haardos. Zijn gezicht was verweerd als leer. Hij staaarde peinzend naar de locomotief met zijn glanzende, bijna lavendelblauwe ogen. Een grote zilvergrijze snor bedekte zijn bovenlip, kennelijk al vele jaren. De snor paste bij zijn borstelige wenkbrauwen. Hij zette zijn dure Panama-hoed af en depte met een zakdoek zijn voorhoofd.

Hij liep naar de geborgen locomotief die stevig op het dek stond en richtte zijn aandacht op de cabine. Water en modder dropen langs de treeplanken en stroomden over het dek van de schuit.

‘Ondanks die smurrie,’ zei hij uiteindelijk, ‘is het toch een oogstrelend ontwerp. Het is een kwestie van tijd, en dan zal een spoorwegmuseum geld inzamelen om deze loc te restaureren.’

‘Wel een geluk dat een lokale visser hier zijn buitenboordmotor verloor en ging dreggen. Anders had die locomotief nog een halve eeuw op de bodem gelegen.’

‘Dat was zeker een gelukkig toeval,’ beaamde de rijzige man met het zilvergrijze haar langzaam.

Kaufman deed een stap naar voren en streek met zijn hand over de grote aangedreven wielen. Een weemoedige trek verscheen op zijn gezicht. ‘Mijn vader was machinist bij Union Pacific,’ zei hij

zacht. ‘En hij zei altijd dat die locs van dit type het mooist waren om mee te rijden. Ik mocht bij hem in de cabine zitten als hij een trein rangeerde. De “Pacific”-klasse locomotieven werden vooral gebruikt voor passagierstreinen omdat ze zo snel konden rijden.’

Een groep duikers in rubberen isolatiepakken stond op een platform dat uit het koude water aan de oppervlakte verscheen. De mannen droegen veiligheidshelmen, om hun middel hadden ze zware loodgordels en aan hun voeten duiklaarzen met versterkte neuzen. De zolen van de laarzen waren met lood verzaard en wogen wel twintig kilo. Alles bij elkaar had elke duiker een zeventig kilo wegende uitrusting. Ze trokken aan de luchtslangen die als navelstrengen naar de compressor leidden, terwijl het platform omhoog werd getakeld en tot boven het dek zwenkte. Zodra de ploeg aan dek was stapte een andere groep duikers op het platform dat meteen weer werd neergelaten in het water, nog ijzig koud na de lange winter in Montana.

De rijzige man keek zwijgend toe. Hij paste niet bij de bootslieden met hun vettige overalls en werkkleding; hij droeg een keurig geperste bruine pantalon en een colbert over zijn gebreide pull-over. Zijn schoenen waren glanzend gepoetst en nog opmerkelijk schoon op het smoezelige dek met overal roestige kabels.

Hij keek naar de dikke korsten modder op de treden naar de cabine en wendde zich tot Kaufman. ‘We hebben een ladder nodig om in de cabine te klimmen.’

Kaufman gaf een opdracht en een van de bootslieden kwam meteen met een ladder die tegen de zijkant van de cabine werd gezet, achter de zitplaats van de machinist. De opzichter klauterde eerst naar boven, gevolgd door de oudere man. Water droop nog van het dak en steenkool opgelost in de modder stroomde uit het openstaande luik van de stookplaat op de metalen vloer.

Eerst leek de cabine leeg. De wirwar van buizen, kranen en hendels was bedekt met een aangekoekte groezelige laag en slierten waterplanten. De smurrie op de vloer van de cabine reikte tot hun enkels, maar de rijzige en zwijgende oudere man scheen niet op te

merken dat zijn schoenen erin verdwenen. Hij knielde op de vloer en tuurde naar drie bulten die oprezen uit de modderige laag.

‘De machinist en de stoker,’ zei hij.

‘Weet je dat zeker?’

Hij knikte. ‘Absoluut. De machinist heette Leigh Hunt. Hij was getrouwd en had twee kinderen, die inmiddels op middelbare leeftijd zijn. De stoker is Robert Carr. Hij zou gaan trouwen na deze rit.’

‘En wie was de derde man?’

‘Zijn naam was Abner Weed. Een zware jongen. Hij dwong Hunt en Carr de stoomloc te besturen door ze met een pistool onder schot te houden.’

‘Ze zien er akelig uit,’ mompelde Kaufman vol afschuw over wat hij zag. ‘Het verbaast me dat ze niet in skeletten zijn veranderd.’

‘Er zou niets resteren als deze mannen in zout water verdronken waren, maar het koude zoete water van Flathead Lake heeft de lichamen geconserveerd. Wat je ziet is het weefsel waar vet in wordt opgeslagen. Onder water verteert dat langzaam, en daardoor krijgt een lijk een wasachtig uiterlijk. Dat heet verzeeping.’

‘We moeten de sheriff waarschuwen en een lijkschouwer laten komen.’

‘Vertraagt dat deze operatie?’ vroeg de oudere vreemdeling.

Kaufman schudde zijn hoofd. ‘Nee, dat zal geen vertraging geven. Zodra het team duikers de kabels heeft bevestigd halen we de kolentender naar boven.’

‘Het is belangrijk dat ik kan zien wat er in de wagon zit.’

‘Dat gebeurt ook,’ zei Kaufman en hij keek de ander aan in een poging zijn gedachten te lezen. ‘Maar het is beter dat we eerst de kolentender bergen, dat maakt het eenvoudiger. Als we ons concentreren op de wagon, nog voordat die losgekoppeld is van de tender, dan kan dat rampzalig zijn. Die wagon is niet zo zwaar als de locomotief, maar als we niet heel voorzichtig zijn breekt het ding in stukken. Deze operatie is veel lastiger. En trouwens, de voorkant van de bagagewagon ligt half onder de kolentender.’

‘Het is geen bagagewagon. Het is een goederenwagon.’

‘Hoe weet je dat?’

De man negeerde de vraag. ‘Haal eerst die kolentender naar boven. Jij hebt hier de leiding.’

Kaufman keek naar de drie bulten op de vloer die ooit menselijke wezens waren. ‘Hoe zijn ze hier terecht gekomen? Hoe kan een trein zoveel jaren op de bodem van een meer rusten?’

De rijzige man keek uit over het kalme blauwe meer. ‘Vierenveertig jaar geleden was hier een veerpont die treinwagons geladen met boomstammen naar de overkant van het meer bracht.’

‘Toch is het vreemd,’ zei Kaufman bedachtzaam. ‘In de kranten werd gemeld dat deze trein gestolen was. Dat was ook de officiële verklaring van de spoorwegmaatschappij. Als ik het me goed herinner was de datum 21 april 1906.’

De oudere man glimlachte. ‘Een dekmantel van de maatschappij. De trein werd niet gestolen. Een spoorwegbeambte werd omgekocht om er met die locomotief vandoor te gaan.’

‘Dan zat er wel iets waardevols in die bagagewagon, als het doden tot gevolg had. Bijvoorbeeld een lading goud.’

De oudere man knikte. ‘Er waren geruchten dat er goud vervoerd werd met die trein. Maar de waarheid is dat het baar geld was.’

‘Vierenveertig jaar,’ zei Kaufman peinzend. ‘Dan is de trein is wel heel lang vermist geweest. Misschien ligt het geld nog in die wagon.’

‘Misschien,’ beaamde de oude man turend in de verte naar iets wat hij alleen kon zien. ‘En misschien vinden we de antwoorden als we naar binnen gaan.’