

# *Inhoud*

Proloog: Een lege treincoupé	11
------------------------------	----

## BOEK EEN: DE STAD

1. Al het menselijk leven is hier	17
2. Zaterdag 9 juli 1864	21
3. De brug over Duckett's Canal	26
4. Speuren naar details	34
5. Ziekelijk, afgrijselijk en verrukkelijk	40
6. Het glimlachende gezicht van een moordenaar	44
7. Waar de mensen nog van zullen opkijken	50
8. Onwaarschijnlijke hypothesen	58
9. Iets te vertellen	67
10. De wind staat gunstig	75
11. Dinsdag 19 juli 1864	81

## BOEK TWEE: DE REIS

12. Op de vlucht voor justitie	93
13. Strohalmen	99
14. Tweeëndertig graden in de schaduw	104
15. Wie anders dan een krankzinnige?	109
16. Stad van vreemdelingen	118
17. De laatste persoon ter wereld	125
18. Geen nonchalant onderzoek	134
19. De hemel betreft	142
20. Terugkeer	151

21. De schijn van schuld	159
22. Een uitermate publieke kwelling	164

BOEK DRIE: OORDELEN

23. Ik ben hier om de waarheid te spreken	173
24. Het eerste oordeel	180
25. Een halve liter soep met vlees en groenten	187
26. De grote zaak-Müller	195
27. Het proces: dag één	201
28. Het proces: dag twee	212
29. Het proces: dag drie	225
30. Een schijn van twijfel	235
31. Veroordeeld vanwege een duimafdruk	244
32. Stad van duivels	253
33. De klok van de St Sepulchre	259
Epiloog: Zekerheid	268
Personen	280
Selectieve bibliografie	283
Woord van dank	291
Noten	293

## PROLOOG

### *Een lege treincoupé*

In de avond van 9 juli 1864 was Benjamin Ames, een achtendertigjarige conducteur, zeer gespannen. De trein van kwart voor tien van het kopstation Fenchurch Street in Londen naar de voorstad Chalk Farm<sup>1</sup> liep al vijf minuten achter op schema en door de haast was er geen tijd de coupédeuren tussen de haltes op slot te doen. De machinist haalde het uiterste uit de locomotief en bereikte snelheden van wel achtendertig kilometer per uur.<sup>2</sup> In de hoop dat ze kostbare minuten zouden terugwinnen noteerde Ames plichtsgetrouw het precieze tijdstip waarop ze van elk station vertrokken: Stepney om vijf voor tien, Bow om een over tien en Hackney Wick (ook bekend als Victoria Park) Station net vier minuten later, om vijf over tien.<sup>3</sup>

Om tien over tien waren ze op Hackney Station, halverwege de route, aangekomen, maar terwijl Ames langs de wagons rende om de coupédeuren dicht te gooien hoorde hij tot zijn ergernis kabaal uit de voorkant van de trein komen, waardoor al zijn pogingen hem weer op schema te krijgen tenietgedaan dreigden te worden. Harry Vernez en Sydney Jones, beiden employés van het bankiershuis Robarts, Curtis & Co in de City, riepen dat er iets niet in de haak was. De jonge bankbedienden hadden zich net in een lege coupé in het voorste van de eerste-klasrijtuigen met hun geverniste teakhout geïnstalleerd toen Jones bloed op zijn handen en het zitvlak van zijn broek ontdekte.

Net zoals de meeste Engelse treinen in die tijd was elk rijtuig met gevernist teakhout van de North London Railway opgedeeld in ettelijke, van elkaar gescheiden compartimenten. Deuren aan weerszijden, die gewoonlijk op slot werden gedaan voordat de trein van een station vertrok, kwamen uit op het perron of de rails, maar tussen de coupés zat geen verbindingsgang of -deur. Als de trein eenmaal in beweging was

waren de passagiers niet meer in staat de machinist, de conducteur of passagiers in aangrenzende gedeelten van het rijtuig te roepen.

Ieder 'hokachtig' vertrek bezat aan weerszijden twee zitplaatsen, van elkaar gescheiden door een armleuning. De coupé zelf was zo smal dat dames die tegenover elkaar zaten merkten dat hun volumineuze rokken tegen elkaar drukten en ze moesten moeizaam met de uiteinden van hun sjaals manoeuvreren om te voorkomen dat deze in elkaar verward raakten. De gevulde zittingen waren bekleed met een blauwe stof met knopen met daaronder solide Amerikaans leer. Op de vloer lag een strook ruwe kokosmat en boven in de ruimte zwaaiden bagagerekken van een dicht vlechtwerk van touw. Elk raam aan de zijkant was met stevige koperen staven gebarricadeerd zodat passagiers niet naar buiten konden leunen, en elke zitplaats beschikte over een leren lus, zodat de passagiers zich schrap konden zetten tegen het schokken van de locomotief. Een enkele walmende gaslamp hing in het midden van de houten scheidingswand en verspreidde een onnatuurlijke gele gloed.

Vloekend vanwege de opschudding die de bankbedienden veroorzaakten liep conducteur Ames naar zijn remmerswagen achter aan de trein om een sterke lamp te halen en liep weer terug naar de coupé van de bankemployés terwijl hij de lamp voor zich omhooghield. Het eerste wat hij zag was een omgegooid kussen.<sup>4</sup>

Terwijl de ogen van de conducteur zich aan het licht aanpasten werd hij zich vaag bewust van een weezoete lucht in het compartiment. Toen begon hem te dagen dat er zich een of andere hevige vechtpartij had afgespeeld. Links van hem, het dichtst bij de locomotief, stonden poeltjes bloed in de kuiltjes rond de knopen van de kussens. Het was nog vloeibaar. Een volgende grote rode plek, met ongeveer de afmetingen van een kroon, druppelde langs het glazen paneel van het ventilatieraampje aan dezelfde kant, rond een klein stukje van wat volgens hem vlees was.

Op het perron achter hem klaagde een groepje dames dat net uit het compartiment ernaast was gestapt dat hun jurken en mantels besmeurd waren met druppeltjes – ze dachten dat het bloed was – die door het openstaande raam van hun coupé naar binnen waren gevlogen toen de trein nog had gereden. Verderop op het perron stonden passagiers op weg naar de uitgang, zich niet bewust van het afgrijselijke tafereel dat zich in het felle schijnsel van de lamp van de conducteur ontvouwde, in

de rij om bij het smalle poortje hun kaartje af te geven alvorens naar buiten te lopen, de leger wordende straten van Hackney in. Andere reizigers met kaartjes voor stations verder op de route namen hun plaatsen in en verwachtten dat de trein elk moment kon gaan rijden. De machinist wachtte op zijn vertreksignaal.

Ames hoorde alleen het zoemen van een vlieg terwijl hij verder de lege coupé in liep. Hij zag dat er kleine druppels bloed over de zitplaatsen aan de linkerkant waren gespreoid en op de gevulde armleuning terecht waren gekomen. Donkere vegen langs de randen van de kussens suggererden dat er bebloede handen aan waren afgeveegd. Toen hij zich naar rechts draaide zag hij dat ook de bekleding van de armleuning aan die kant met bloed was doordrenkt.

Te oordelen naar de hoeveelheid niet-geronnen bloed was het duidelijk dat er in de coupé iemand bruuft was mishandeld. Maar Ames had geen gewonde man of bebloede aanvaller gezien toen de trein op de stations van Stepney, Bow of Hackney Wick was gestopt. Niemand had hem gemeld hulpkretten te hebben gehoord. Was er eigenlijk wel om hulp geschreeuwd? Iemand buiten de coupé had onmogelijk getuige geweest kunnen zijn van wat er was gebeurd, maar het leek onbestaanbaar dat een dergelijke aanval niet door iemand in de aangrenzende coupés zou zijn gehoord. In de roerloze avond bevatte het stille rijtuig voor Ames de huiveringwekkende echo van een dreiging.

Terwijl hij registreerde dat de vloermat opzij was geschoven stapte Ames naar de andere kant van het compartiment, waarbij zijn omhooggehouden lamp stukje bij beetje liet zien dat de wanden en de ramen ook kleverig waren van het bloed. De krukken van de deur aan de kant van het spoor (die dicht maar niet afgesloten was) leken ook met stollend bloed te zijn bedekt, zowel aan de binnen- als de buitenkant. De locomotief rommelde, een geluid dat trillend door de wagons trok die op het station bleven talmen. Toen hij door het raam aan de kant van de rails tuurde zag Ames geen teken van beweging, niets vreemds. Zelfs de hemel was rustig; de vogels zaten veilig weggedoken onder de dakbalken van het perron.

Toen hij zich met de lamp in zijn hand weer omdraaide zag Ames voor het eerst dat de coupé niet zo leeg was als hij aanvankelijk had gedacht. Op de verst van hem verwijderde zitplaats links lag een achterge-

laten zwarte leren tas, het koperen slot open en besmeurd met langzaam donkerder wordende rode vegen. Toen hij onder dezelfde zitplaats keek vond hij een zwarte hoed, bijna platgedrukt, met de naam van de maker: T.H. Walker, Crawford Street, Marylebone. Er dichtbij op de vloer lag een dikke wandelstok met een zware ivoren knop, een 'levensredder', zoals ze bekendstonden. Ook hierop zaten een paar rode spatten.

Ames vermande zich en schoof de ramen van de coupé omhoog, liep naar buiten en deed de deuren achter zich op slot. Vastbesloten de trein weer op schema te krijgen gaf hij de stationschef in Hackney de dringende instructie de hoofdopzichter van de spoorweg in Chalk Farm een telegrafisch bericht te sturen. Vervolgens gaf hij, na in zijn remmerswagen te zijn gestapt, de machinist het signaal door te rijden.

Hoewel de tijd voor de conducteur ogenschijnlijk stil was blijven staan had de trein op Hackney Station een oponthoud van slechts vier minuten gehad. Rond kwart over tien ploegde hij weer door de warme zomeravond en maakte aanstalten bij het handjevol resterende stations langs de route zijn laatste passagiers af te leveren.

Bij het eindpunt, Chalk Farm, stond de hoofdopzichter van het station, George Greenwood, gewaarschuwd door het telegrafische bericht uit Hackney, op het perron te wachten. Greenwood draaide de laatste passagiers die langs de kaartjescontrole het station verlieten en wier stemmen steeds zachter klonken terwijl ze wegliepen de rug toe en liep met Ames naar de met bloed bespatte coupé in wagon 69.

De twee mannen pakten de gekreukte hoed, de wandelstok met de zware knop en de zwarte tas, controleerden of de ramen stevig op slot zaten en sloten de deuren weer af. Daarna brachten ze de materiële bewijzen naar het kantoor van de hoofdopzichter en borgen ze weg in een kast, die ze afsloten. George Greenwood liet de politie halen.



## HOOFDSTUK I

### *Al het menselijk leven is hier*

In 1864 strekten zich over Groot-Brittannië meer dan vijftienduizend kilometer spoorweg uit die de grote steden, voorsteden en afgelegen plattelandsstadjes met elkaar verbonden. Veertig jaar daarvoor waren nuchtere lieden van mening geweest dat de trein met zijn hardleerse en wispelturige locomotief en zijn wiebelende passagierswagons bijna het stuk speelgoed van een krankzinnige was.<sup>1</sup> Toch had de trein, met in zijn kielzog rook en stoom, een reis die per paardenkoets uren duurde tot minuten samengeperst. Hij had de horizon van iedere Britse burger ongeacht zijn klasse verbreed, de begrippen arbeid en goederenvervoer nieuwe inhoud gegeven en was voor zowel het zakenleven als recreatie van vitaal belang geworden.<sup>2</sup> Sinds de dagen van de spoorwegkoorts eind jaren dertig en halverwege de jaren veertig had een golf van speculatie en bouwactiviteiten het landschap door een geweldig netwerk van staal grondig veranderd. Spoorlijnen liepen over rivieren, strekten zich uit over drukke straten en schaduwrijke lanen, trokken sporen door vruchtbaar grasland, kromden zich door eenzame heiden en staken zelfs brede watervlakten over met behulp van drijvende pontons of de ijzeren spanbruggen die door de grote ingenieurs van die tijd waren gebouwd.<sup>3</sup> In Londen werd in 1863 de eerste ondergrondse spoorweg ter wereld geopend. Een jaar later werden er tegen de tweehonderdvijftig miljoen passagiersreizen door Groot-Brittannië gemaakt, tegen vijftig miljoen in 1838 en honderdelf miljoen in 1855.<sup>4</sup>

Stoomkracht was een duizelingwekkende aangelegenheid, en halverwege de victoriaanse tijd bezagen mensen verwonderd en vol enthousiasme de kracht, energie en gedrevenheid ervan. Treinen, de zinnebeelden van technocratisch succes, ondernemingszin, volharding, avontuur en beschaving, leverden katoen af bij schepen die op weg gingen naar

China en India, brachten wol naar Yorkshire, en steenkool naar de fabrieken die de industriële revolutie voortstuwden. Ze vervoerden de post, leverden de exotische goederen die vanuit de hele wereld in Britse havens aankwamen af bij winkels in steden en dorpen en stelden ondernemingen in staat nieuwe markten voor hun producten te vinden. Ze verspreidden het nieuws over nationale en internationale gebeurtenissen tot in de verste uithoeken van het land en zorgden ervoor dat de Victorianen hun leven sneller konden leiden dan ze ooit voor mogelijk hadden gehouden; ook moedigden ze recreatieve uitjes aan onder mensen die tot dan toe maar zelden de veiligheid van hun provinciegrenzen hadden overschreden.

De dienstregelingen van de spoorwegen dwongen in het hele land de standaardisering van de tijd af en heiligden snelheid als het nieuwe principe van het openbare leven:<sup>5</sup> het begrip ‘spoortijd’ deed zijn intrede in de woordenschat, enorme klokken tooiden de gevels van stations en de uitspraak dat treinreizen ‘de tijd hadden vernietigd’ werd een gemeenplaats. Hoewel de Bijbel het boek was dat een centrale plaats in de victoriaanse samenleving innam, begon *Bradshaw’s Railway Timetables*, een vuistdik maandelijks compendium dat een steeds groeiend aantal spoorlijnen van verbijsterende complexiteit besloeg, de achterstand in te lopen. ‘Iedereen moppert op de spoorwegen,’ schreef de beroemde spoorweghistoricus John Pendleton in de jaren negentig, ‘ze zijn een bron van minachting voor de punctuelen onder ons, een bron van gêne voor hen die altijd te laat zijn en van verachting voor de licht ontvlambaren; ze onderscheiden zich echter in één belangrijk opzicht: ze hebben ons wakker geschud.’<sup>6</sup>

Treinen, zo schreef hij, zijn uitgegroeid tot de ‘meest onmisbare stuwende kracht in het nationale leven’.<sup>7</sup> Niettemin leidden de spoorwegen in een maatschappij die gevangen zat tussen conservatisme en vooruitgang tot dubbelzinnige reacties. In het gefluit en gekrijs van elke naderende locomotief doemde het bewijs van snelle maatschappelijke en technologische veranderingen op. De stations, viaducten en taluds waren buitengewoon zichtbaar en nieuw, signalen van de investering van geweldige hoeveelheden kapitaal en de invloed van prestaties op technisch gebied. Ze veranderden bescheiden stadjes in snelgroeiende steden en schiepen ontzagwekkende nieuwe rijkdom. Ze waren een be-

vrijdende kracht en bezaaiden de kaart van Groot-Brittannië met mogelijkheden, maar verslonden ook plattelandsgemeenschappen en gaven blijk van een gevaarlijke achteloosheid wat menselijk leven betrof: wielen liepen uit de rails, assen braken, stoomketels ontploften en er vonden talloze botsingen plaats.

Verweven met de opwinding van het reizen per spoor had zich een corresponderende nervositeit ontwikkeld over de teloorgang van individuele controle. Het gevoel dat men gevangenzat in een doosachtig compartiment, met hoge snelheid voortgesleurd en behandeld als onderdeel van een grote stroom identiteitsloze, verplaatsbare goederen, was op zijn best desoriënterend en op zijn slechtst bedreigend. De geweldige kracht van industriële technologie sijpelde de taal binnen en bracht nieuwe metaforen voort, ‘ontsporen’, ‘uit de rails lopen’, waarin de broosheid en hulpeloosheid van het menselijk leven scherp naar voren kwamen.<sup>8</sup> In 1862 werd in het medische tijdschrift *The Lancet* een artikel gepubliceerd waarin gewag werd gemaakt van het feit dat ‘een gevoel van onbehagen (...) uitgroeïend tot werkelijke angst (...) de overgrote meerderheid van treinreizigers in zijn greep houdt’.<sup>9</sup> De schrijver geloofde dat treinreizen, rampzalige ongelukken daargelaten, de passagiers gemakkelijk heel ziek konden maken: het oorverdovende lawaai bracht het gehoor in verwarring, de snelheid trok een zware wissel op de ogen en de trillingen hadden een ongunstige uitwerking, op zowel het brein als het skelet. De mentale spanning van een dergelijk vervoer kon, zo besloot het blad, tot volledige fysieke ineenstorting leiden.

Tegen de jaren zestig hadden romanschrijvers de zich verdiepende angst van het publiek voor de onvermoeibaarheid van de vooruitgang, technologie en moderniteit meer dan twintig jaar lang geëxploreerd, en het beeld van de voortrazende locomotief niet alleen als krachtig symbool van de vooruitgang van de beschaving, maar ook van meedogenloze fysieke en morele vernietiging gebruikt. Omdat de spoorweg met zo veel gemak de tijd had laten krimpen vroegen ze zich af of hij met evenveel succes de menselijke geest zou kunnen verwoesten. Dickens’ *Dombey*, in de greep van knagende jaloezie na de dood van zijn zoon, krijgt een duizeling van ‘de snelheid waarmee de trein voortjakerde (...). De kracht die zich aan de ijzeren weg opdrong (...) een uitdaging aan het

adres van alle paden en wegen, het hart van iedere hindernis doorbo- rend en levende wezens van alle klassen, leeftijden en standen achter zich aan sleurend (...) was een zinnebeeld van het triomferende mon- ster, de Dood.<sup>10</sup>

Gebruikers van het spoor, die zich kwetsbaar voelden, verwoord- den hun zorgen. Eind jaren vijftig had een commissie van het Lager- huis de aanbeveling gedaan dat alle spoorwegmaatschappijen een communicatiemogelijkheid tussen de conducteur en zijn passagiers zouden aanbren- gen, maar dit voorstel was genegeerd. De eerste jaren van het nieuwe decennium richtten dagbladen regelmatig hun aan- dacht op de beproevingen van kaarthouders die in afgesloten rijtuigen gevangen- zaten zonder over de middelen te beschikken om hulp in te roepen mochten ze deze nodig hebben. Men hoorde beschuldigingen dat directies van spoorwegmaatschappijen nonchalant en zorgeloos waren en dat de regering apathisch was, en herhaaldelijk werd de eis gesteld dat spoorwegmaatschappijen wettelijk aansprakelijk moesten worden gesteld voor de veiligheid van hun passagiers.<sup>11</sup>

In werkelijkheid waren de victoriaanse treinen behoorlijk veilig en betrouwbaar.<sup>12</sup> Niettemin had er zich een onderhuidse angst vastgezet in de geesten van de tweedegeneratievictorianen, die verontrust waren door krantenkoppen over ‘afgrijpselijke ongelukken’. Wat nog niet bij ie- mand was opgekomen was dat een passagier tijdens de reis met geweld kon worden belaagd. Met de ontdekking van de sinistere, lege, met bloed bespatte coupé op Hackney Station werd duidelijk dat er wel eens iets heel belangrijks kon zijn gebeurd.