

Prologo

Un vagone vuoto

La sera del 9 luglio 1864 il capotreno Benjamin Ames, trentotto anni, era nervoso. Il treno delle 21.45, partito da Fenchurch Street, a Londra, e diretto alla stazione periferica di Chalk Farm, aveva già cinque minuti di ritardo e per la fretta, tra una fermata e l'altra, non c'era stato il tempo di bloccare le porte dei vagoni. Il macchinista ci aveva dato dentro, toccando velocità di quaranta chilometri l'ora, e, sperando di recuperare alcuni preziosi minuti, Ames aveva accuratamente annotato l'ora esatta di partenza da ciascuna stazione: le 21.55 da Stepney, le 22.01 da Bow e le 22.05, appena quattro minuti dopo, da Hackney Wick, anche nota come Victoria Park.

Alle 22.10 erano arrivati alla stazione di Hackney, ovvero alla metà esatta del percorso ma, mentre si precipitava a chiudere con un colpo secco le porte dei vagoni, Ames sentì con irritazione un fracasso proveniente dalla testa del treno, che minacciava di mandare all'aria i suoi tentativi di arrivare puntuale. Harry Vernez e Sydney Jones, due impiegati dell'istituto di credito Robarts, Curtis & Co., nella City, gli gridarono che c'era qualcosa che non andava. I due giovani bancari si erano appena sistemati in uno scompartimento vuoto proprio all'inizio delle eleganti carrozze di prima classe rivestite in lucido legno di teak, quando Jones si era ritrovato del sangue sulle mani e sul retro dei pantaloni.

Come era tipico di gran parte dei treni inglesi dell'epoca, le carrozze di prima classe della North London Railway

erano divise in parecchi scompartimenti separati e isolati. Le porte su entrambi i lati, di norma bloccate prima di ogni partenza, davano direttamente sulla banchina o sui binari, ma dall'una all'altra non esisteva alcun corridoio o porta di comunicazione. Una volta che il treno era in movimento, i passeggeri non potevano richiamare l'attenzione del macchinista, del capotreno o delle persone che viaggiavano negli scompartimenti adiacenti.

Ogni piccola «stanza» conteneva due coppie di sedili su ciascun lato, divise da un bracciolo, ed era così angusta che le signore sedute l'una di fronte all'altra si ritrovavano a schiacciarsi le gonne e dovevano stare attente che i loro scialli non si intrecciassero. I sedili erano imbottiti e foderati con un tessuto azzurro capitonné, e rinforzati con ruvido cuoio americano nella parte inferiore. Sul pavimento era stesa una stuoia di cocco grezzo e in alto erano sistemate delle retine portabagagli a maglia stretta. I finestrini laterali erano chiusi da robuste sbarre d'ottone per impedire ai passeggeri di sporgersi ed erano dotati di strisce di cuoio a cui potersi aggrappare per non perdere l'equilibrio a causa dei sobbalzi della locomotiva. Al centro della parete divisoria in legno pendeva una fumosa lampada a gas che proiettava una luce gialla e innaturale.

Maledicendo il chiasso dei due passeggeri, il capotreno Ames s'infilò nella cabina freni all'estremità del convoglio, per prendere una lampada portatile, e tenendola sollevata davanti a sé tornò verso lo scompartimento dei due uomini ed entrò. La prima cosa che vide fu un cuscino rovesciato.

Mentre i suoi occhi si abituavano alla luce, si rese vagamente conto che l'aria all'interno dello scompartimento era nauseabonda e dolciastra. Poi intuì che lì dentro doveva essersi svolta una colluttazione molto violenta. A sinistra, più vicino alla locomotiva, il sangue si era raccolto negli avvallamenti dei bottoni che trapuntavano i cuscini. Era ancora fresco. Un'altra macchia rossa, grande all'incirca quanto una moneta da una corona, si allungava sul vetro

del deflettore dallo stesso lato, gocciolando da un pezzetto di qualcosa che gli sembrò carne.

Sulla banchina alle sue spalle un gruppo di signore appena scese dallo scompartimento accanto lamentavano il fatto che i loro vestiti e mantelli fossero rimasti macchiati da alcune gocce (di sangue, secondo loro) entrate dal finestrino aperto mentre il treno era ancora in movimento. Più avanti, ignari dell'orribile scena illuminata dalla lampada del capotreno, i viaggiatori in arrivo facevano la coda per consegnare il biglietto al piccolo cancello prima di imboccare le strade semideserte di Hackney. Altri viaggiatori in possesso di biglietti per destinazioni successive si stavano accomodando in attesa che il treno partisse. Il macchinista aspettava il segnale.

Mentre s'inoltrava nello scompartimento vuoto, Ames udí soltanto il ronzio di una mosca. Notò che alcune goccioline di sangue, schizzate sui sedili del lato sinistro, avevano macchiato il bracciolo imbottito. I segni scuri sul bordo dei cuscini suggerivano che qualcuno vi avesse strofinato le mani insanguinate. Si girò alla sua destra e constatò che anche il tessuto del bracciolo da quel lato era fradicio.

La quantità di sangue sembrava indicare che qualcuno fosse stato brutalmente massacrato in quello scompartimento. Ma quando il treno si era fermato a Stepney, Bow o Hackney Wick, Ames non aveva visto né feriti né potenziali aggressori coperti di sangue. Non c'era stata alcuna segnalazione di grida o richieste di aiuto. Si era svolto tutto in silenzio? Era impossibile che qualcuno potesse avere assistito alla scena dall'esterno, ma gli sembrava altrettanto improbabile che una violenza del genere si fosse scatenata senza che nessuno degli occupanti degli scompartimenti vicini se ne fosse accorto. Nel silenzio della sera, quel vagone muto racchiudeva, per Ames, un'agghiacciante eco di minaccia.

Vedendo che il tappetino del pavimento era stato spinto da parte, Ames si inoltrò verso il fondo dello scompar-

timento, mentre la sua lampada sollevata rivelava, passo dopo passo, che anche le pareti e i finestrini aperti erano imbrattati di sangue. Perfino le maniglie della porta opposta (chiusa, ma non a chiave) erano coperte di sangue coagulato, sia all'interno che all'esterno. La locomotiva rombava, facendo vibrare le carrozze del treno fermo in stazione. Sbirciando dal finestrino che dava sui binari, Ames non scorse alcun movimento né stranezze. Anche il cielo era tranquillo: gli uccelli si erano rifugiati al sicuro, sotto i cornicioni della stazione.

Ames si girò di nuovo, sempre impugnando la lampada, e per la prima volta notò che lo scompartimento non era vuoto come aveva creduto poco prima. Sul sedile di sinistra, in fondo, era stata abbandonata una borsa di cuoio nero, con la chiusura d'ottone aperta e coperta di macchie rosso scuro. Ames guardò sotto i sedili e trovò un cappello nero quasi completamente schiacciato, che riportava il nome del cappellaio: T. H. Walker, Crawford Street, Marylebone. Lì accanto, sul pavimento, c'era un robusto bastone da passeggio con una pesante impugnatura in avorio, di quelli che allora si chiamavano «salvavita». Anche quello aveva delle macchie rosse.

Ames si rialzò, tirò su i finestrini, uscì e chiuse a chiave la porta. Ben deciso a fare arrivare il treno in orario, ordinò rapidamente al capostazione di Hackney di inviare un telegramma al sovrintendente ferroviario di Chalk Farm. Poi rientrò nella cabina freni e fece segno al macchinista di partire.

Anche se il capotreno aveva avuto l'impressione che il tempo si fosse fermato, in realtà il convoglio aveva sostato alla stazione di Hackney solo per quattro minuti. Alle dieci e un quarto stava andando incontro alla calda serata estiva, preparandosi a consegnare gli ultimi passeggeri alle poche stazioni rimaste lungo la linea.

Alla stazione di Chalk Farm il sovrintendente George Greenwood, avvertito dal telegramma spedito da Hackney,

li aspettava lungo il binario. Lasciò che gli ultimi passeggeri uscissero dal controllo biglietti e, mentre il suono delle loro voci si faceva sempre più fioco, tornò con Ames allo scompartimento macchiato di sangue della carrozza 69.

I due uomini prelevarono il cappello schiacciato, il bastone con la pesante impugnatura e la borsa nera, controllarono che i finestrini fossero ben chiusi e bloccarono le porte. Poi portarono gli indizi nell'ufficio del sovrintendente e li misero al sicuro in un armadietto chiuso a chiave. George Greenwood fece chiamare la polizia.