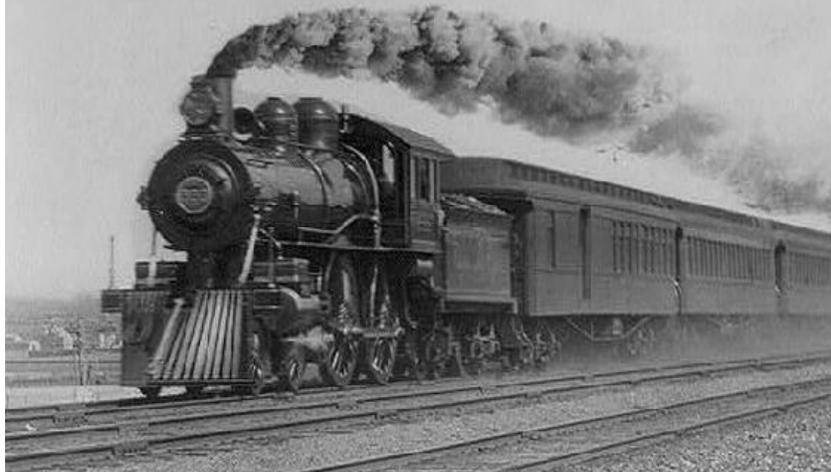


Arthur Conan Doyle

Der verschwundene
Sonderzug



Arthur Conan Doyle

Der verschwundene Sonderzug

Deutsche Übersetzung von
mmat1 bei mobileread.com

2016

Lizenz CC BY-NC-SA

Hosted by
Zulu-Ebooks.com

Das Geständnis von Herbert de Lernac – der nun in Marseille auf seine Hinrichtung wartet – hat endlich zur Aufklärung eines der rätselhaftesten Verbrechen des Jahrhunderts geführt. Ich glaube nicht, dass etwas Vergleichbares schon einmal irgendwo vorgekommen ist. Von offizieller Seite wurde keine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgegeben und nur wenige Informationen gelangten an die Presse. Aber die Aussage des Erzverbrechers wird durch die bekannten Fakten bestätigt, so dass wir von einer vollständigen Aufklärung des höchst erstaunlichen Vorfalles ausgehen können. Die Geschehnisse liegen nun 8 Jahre zurück. Wegen einer politischen Krise nahm man seinerzeit in der Öffentlichkeit wenig Notiz von dem Fall. Daher möchte ich nun die Fakten, die ich aus den Zeitungen von Liverpool, der Autopsie des Lokführers John Slater und den Aufzeichnungen der Eisenbahngesellschaft zusammengetragen habe, kurz zusammenfassen.

Am 3. Juni 1890 begab sich ein Herr, der sich als Monsieur Louis Caratal vorstellte, zum Vorsteher des Bahnhofs der ›London and West Coast Railway Company‹ in Liverpool. Er war ein kleiner Mann mittleren Alters, dunkelhaarig und mit gebeugter Körperhaltung, die vermutlich durch eine Deformation des Rückrates bedingt war. Er wurde von einem Freund begleitet – einem Mann von beeindruckender Gestalt – dessen zuvorkommendes und aufmerksames Verhalten auf eine abhängige Stellung schließen ließ. Dieser Freund oder Begleiter, dessen Name zu diesem Zeitpunkt nicht genannt wurde, war mit Sicherheit ein Ausländer; seine Hautfarbe ließ spanische oder südamerikanische Abstammung vermuten. In seiner linken Hand trug er eine kleine, schwarze, lederne Tasche. Ein aufmerksamer Angestellter des Büros bemerkte, dass die Tasche durch einen Riemen mit seinem Handgelenk verbunden war. Er maß diesem Umstand aber keine besondere Bedeutung zu. Monsieur Caratal erschien alleine im Büro von Mr. Bland; sein Begleiter wartete draußen.

Monsieur Caratals Anliegen war schnell erklärt. Er war an diesem Nachmittag von Mittelamerika eingetroffen. Eine Angelegenheit von allerhöchster Dringlichkeit erforderte, dass er so schnell wie irgend möglich nach Paris weiterreiste. Er hatte den Eilzug nach London verpasst. Ein Sonderzug musste eingesetzt werden. Geld spielte keine Rolle. Er war bereit, jede Bedingung der Gesellschaft zu akzeptieren, wenn sie ihn nur schleunigst weiterbefördern würde.

Mittels einer elektrischen Klingel rief Mr. Bland den Koordinator für den Schienenverkehr, Mr. Potter Hood, herbei. Die Sache war in 5 Minuten abgemacht. Der Zug würde in einer Dreiviertelstunde abfahren; die Zeit wurde benötigt, um sicherzustellen, dass die Strecke frei war. An die leistungsstarke Lokomotive ›Rochdale‹ – Nr. 247 im Register der Gesellschaft – wurden 2 Waggons und ein Wagen für den Zugbegleiter angehängt. Der erste Waggon diente nur dem Zweck, den Reisekomfort durch Dämpfung der Schwingungen der Lokomotive zu erhöhen. Der zweite war in vier Abteile aufgeteilt, es gab ein Nichtraucherabteil erster und zweiter Klasse und ein Raucherabteil erster und zweiter Klasse. Das erste Abteil, welches am nächsten zur Lokomotive lag, wurde von den Reisenden benutzt, die anderen drei waren leer. Der Zugbegleiter des Sonderzugs war James McPherson, ein langjähriger Mitarbeiter der Firma. Der Heizer William Smith wurde erst seit Kurzem beschäftigt.

Monsieur Caratal begab sich wieder zu seinem Begleiter, nachdem er die Gebühr für den Sonderzug, 50 Pfund und 5 Shilling², entrichtet hatte. Sie zeigten beide große Ungeduld voranzukommen; sie stiegen ein sobald der Zug bereitstand, obwohl sie wussten, dass sie noch über eine halbe Stunde waren mussten, bis die Strecke frei war. In der Zwischenzeit ereignete sich ein eigentümlicher Vorfall in dem Büro, das Monsieur Caratal gerade verlassen hatte.

Die Anforderung eines Sonderzugs ist nicht allzu ungewöhnlich für eine reiche Handelsmetropole, aber dass dies an einem Nachmittag gleich zweimal geschah, war doch recht selten. Wie dem auch sei, kaum hatte Mr. Bland den ersten Reisenden verabschiedet, erschien auch schon ein zweiter, der einen sehr ähnlichen Wunsch äußerte. Es handelte sich um einen gewissen Mr. Horace Moore – ein Herr, dem man eine militärische Karriere anmerkte. Aufgrund einer plötzlichen, schweren Erkrankung seiner Frau wollte er sofort nach London, ohne auch nur eine Minute Zeit zu verlieren. Sein Kummer und seine Besorgnis waren so offensichtlich, dass Mr. Bland alles in seiner Macht stehende unternahm, um ihm zu helfen. Ein zweiter Sonderzug kam nicht in Frage, der Verkehr wurde bereits durch den ersten stark behindert. Die Alternative lag auf der Hand: er konnte sich mit Monsieur Caratal die Gebühren für den ersten Sonderzug teilen und in dem anderen Abteil erster Klasse reisen, falls Monsieur Caratal ihn nicht in seinem Abteil mitfahren lassen wollte. Es ist schwer, irgendwelche Probleme in einem derartigen Arrangement zu sehen aber trotzdem lehnte Monsieur Caratal das Ansinnen sofort rundweg ab, als es ihm von Mr. Potter Hood vorgetragen wurde. Der Zug gehöre ihm, sagte er und er bestand auf einer exklusiven Nutzung. Alle Versuche, ihn umzustimmen und seine unfreundliche Ablehnung zu überwinden waren zwecklos, also musste das Vorhaben schließlich aufgegeben werden. Nachdem Mr. Moore erfahren hatte, dass der nächste Zug – eine langsame Lokalbahn – erst um 6 Uhr abging, verließ er voller Sorge den Bahnhof. Genau um 4:31 Uhr Liverpooler Ortszeit verließ der Sonderzug mit seinen Passagieren, den verkrüppelten Monsieur Caratal und seinem riesenhaften Begleiter, die Station. Die Strecke war frei und es war kein Halt vor Manchester vorgesehen.

Die Züge der ›London and West Coast Railway Company‹ nutzten bis zu dieser Stadt die Gleise anderer Gesellschaften. Mit dem Eintreffen in Manchester wurde noch vor 6 Uhr gerechnet. Zur Überraschung und allgemeinen Verwirrung der Angestellten in Liverpool ging um 6:15 Uhr ein Telegramm aus Manchester ein, dem zu entnehmen war, dass der Sonderzug noch nicht eingetroffen war. Ein Telegramm nach St. Helens, einer Station am Ende des ersten Drittels der Strecke zwischen den beiden Städten, wurde wie folgt beantwortet:

»An Mr. James Bland, Bahnhofsvorsteher der L. & W. C., Liverpool. – Sonderzug um 4:52 Uhr durchgefahren, liegt gut in der Zeit – Dowster, St. Helens.«

Das Telegramm ging um 6:40 Uhr ein. Um 6:50 Uhr kam eine zweite Nachricht von Manchester:

»Kein Zeichen von dem von Ihnen angekündigten Sonderzug.«

Und dann, 10 Minuten später:

»Offensichtlich liegt ein Fehler vor. Die Lokalbahn von St. Helens, die dem Sonderzug folgte, ist gerade hier eingetroffen. Sie haben nichts von ihm gesehen. Senden Sie uns weitere Anweisungen. – Manchester.«

Hier war offensichtlich etwas Außergewöhnliches vorgefallen. Andererseits führte das letzte Telegramm auch zu einer gewissen Erleichterung in Liverpool. Wäre der Sonderzug verunglückt, dann hätte dies die Lokalbahn unbedingt bemerken müssen. Aber was war geschehen? Wo war der Zug? Stand er wegen einer kleineren Reparatur auf einem Nebengleis, so dass die Lokalbahn ihn passieren konnte? Sofort wurden weitere Telegramme an alle Stationen zwischen St. Helens und Manchester geschickt. Der Bahnhofsvorsteher und der Verkehrskoordinator warteten mit äußerster Spannung auf die Antworten, die den Vorfall aufklären sollten. Die Antworten gingen in der Reihenfolge der Anfragen ein, beginnend mit der Station nach St. Helens.

»Durchfahrt des Sonderzugs um 5 Uhr. – Collins Green.«

»Durchfahrt des Sonderzugs 6 Minuten nach 5 Uhr. – Earlstown.«

»Durchfahrt des Sonderzugs um 5:10 Uhr. – Newton.«

»Durchfahrt des Sonderzugs um 5:20 Uhr. – Kenyon Junction.«

»Kein Sonderzug durchgekommen. – Barton Moss.«

Die beiden Bahnangestellten sahen sich erstaunt an.

»So etwas habe ich während der 30 Jahre meines Dienstes noch nicht erlebt«, sagte Mr. Bland.

»Es ist beispiellos und unerklärlich, Chef. Der Sonderzug muss sich zwischen Kenyon Junction und Barton Moss verfahren haben.«

»Aber es gibt keine Abzweigung auf dieser Strecke, wenn ich mich nicht irre. Der Zug muss entgleist sein.«

»Das hätte es doch jemand in der Lokalbahn, die dem Sonderzug auf dieser Strecke folgte, bemerken müssen!«

»Es gibt keine Alternative, es *muss* so sein. Vielleicht hat doch jemand in der Lokalbahn etwas bemerkt, was Licht in die Angelegenheit bringt. Wir werden nach Manchester telegraphieren, um mehr Informationen zu erhalten. Weiterhin werden wir wir Kenyon Junction bitten, die Strecke bis Barton Moss abzusuchen.«

Die Antwort von Manchester traf bereits nach einigen Minuten ein: »Nichts Neues vom vermissten Zug. Lokführer und Zugbegleiter der Lokalbahn sind sicher: kein Unfall auf der Strecke zwischen Kenyon Junction und Barton Moss. Die Strecke war frei, keine Anzeichen ungewöhnlicher Vorkommnisse. – Manchester«

»Der Lokführer und der Zugbegleiter werden gefeuert«, sagte Mr. Bland grimmig. »Dort muss es ein Wrack geben, und sie haben es nicht gesehen. Der Sonderzug muss entgleist sein, ohne die Schienen zu beschädigen. Ich verstehe zwar noch nicht wie das sein kann, aber es gibt nur diese Möglichkeit. Bald werden wir ein Telegramm aus Barton Moss erhalten, dem wir entnehmen können, dass sie den Zug neben dem Bahndamm gefunden haben.«

Mr. Blands Prophezeiung sollte sich nicht erfüllen. Nach einer halben Stunde erreichte ihn ein Telegramm vom Stationsvorsteher in Kenyon Junction:

»Es gibt keine Spur des vermissten Sonderzugs. Es ist sicher, dass er hier durchgekommen, aber nicht in Barton Moss angekommen ist. Ich habe persönlich die Strecke auf der Lok eines Güterzugs inspiziert: alles ist in Ordnung, keine Zeichen eines Unfalls.«

Mr. Bland raufte sich vor Verzweiflung die Haare aus.

»Das ist doch vollkommener Irrsinn, Hood!«, schrie er. »Ein Zug löst sich doch nicht am helllichten Tag in Luft auf! Das ist doch lächerlich. Eine Lok, ein Tender, 3 Waggons und 5 Menschen – auf einer geraden Strecke verschwunden! Wenn wir nicht innerhalb der nächsten Stunde eine Erklärung erhalten, gehe ich selbst dorthin und nehme Inspektor Collins mit!«

Und dann ging doch noch eine Nachricht mit Neuigkeiten ein. Es war ein Telegramm von Kenyon Junction.

»Wir bedauern Ihnen mitzuteilen, dass John Slater, Lokführer des Sonderzugs, tot aufgefunden wurde. Er lag im Gebüsch, etwa 2 ½ Meilen entfernt von Kenyon Junction. Er ist von der Lok gefallen und den Bahndamm bis zu dem Gebüsch heruntergerollt. Durch den Sturz hervorgerufenen Kopfverletzungen sind vermutlich die Todesursache. Das Gelände wurde sorgfältig abgesucht, es gibt keine Spur von dem verschwundenen Zug.«

Das Land war, wie bereits erwähnt, von einer politischen Krise erschüttert. Weiterhin wurde die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit von den bedeutenden und sensationellen Entwicklungen in Paris abgelenkt. Ein riesiger Skandal brachte die dortige Regierung zu Fall und die Reputation vieler französischer Staatsmänner wurde unwiederbringlich zerstört. Die Zeitungen waren voll von diesen Ereignissen und das Verschwinden eines Sonderzugs fand wesentlich weniger Beachtung, als dies in friedlicheren Zeiten der Fall gewesen wäre. Die groteske Natur des Falles ließ zudem Zweifel an seinem Wahrheitsgehalt zu, die Zeitungen waren abgeneigt, alles zu glauben, was man ihnen als Fakten präsentierte. Mehr als ein Londoner Blatt bezeichnete die Angelegenheit als geniale Zeitungsentee, bis sie durch den Bericht des Leichenbeschauers von der Untersuchung des unglücklichen Lokführers vom Gegenteil überzeugt wurden. Diese Untersuchung führte leider nicht zu nennenswerten, neuen Erkenntnissen.

Mr. Bland begab sich noch am gleichen Abend nach Kenyon Junction und leitete eine umfassende Untersuchung ein, die bis zum Ende des folgenden Tages dauerte. Er wurde dabei von Inspektor Collins, einem erfahrenen Detektiv in Diensten der Eisenbahngesellschaft, unterstützt. Das Ergebnis war niederschmetternd. Es wurde nicht nur keine Spur des vermissten Zuges gefunden, vielmehr fehlte auch jeder Ansatz einer Erklärung. Dem offiziellen Bericht von Inspektor Collins, der vor mir liegt während ich schreibe, ist zu entnehmen, dass es doch mehr Möglichkeiten gab, als anzunehmen war. Er sagt:

Im Bereich der Bahnlinie zwischen diesen beiden Punkten, gibt es eine Vielzahl von Eisenhütten und Kohlegruben. Von diesen sind einige noch in Betrieb, andere bereits

stillgelegt. Nicht weniger als 12 von Ihnen haben kleine Feldbahn-Strecken, mit denen Loren zur Hauptstrecke gebracht wurden. Natürlich kommen diese nicht in Frage. Daneben gibt es noch sieben, bei denen die Verbindung zwischen der jeweiligen Produktionsstätte und der Hauptstrecke aus normalen Eisenbahnschienen besteht bzw. bestanden hat. In jedem Fall sind diese Nebenstrecken nur ein paar Meilen lang. Von den sieben gehören vier zu stillgelegten Bergwerken oder Stollen – nämlich die Redgauntlet-, Hero-, Slough-of-Despond- und Heatsease-Mine – letztere war bis vor 10 Jahren eine der größten in Lancashire. Diese vier Seitenstrecken können bei der Untersuchung ausgelassen werden, denn man hatte ihre Verbindung nahe der Hauptstrecke unterbrochen, um Unfälle zu vermeiden. Die verbleibenden 3 Strecken führen zu der Carnstock Eisenhütte, der Big-Ben-Mine und der Perseverance-Mine.

Big Bens Strecke ist nicht länger als eine viertel Meile und endet vor einem großen Haufen Kohle, der auf den Abtransport wartet. Dort hat man von einem Sonderzug nichts gesehen oder gehört. Die Strecke zu der Carnstock Eisenhütte war am 3. Juni mit 16 Wagenladungen Eisenerz blockiert. Es handelt sich um eine eingleisige Strecke, somit konnte nichts passieren. Die Nebenstrecke zur Perseverance-Mine ist zweigleisig und dort herrscht reger Verkehr, denn die Mine ist äußerst ertragreich. Am 3. Juni war der Verkehr normal, hunderte von Männern, darunter ein Trupp Gleisarbeiter, waren an oder in der Nähe der 2 ¼ Meilen langen Strecke beschäftigt. Es ist vollkommen undenkbar, dass ein unerwarteter Zug unbemerkt die Strecken entlang gefahren sein konnte. Der Punkt, an dem diese Nebenstrecke mit der Hauptstrecke verbunden ist, liegt auch näher bei St. Helens, wie die Fundstelle des Lokführers, so dass genug Grund zu der Annahme besteht, dass der Zug erst nach diesem Anschluss von seinem Unglück ereilt wurde.

Von der Obduktion John Slaters haben wir keine weiteren Hinweise erhalten. Wir können lediglich sagen, dass er offensichtlich durch den Sturz aus der Lok ums Leben kam. Warum er fiel und was mit der Lok danach passierte, ist eine Frage, die ich nicht beantworten kann.

Am Ende gestand der Inspektor seine Ratlosigkeit ein und er wurde in der Folge oft mit dem Vorwurf der Unfähigkeit von den Londoner Zeitungen verspottet.

Ein Monat verging, während die Polizei und die Eisenbahngesellschaft weitere Untersuchungen anstellte, ohne dass auch nur die kleinsten Hinweise zu Tage gefördert wurden. Eine Belohnung wurde ausgeschrieben und Straffreiheit für ein mögliches Verbrechen in Aussicht gestellt, aber niemand meldete sich daraufhin. Jeden Tag schlugen die Bürger ihre Zeitung auf, in der Erwartung, endlich die Aufklärung des grotesken Mysteriums zu lesen. Aber es verging Woche um Woche, und eine Aufklärung erschien unmöglicher denn je. An einem hellen Tag im Juni war in einer dicht besiedelten Region Englands ein ganzer Zug mitsamt seinen Insassen verschwunden, als wenn ein Meister der fortgeschrittenen Chemie diesen in ein Gas verwandelt hätte. Tatsächlich war in einigen von der Presse veröffentlichte Spekulationen von übernatürlichen Kräften die Rede; man sah in dem buckligen Monsieur Caratal jemanden, den man besser unter einem weniger freundlichen Namen kannte. Manch einer vermutete auch, der dunkelhäutige Begleiter sei

verantwortlich für das Unglück; über Details zu dieser Hypothese schwieg man sich allerdings aus.

Unter all diesen Hypothesen die von der Presse oder Privatleuten geäußert wurden, gab es eine oder zwei, die plausibel genug waren, um von der Öffentlichkeit beachtet zu werden. Eine erschien in der Times und war von einem prominenten Intellektuellen unterzeichnet. Er versuchte den Fall mit semi-wissenschaftlichen Methoden und kritischer Betrachtung anzugehen. Ein Auszug muss hier genügen, Neugierige finden den gesamten Brief in der Ausgabe vom 3. Juli.

„Es gehört zu den elementaren Prinzipien beim Schlussfolgern, dass nach Ausschluss des Unmöglichen, das, was übrig bleibt – so unwahrscheinlich es auch erscheinen mag – die Wahrheit sein muss⁴. Es steht fest, dass der Zug Kenyon Junction passierte. Es steht ebenfalls fest, dass er nie in Barton Moss ankam. Es ist im höchsten Maße unwahrscheinlich, aber nicht unmöglich, dass er auf eine der 7 Seitenstrecken genommen hat. Es ist augenscheinlich unmöglich, dass ein Zug ohne Schienen fahren kann. Daher können wir die Auswahl auf die drei intakten Strecken, nämlich die zu der Carnstock-Eisenhütte, der Big-Ben-Mine und der Perserverance-Mine beschränken. Gibt es eine Geheimgesellschaft von Bergleuten, eine englische Camorra, die in der Lage wäre, den Zug und die Insassen beiseite zu schaffen? Es ist unwahrscheinlich, aber nicht unmöglich. Ich gestehe, dass mir keine andere Lösung einfällt und empfehle der Gesellschaft, alle Kräfte für die Beobachtung der drei offenen Strecken und der Betriebe am Ende derselben einzusetzen. Eine sorgfältige Überwachung der Pfandleiher in der Gegend könnte ebenfalls einige Indizien zutage fördern.“

Die Empfehlung einer anerkannten Autorität auf diesem Gebiet wurde mit großem Interesse wahrgenommen, fand aber auch heftige Ablehnung bei Widersachern, die eine solche Aussage als absurde Verleumdung einer Gruppe aufrechter und verdienstvoller Männer betrachteten. Die einzige Antwort auf diese Kritik war die Forderung an die Gegner, weitere plausible Lösungsansätze zu veröffentlichen. Als Antwort auf dieses, wurden 2 weitere Hypothesen veröffentlicht. (Times vom 7. bzw. 9. Juli). Die erste Vermutung war, dass der Zug entgleist war und auf dem Grund des Lancashire-Staffordshire-Kanals lag, der für einige hundert Yards parallel zur Strecke verlief. Diese Idee wurde rasch verworfen, der Kanal war an keiner Stelle tief genug um ein derart großes Objekt vollständig zu verbergen. Die zweite Idee lenkte die Aufmerksamkeit auf die Ledertasche, die scheinbar das einzige Gepäckstück war, das die Reisenden mit sich führten. Sie könne einen neuartigen Sprengstoff enthalten haben, der den Zug nicht nur zerstört, sondern geradezu pulverisiert hätte. Leider konnte sich niemand vorstellen, dass nur der Zug, nicht aber die Schienen darunter von dem Effekt betroffen waren, daher wurde auch diese Idee schnell verworfen. Die Ermittlung war hoffnungslos in einer Sackgasse gefangen, als ein etwas vollkommen Unerwartetes passierte.

Dies war nichts weniger, als ein Brief, den Mrs. McPherson von ihrem Gatten James McPherson erhielt, der Zugbegleiter des vermissten Zugs war. Der Brief war datiert auf den 5. Juli 1890, trug den Poststempel von New York und erreichte sie am 14. Juli. Es wurden

einige Zweifel an der Echtheit desselben geäußert, aber Mrs. McPerson glaubte, die Schrift ihres Mannes zu erkennen und außerdem waren 100 Dollar beigelegt, was weitere Zweifel an der Authentizität ausräumte. Natürlich war keine Absenderadresse auf dem Brief angegeben, der wie folgt lautete:

Meine teure Gattin,

ich finde es sehr schwer dich einfach aufzugeben, darüber habe ich lange nachgedacht. Dasselbe gilt auch für Lizzie. Ich habe es versucht, aber es gelingt mir nicht. Ich schicke dir etwas Geld im Gegenwert von 20 englischen Pfund. Das sollte ausreichen, um dich und Lizzie über den Atlantik zu bringen. Übrigens, die Schiffe aus Hamburg, die in Southampton anlegen, sind sehr gut und deutlich günstiger als die von Liverpool. Wenn du hier herkommst und dich beim Johnston House meldest, werde ich versuchen, dir eine Nachricht zukommen lassen, aber die Dinge gestalten sich für mich im Moment recht schwierig. Ich bin nicht sehr glücklich ohne euch beide. Mehr kann ich im Moment nicht sagen.

Dein liebender Gatte,

James McPherson.

„Für einige Zeit war man zuversichtlich, dass der Brief zur Aufklärung der ganzen Angelegenheit führen würde. Schnell brachte man in Erfahrung, dass ein Passagier, dessen Beschreibung gut zu McPherson passte, unter dem Namen Summers den Atlantik überquert hatte. Das betroffene Schiff, die ›Vistula‹ aus Hamburg, lichtete am 7. Juni den Anker. Mrs. McPherson und ihre Schwester Lizzie Dalton begaben sich nach New York und blieben dort drei Wochen lang im Johnston House, aber der Vermisste meldete sich nicht. Wahrscheinlich war er durch einige indiskrete Meldungen der Presse davor gewarnt worden, dass die Polizei die beiden Damen als Köder benutzte. Wie auch immer, es steht fest, dass nicht kam oder schrieb, also mussten die Damen schließlich unverrichteter Dinge nach Liverpool zurückkehren.

So liegt der Fall noch heute im Jahr 1898. So unglaublich es auch scheinen mag, in den ganzen 8 Jahren sind keine neuen Erkenntnisse durchgesickert, die der Aufklärung des außergewöhnlichen Verschwindens des Zugs samt seinen Passagieren dienen konnten. Sorgfältige Ermittlungen bezüglich der Vergangenheit von Monsieur Caratal brachten nur die Erkenntnis, dass er ein bekannter Finanzier und Lobbyist in Mittelamerika war und während seiner Reise nach Europa oft sein ungeheures Bedürfnis, schnell nach Paris zu gelangen, geäußert hatte. Sein Begleiter war unter dem Namen Eduardo Gomez in den Passagierlisten verzeichnet. Seine Vergangenheit war von Gewalt geprägt und er hatte sich einen Ruf als Bandit und Gewaltverbrecher erworben. Es gab aber Hinweise darauf, dass er sich vollständig dem Anliegen von Monsieur Caratal verschrieben hatte. Letzterer war ja von kümmerlicher Gestalt und hatte ihn offensichtlich als Beschützer und Wächter angeheuert. Zuletzt muss noch erwähnt werden, dass in Paris keine Hinweise zu ermitteln waren, was der Grund für Monsieur Caratals große Eile war.

Damit ist die Aufzählung aller Fakten, die bis zum Erscheinen der »Marseille-Papiere« bekannt waren, abgeschlossen. Diese Papiere enthalten das Geständnis von Herbert de Lernac, der wegen Mordes an einem Kaufmann namens Bonvalot zum Tode verurteilt wurde. Ich gebe nun hier eine genaue Übersetzung dieser Aussage wieder.

*

Anmerkung der E-Buch-Redaktion: Auf den folgenden Seiten wird die Auflösung des Falls – der Text der ›Marseille-Papiere‹ – wiedergegeben. Aber vielleicht sind sie ja bereits selbst schon darauf gekommen, welche Möglichkeit die Ermittler übersehen haben. Wenn nicht, dann denken Sie noch einmal darüber nach ...

*

„Glauben Sie bloß nicht, dass ich das alles erzähle, um voller Stolz damit zu prahlen. Wenn dies der Fall wäre, könnte ich von einem Dutzend meiner Aktivitäten berichten, die genau so brillant durchgeführt wurden. Vielmehr gibt es da ein paar Herren in Paris, denen ich zur Kenntnis geben will, dass ich nicht nur in der Lage bin, vom Schicksal des Monsieur Caratal zu berichten, sondern auch die Hintermänner und Motive für diese Tat nennen werde, wenn ich nicht schnell freigelassen werde. Meine Herren, beachten Sie diese Warnung, bevor es zu spät ist! Sie kennen mich und wissen, dass ich zu meinem Wort stehe. Beeilen Sie sich, oder es wird nicht nur mein Kopf sein, der rollt!

Derzeit werde ich noch keine Namen nennen, aber ich werde ihnen berichten, wie geschickt ich es vollbracht habe. Ich war stets aufrichtig zu meinen Auftraggebern und bin zuversichtlich, dass sie mich jetzt nicht fallen lassen werden. Das hoffe ich zumindest. Bis man mich davon überzeugt, dass man mich hintergeht, werden die Namen, die Europa erschüttern würden, nicht über meine Lippen kommen. Aber an diesem Tag ... gut, kein weiteres Wort hierzu.

Kurz, es gab 1890 einen berühmten Prozess in Paris, in Verbindung mit einem riesigen Skandal in der Politik und Wirtschaft. Wie groß der Skandal tatsächlich war, wissen nur wenige, verschwiegene Personen, zu denen ich gehöre. Die Ehre und Karriere vieler Größen in Frankreich war gefährdet. Es ist wie bei diesem Spiel, wo eine Gruppe von neun Kegeln zusammen steht; alle so starr, so steif und so unbeugsam. Dann kommt da eine Kugel aus der Ferne angerollt und klack, klack, klack – alle Kegel fallen um. Nun, stellen Sie sich mal 9 Kegel in der Gestalt einiger der bedeutendsten Persönlichkeiten Frankreichs vor und dann diesen Monsieur Caratal als Kugel, die man von der Ferne kommen sah. Wenn er eintraf, dann: klack, klack, klack ...

Es wurde beschlossen, dass er nicht eintreffen durfte.

Wahrscheinlich war nicht allen Beteiligten klar, um was es wirklich ging. Wie gesagt, bedeutende politische und wirtschaftliche Interessen standen auf dem Spiel, also wurde eine ›Interessengemeinschaft‹ gebildet, um mit dem Problem umzugehen. Einige der Mitglieder dieser ›Gemeinschaft‹ kannten die wahren Hintergründe kaum. Andere dagegen schon, und die können sich darauf verlassen, dass ich ihre Namen nicht vergessen habe. Lange bevor Monsieur Caratal Amerika verließ, wurden sie vor ihm gewarnt, und es war ihnen bekannt, dass die Beweise, die er in Händen hielt, sie vernichten würden. Meinen Auftraggebern standen unbegrenzte Geldmittel zur Verfügung – ich meine wirklich *unbegrenzt*, verstehen Sie? Sie suchten nach einem Agenten, der diese ungeheure Macht einsetzen würde. Dieser Mann musste einfallsreich, entschlossen und flexibel sein – ein Mann wie es nur einen unter Millionen gibt. Ihre Wahl fiel auf Herbert de Lernac, und ich muss zugeben, dass dies eine gute Wahl war.

Ich hatte freie Hand bei der Auswahl meiner Mitarbeiter und beim Einsatz der finanziellen Mittel, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Mit Elan entwarf ich meine Pläne für die nächsten Schritte, kaum das eine Stunde vergangen war, seit ich den Auftrag erhielt. Kein anderer hätte die Sache besser angehen können.

Sofort schickte ich einen vertrauenswürdigen Mitarbeiter nach Amerika; er sollte sich unauffällig an die Fersen von Monsieur Caratal heften. Wäre er rechtzeitig eingetroffen, dann hätte das Schiff mit Caratal an Bord niemals Liverpool erreicht. Aber leider war es schon ausgelaufen, als er eintraf. Ich rüstete eine kleine, bewaffnete Brigg aus, um ihn abzufangen, aber auch dies war erfolglos. Wie jeder großartige Organisator war natürlich auch ich auf Fehlschläge vorbereitet und hatte eine Reihe von alternativen Plänen in petto, einer davon musste zum Erfolg führen. Sie dürfen nicht die Schwierigkeiten meines Vorhabens unterschätzen. Ein einfacher Meuchelmord hätte nicht genügt. Wir mussten nicht nur Caratal vernichten, sondern auch seine Dokumente sowie seine Begleiter, sofern wir davon ausgehen konnten, dass er ihnen die Geheimnisse preisgegeben hatte. Vergessen Sie nicht, dass sie wachsam waren und mit einem derartigen Anschlag rechneten. Die Aufgabe schien wie für mich geschaffen, denn ich war immer erfolgreich, wo andere scheiterten.

Ich war auf Caratals Ankunft in Liverpool vorbereitet. Ich hatte Grund zu der Annahme, der er bereits besondere Arrangements für seinen Schutz getroffen hatte, die aber erst in London greifen würden. Also musste die Sache auf dem Weg von Liverpool nach London erledigt werden. Wir bereiteten sechs Pläne vor, einer ausgeklügelter als der andere. Es hing von seinen Handlungen ab, welcher dieser Pläne letztendlich zum Zuge kam. Er konnte tun was er wollte, wir waren darauf vorbereitet. Wenn er in Liverpool verweilen wollte, wir waren bereit. Wenn er die normale Bahn oder einen Sonderzug nehmen würde – wir waren darauf vorbereitet. Für jede Möglichkeit war eine entsprechende Vorkehrung getroffen worden.

Sicher können Sie sich vorstellen, dass ich dies nicht alles alleine tun konnte. Was wusste ich schon von englischen Bahnstrecken? Aber mit Geld findet man überall auf der Welt willige Helfer. Schnell hatte ich einen der scharfsinnigsten Menschen in England zu meiner Unterstützung gewonnen. Ich werde seinen Namen nicht nennen, aber es wäre ungerecht, den ganzen Verdienst alleine für mich zu beanspruchen. Mein englischer Verbündeter ist es wert, erwähnt zu werden. Er kannte die Strecke der ›London and West Coast Railway Company‹ genau, und er konnte über einen Trupp vertrauenswürdiger Gleisarbeiter verfügen. Es war seine Idee und mein Urteil war nur bei der Ausarbeitung von Details gefragt. Wir hatten einige der Angestellten der Bahngesellschaft bestochen. Der wichtigste von ihnen war James McPherson, für den wir sicherstellen, dass er mit hoher Wahrscheinlichkeit der Zugbegleiter eines Sonderzug werden würde. Smith, der Heizer, gehörte auch zu uns. Wir hatten es auch mit dem Lokführer, John Slater, versucht, aber wir fanden, dass er zu starrsinnig und daher gefährlich war. Natürlich konnten wir nicht sicher sein, dass Caratal einen Sonderzug mieten würde, aber es war sehr wahrscheinlich, denn es war für ihn von größter Wichtigkeit, ohne Verzug nach Paris zu gelangen. Daher waren unsere Vorbereitungen für diesen Fall bis zum letzten Detail abgeschlossen, lange bevor der Dampfer England erreichte. Es wird sie amüsieren, wenn ich ihnen erzähle, dass einer meiner Mitarbeiter auf dem Lotsenboot war, das den Dampfer hereinbrachte.

Uns war klar, dass Caratal sich der Gefahren bewusst war, und dass er stets wachsam sein würde, sobald er englischen Boden betrat. Sein Begleiter war ein gefährlicher Bursche

namens Gomez, er war bewaffnet und ein geübter Schütze. Er hatte die vertraulichen Unterlagen in seinem Besitz und würde diese und seinen Herrn verteidigen. Es war mehr als wahrscheinlich, dass Caratal ihn ins Vertrauen gezogen hatte, also hatte es keinen Zweck, Caratal zu beseitigen, ohne auch Gomez zu berücksichtigen. Es war erforderlich das beide das gleiche Schicksal erlitten und die ihre Entscheidung, einen Sonderzug zu nehmen, erleichterte unser Vorhaben erheblich. Zwei von drei der Angestellten auf diesem Sonderzug standen unter meinem Kommando, für einen Preis, der ihnen lebenslange Unabhängigkeit garantierte. Ich will nicht so weit gehen zu sagen, dass die Engländer ehrlicher sind wie die Bürger anderer Nationen, aber es ist teurer, sie zu bestechen.

Ich habe meinen englischen Verbündeten bereits erwähnt – ein Mann mit einer bedeutenden Zukunft, falls ihn nicht jemand den Garaus macht, bevor seine Zeit gekommen ist. Er traf alle Arrangements in Liverpool während ich in Kenyon auf das Zeichen zum Handeln wartete. Als der Sonderzug bereitgestellt wurde, avisierte er mir telegraphisch seine baldige Ankunft. Dann forderte er selbst unter dem Decknamen Horace Moore einen Sonderzug an, in der Hoffnung, dass man ihm die Mitfahrt in Caratals Zug gestatten würde. Unter bestimmten Umständen konnte sich seine Anwesenheit im Zug als nützlich erweisen. Im Falle eines Fehlschlags unseres großen Coups wäre es seine Aufgabe gewesen, Caratal und seinen Begleiter zu erschießen und die Papiere zu vernichten. Aber Caratal war auf der Hut und verweigerte ihm die Mitreise. Mein Agent verließ die Station, betrat sie wieder durch einen anderen Eingang und stieg in den Wagen des Zugbegleiters auf der dem Bahnsteig abgewandten Seite ein.

Es wird Sie interessieren, was ich in der Zwischenzeit unternahm. Es bedurfte nur weniger Handgriffe um die Vorbereitung abzuschließen, alles andere war schon viel früher erledigt worden. Die Nebenstrecke, die wir ausgewählt hatten, war einst mit der Hauptstrecke verbunden, aber dann unterbrochen worden. Wir mussten nur ein paar Schienen ersetzen, um die Verbindung wieder herzustellen. Diese waren soweit gelegt, wie dies möglich war ohne unerwünschte Aufmerksamkeit zu erregen. Jetzt musste nur noch das letzte Stück eingesetzt werden. Die Schwellen waren nie entfernt worden und alles benötigte Material lag in einem Versteck bereit. Lange bevor der Sonderzug eintraf hatte mein kleiner Trupp erfahrener Arbeiter die die letzte Verbindung hergestellt. Dieser fuhr mit so wenig Ruckeln auf die Nebenstrecke, dass dies von den Passagieren offensichtlich nicht bemerkt wurde.

Unser Plan war, dass Smith der Heizer den Lokführer John Slater mit Chloroform betäuben sollte, und dass letzterer später mit den anderen verschwinden sollte. In diesem Punkt, aber nur in diesem, ist etwas schiefgegangen. Die kolossale Dummheit von McPherson, seiner Frau zu schreiben, zähle ich nicht mit. Unser Heizer stellte sich so ungeschickt an, dass Slater in seiner Gegenwehr von der Lok fiel – zu unserem Glück brach er sich dabei den Hals. Dennoch ist dieser Patzer ein immerwährender Fleck auf einem ansonsten makellos durchgeführten Meisterstück, das man nur mit stiller Bewunderung betrachten kann. Jedenfalls wird jeder Kriminologe die Sache mit Slater als Makel in unserer bewundernswerten Planung bezeichnen. Ich als ein Mann der schon so viele Erfolge feiern konnte, bin so frei es zuzugeben, es ist ein Makel.

Nun haben wir unseren Sonderzug auf der ca. 2 km langen Nebenstrecke die zu der stillgelegten Heartsease-Mine führt – einstmals war dies eine der größten Kohleminen Englands. Sie werden sich fragen, warum niemand den Zug auf dieser stillgelegten Strecke beobachtet hat. Die Antwort ist ganz einfach: fast die gesamte Länge der Strecke verläuft in einem Einschnitt des Geländes. Nur jemand, der am Rand dieses Einschnitts stand, hätte den Zug sehen können. Und da war auch jemand, nämlich *ich*. Jetzt werde ich ihnen berichten, was ich sah.

Mein Assistent war an der Weiche geblieben um die Umleitung des Zugs zu überwachen. Er hatte vier bewaffnete Männer bei sich, damit er eingreifen konnte falls der Zug entgleisen sollte. Wir zogen diese Möglichkeit in Betracht, denn die Weichen waren teilweise stark verrostet. Sobald der Zug sicher die Nebenstrecke erreicht hatte, lag die Verantwortung bei mir. Ich stand an einem Punkt, von dem ich die Öffnung zur Mine überwachen konnte. Natürlich waren ich und meine beiden Begleiter bewaffnet. Sie sehen, es konnte kommen was da wolle, wir waren auf alles vorbereitet.

Kurz nachdem der Zug die Nebenstrecke erreicht hatte, verzögerte der Heizer Smith die Geschwindigkeit, und beschleunigte sofort wieder auf Maximum. Dies gab ihm, McPherson und meinem englischen Leutnant die Gelegenheit abzuspringen, bevor es zu spät war. Natürlich war dieses Manöver der Aufmerksamkeit der Reisenden nicht entgangen, aber der Zug hatte bereits wieder voll beschleunigt, als endlich ihre Köpfe am offenen Fenster ihres Abteils erschienen. Es amüsiert mich, wenn ich daran denke, wie verwirrend es für sie gewesen sein musste. Stellen Sie sich selbst einmal vor, Sie sehen aus ihrem luxuriösen Abteil heraus, und stellen fest, dass die Strecke, die Sie befahren verrostet ist und auch ansonsten überall Anzeichen des Verfalls zu sehen sind! Was mögen sie wohl empfunden haben, als sie begriffen, dass nicht Manchester am Ende der Strecke lag, sondern der Tod. Aber der Zug holperte mit wahnsinniger Geschwindigkeit und kreischenden Rädern über die verrostete Strecke. Ich war nahe genug, um ihre Gesichter zu erkennen. Caratal schien zu beten, scheinbar hielt er einen Rosenkranz in der Hand. Der andere schrie wie ein Bulle, der den Geruch des Schlachthofs wahrnimmt. Er sah uns an der Seite stehen und winkte uns zu wie ein Verrückter. Dann löste er das Lederband an seinem Handgelenk und warf die Ledertasche in unsere Richtung. Es war klar, was er damit sagen wollte. Hier waren die Beweise und er versprach Stillschweigen, wenn man sie nur verschonen würde. Das wäre ein durchaus akzeptables Angebot gewesen, wenn wir darauf hätten eingehen können, aber Geschäft ist Geschäft. Außerdem hatten wir den Zug zu diesem Zeitpunkt genau so wenig unter Kontrolle wie sie.

Er hörte auf zu schreien, als der Zug um die Kurve ratterte und sie den schwarzen Schlund der Mine vor sich sahen. Wir hatten die Bretter, mit dem er verschlossen war entfernt und das Gelände geräumt. Die Gleise hatte man damals bis in die Nähe des Schachts gelegt, damit die Züge leicht beladen werden konnten. Wir mussten nur noch 2 oder 3 Schienenstücke ergänzen, damit die Strecke bis ganz an den Schacht heran reichte. Da die Schienenstücke nicht genau passten, ging unsere Strecke sogar etwa einen Meter über den Rand hinaus. Wir sahen die beiden Köpfe am Fenster, Caratal unten, Gomez oben. Sie waren

ganz still bei dem was sie sahen, konnten aber auch nicht wegsehen. Der Anblick schien sie paralysiert zu haben.

Ich war neugierig, was mit dem Zug geschehen würde, der mit großer Geschwindigkeit auf das Loch zuraste und beobachtete den Vorgang mit Interesse. Einer meiner Kollegen meinte, dass er über das Loch springen würde, und tatsächlich, viel hat nicht gefehlt. Die Puffer der Lok schlugen mit einem gewaltigen Krach auf dem gegenüberliegenden Rand des Lochs auf. Der Schornstein wurde in die Luft geschleudert und die Reste der Lok mit Tender und Wagen zu einem Knäuel zusammengeschnitten. Der Zug steckte für etwa eine Minute über dem Loch fest, dann gab irgendetwas nach und die ganze Masse von grünem Eisen, rauchenden Kohlen, Messing-Beschlägen, Rädern, Holzverschalungen und Polstern stürzte in die Mine. Wir hörten scheppern, scheppern, scheppern, als der Schutt und die Trümmer gegen die Wände schlugen und dann, nach einer ganzen Weile ein tiefes Rumpeln, als die Überreste des Zugs auf dem Boden aufschlugen. Der Kessel ist wohl bei dem Aufprall explodiert, wie ein lauter Krach nach dem Rumpeln anzeigte. Eine dichte Wolke aus Rauch und Dampf stieg aus der schwarzen Tiefe empor und hüllte uns ein. Dann lichtete sich der Nebel, der Dunst verzog sich und die Sommer-Sonne schien wieder auf eine stille Heartsease-Mine.

Nachdem wir unseren Plan so erfolgreich in die Tat umgesetzt hatten, waren nur noch alle Spuren zu beseitigen. Unsere Gleisarbeiter am anderen Ende hatten die Schienen bereits wieder herausgerissen und alles in den vorigen Zustand versetzt. Der Schornstein und andere Trümmerteile wurden in den Schacht geworfen und dann wurde dieser mit den Brettern wieder verschlossen. Natürlich wurden auch die Schienenstücke, die bis zu seinem Rand führten, entfernt. Dann verließen wir ohne zu Zögern das Land. Die meisten von uns gingen zurück nach Paris, mein englischer Kollege nach Manchester und McPherson über Southhampton nach Amerika. Von den englischen Zeitungen dieser Tage erfuhren wir, wie perfekt wir unsere Arbeit erledigt hatten; selbst der schlaueste Detektiv war nicht in der Lage, irgendeine Spur zu finden.

Sie werden sich erinnern, dass Gomez die Tasche mit den Papieren aus dem Fenster warf. Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, dass ich die Tasche sicherstellte und bei meinen Auftraggebern ablieferte. Die werden es jetzt vielleicht interessant finden zu erfahren, dass ich aus dieser Tasche ein oder zwei Papiere als Souvenir behalten habe. Natürlich will ich sie nicht veröffentlichen, aber jeder ist sich selbst der nächste und was kann ich schon tun, wenn meine Freunde mir nicht zur Hilfe eilen, wenn ich sie brauche. Meine Herren, Herbert de Lernac ist genau so gerissen wenn es gegen ihre Interessen geht, wie wenn es gilt, sich für Sie einzusetzen. Er ist nicht der Mann, der zum Schafott geht, bevor er nicht jeden von ihnen auf den Weg nach Neukaledonien geschickt hat. Zu ihrem eigenen Wohl, nicht zu meinem, beeilen Sie sich, Monsieur de --, General -- und Baron -- ! (Füllen Sie die leeren Stellen bitte selber aus, während Sie dies lesen.) Ich verspreche ihnen, in der nächsten Ausgabe wird es keine leeren Stellen mehr geben.

P.S.: Als ich meine Aussage überflog, habe ich noch ein Versäumnis bemerkt. Es betrifft den unglücklichen McPherson, der dumm genug war seiner Frau zu schreiben und ein Treffen in New York zu verabreden. Wenn Interessen wie die unseren gefährdet waren,

dann konnten wir es nicht riskieren, dass ein derartiger Mann seine Geheimnisse mit einer Frau teilte. Nachdem er seinen Eid gebrochen hatte, indem er seiner Frau schrieb, konnten wir ihm nie wieder trauen. Wir unternahmen die erforderlichen Schritte, die sicherstellten, dass er sich nie mit seiner Frau treffen konnte. Manchmal habe ich daran gedacht, dass es doch recht freundlich wäre, ihr mitzuteilen, dass es nun keinen Grund mehr gibt der gegen eine erneute Vermählung spricht.“

- 1 Offensichtlich hatten die Lokomotiven alle einen eigenen Namen, so wie heute unsere Inter-City Züge. Rochdale ist ein kleines Städtchen in der Nähe des Schauplatzes der Geschehnisse.
- 2 Die übliche Gebühr für einen Sonderzug waren 5 Shilling pro Meile.
- 3 Eine Meile sind rund 1,6 km.
- 4 Eine Idee, die ACD oft zu Papier gebracht hat, vergl. »Das Zeichen der 4«, Kapitel 6 oder »Die Geschichte vom Beryl-Diadem«.
- 5 Die östlich von Australien und südlich von Neu-Seeland gelegene Inselgruppe wurde bis 1922 von Frankreich als Strafkolonie genutzt.

The Lost Special

The confession of Herbert de Lernac, now lying under sentence of death at Marseilles, has thrown a light upon one of the most inexplicable crimes of the century – an incident which is, I believe, absolutely unprecedented in the criminal annals of any country. Although there is a reluctance to discuss the matter in official circles, and little information has been given to the Press, there are still indications that the statement of this arch-criminal is corroborated by the facts, and that we have at last found a solution for a most astounding business. As the matter is eight years old, and as its importance was somewhat obscured by a political crisis which was engaging the public attention at the time, it may be as well to state the facts as far as we have been able to ascertain them. They are collated from the Liverpool papers of that date, from the proceedings at the inquest upon John Slater, the engine-driver, and from the records of the London and West Coast Railway Company, which have been courteously put at my disposal. Briefly, they are as follows:

On the 3rd of June, 1890, a gentleman, who gave his name as Monsieur Louis Caratal, desired an interview with Mr. James Bland, the superintendent of the London and West Coast Central Station in Liverpool. He was a small man, middle-aged and dark, with a stoop which was so marked that it suggested some deformity of the spine. He was accompanied by a friend, a man of imposing physique, whose deferential manner and constant attention showed that his position was one of dependence. This friend or companion, whose name did not transpire, was certainly a foreigner, and probably from his swarthy complexion, either a Spaniard or a South American. One peculiarity was observed in him. He carried in his left hand a small black, leather dispatch box, and it was noticed by a sharp-eyed clerk in the Central office that this box was fastened to his wrist by a strap. No importance was attached to the fact at the time, but subsequent events endowed it with some significance. Monsieur Caratal was shown up to Mr. Bland's office, while his companion remained outside.

Monsieur Caratal's business was quickly dispatched. He had arrived that afternoon from Central America. Affairs of the utmost importance demanded that he should be in Paris without the loss of an unnecessary hour. He had missed the London express. A special must be provided. Money was of no importance. Time was everything. If the company would speed him on his way, they might make their own terms.

Mr. Bland struck the electric bell, summoned Mr. Potter Hood, the traffic manager, and had the matter arranged in five minutes. The train would start in three-quarters of an hour. It would take that time to insure that the line should be clear. The powerful engine called Rochdale (No. 247 on the company's register) was attached to two carriages, with a guard's van behind. The first carriage was solely for the purpose of decreasing the inconvenience arising from the oscillation. The second was divided, as usual, into four compartments, a first-class, a first-class smoking, a second-class, and a second-class smoking. The first compartment, which was nearest to the engine, was the one allotted to the travellers. The

other three were empty. The guard of the special train was James McPherson, who had been some years in the service of the company. The stoker, William Smith, was a new hand.

Monsieur Caratal, upon leaving the superintendent's office, rejoined his companion, and both of them manifested extreme impatience to be off. Having paid the money asked, which amounted to fifty pounds five shillings, at the usual special rate of five shillings a mile, they demanded to be shown the carriage, and at once took their seats in it, although they were assured that the better part of an hour must elapse before the line could be cleared. In the meantime a singular coincidence had occurred in the office which Monsieur Caratal had just quitted.

A request for a special is not a very uncommon circumstance in a rich commercial centre, but that two should be required upon the same afternoon was most unusual. It so happened, however, that Mr. Bland had hardly dismissed the first traveller before a second entered with a similar request. This was a Mr. Horace Moore, a gentlemanly man of military appearance, who alleged that the sudden serious illness of his wife in London made it absolutely imperative that he should not lose an instant in starting upon the journey. His distress and anxiety were so evident that Mr. Bland did all that was possible to meet his wishes. A second special was out of the question, as the ordinary local service was already somewhat deranged by the first. There was the alternative, however, that Mr. Moore should share the expense of Monsieur Caratal's train, and should travel in the other empty first-class compartment, if Monsieur Caratal objected to having him in the one which he occupied. It was difficult to see any objection to such an arrangement, and yet Monsieur Caratal, upon the suggestion being made to him by Mr. Potter Hood, absolutely refused to consider it for an instant. The train was his, he said, and he would insist upon the exclusive use of it. All argument failed to overcome his ungracious objections, and finally the plan had to be abandoned. Mr. Horace Moore left the station in great distress, after learning that his only course was to take the ordinary slow train which leaves Liverpool at six o'clock. At four thirty-one exactly by the station clock the special train, containing the crippled Monsieur Caratal and his gigantic companion, steamed out of the Liverpool station. The line was at that time clear, and there should have been no stoppage before Manchester.

The trains of the London and West Coast Railway run over the lines of another company as far as this town, which should have been reached by the special rather before six o'clock. At a quarter after six considerable surprise and some consternation were caused amongst the officials at Liverpool by the receipt of a telegram from Manchester to say that it had not yet arrived. An inquiry directed to St. Helens, which is a third of the way between the two cities, elicited the following reply –

“To James Bland, Superintendent, Central L. & W. C., Liverpool. – Special passed here at 4:52, well up to time. – Dowster, St. Helens.”

This telegram was received at six-forty. At six-fifty a second message was received from Manchester –

“No sign of special as advised by you.”

And then ten minutes later a third, more bewildering –

“Presume some mistake as to proposed running of special. Local train from St. Helens timed to follow it has just arrived and has seen nothing of it. Kindly wire advices. – Manchester.”

The matter was assuming a most amazing aspect, although in some respects the last telegram was a relief to the authorities at Liverpool. If an accident had occurred to the special, it seemed hardly possible that the local train could have passed down the same line without observing it. And yet, what was the alternative? Where could the train be? Had it possibly been sidetracked for some reason in order to allow the slower train to go past? Such an explanation was possible if some small repair had to be effected. A telegram was dispatched to each of the stations between St. Helens and Manchester, and the superintendent and traffic manager waited in the utmost suspense at the instrument for the series of replies which would enable them to say for certain what had become of the missing train. The answers came back in the order of questions, which was the order of the stations beginning at the St. Helens end –

“Special passed here five o'clock. – Collins Green.”

“Special passed here six past five. – Earlstown.”

“Special passed here 5:10. – Newton.”

“Special passed here 5:20. – Kenyon Junction.”

“No special train has passed here. – Barton Moss.”

The two officials stared at each other in amazement.

“This is unique in my thirty years of experience,” said Mr. Bland.

“Absolutely unprecedented and inexplicable, sir. The special has gone wrong between Kenyon Junction and Barton Moss.”

“And yet there is no siding, so far as my memory serves me, between the two stations. The special must have run off the metals.”

“But how could the four-fifty parliamentary pass over the same line without observing it?”

“There's no alternative, Mr. Hood. It must be so. Possibly the local train may have observed something which may throw some light upon the matter. We will wire to Manchester for more information, and to Kenyon Junction with instructions that the line be examined instantly as far as Barton Moss.” The answer from Manchester came within a few minutes.

“No news of missing special. Driver and guard of slow train positive no accident between Kenyon Junction and Barton Moss. Line quite clear, and no sign of anything unusual. – Manchester.”

“That driver and guard will have to go,” said Mr. Bland, grimly. “There has been a wreck and they have missed it. The special has obviously run off the metals without disturbing the line – how it could have done so passes my comprehension – but so it must be, and we shall have a wire from Kenyon or Barton Moss presently to say that they have found her at the bottom of an embankment.”

But Mr. Bland's prophecy was not destined to be fulfilled. Half an hour passed, and then there arrived the following message from the station-master of Kenyon Junction –

“There are no traces of the missing special. It is quite certain that she passed here, and that she did not arrive at Barton Moss. We have detached engine from goods train, and I have myself ridden down the line, but all is clear, and there is no sign of any accident.”

Mr. Bland tore his hair in his perplexity.

“This is rank lunacy, Hood!” he cried. “Does a train vanish into thin air in England in broad daylight? The thing is preposterous. An engine, a tender, two carriages, a van, five human beings – and all lost on a straight line of railway! Unless we get something positive within the next hour I'll take Inspector Collins, and go down myself.”

And then at last something positive did occur. It took the shape of another telegram from Kenyon Junction.

“Regret to report that the dead body of John Slater, driver of the special train, has just been found among the gorse bushes at a point two and a quarter miles from the Junction. Had fallen from his engine, pitched down the embankment, and rolled among the bushes. Injuries to his head, from the fall, appear to be cause of death. Ground has now been carefully examined, and there is no trace of the missing train.”

The country was, as has already been stated, in the throes of a political crisis, and the attention of the public was further distracted by the important and sensational developments in Paris, where a huge scandal threatened to destroy the Government and to wreck the reputations of many of the leading men in France. The papers were full of these events, and the singular disappearance of the special train attracted less attention than would have been the case in more peaceful times. The grotesque nature of the event helped to detract from its importance, for the papers were disinclined to believe the facts as reported to them. More than one of the London journals treated the matter as an ingenious hoax, until the coroner's inquest upon the unfortunate driver (an inquest which elicited nothing of importance) convinced them of the tragedy of the incident.

Mr. Bland, accompanied by Inspector Collins, the senior detective officer in the service of the company, went down to Kenyon Junction the same evening, and their research lasted throughout the following day, but was attended with purely negative results. Not only was no trace found of the missing train, but no conjecture could be put forward which could possibly explain the facts. At the same time, Inspector Collins's official report (which lies before me as I write) served to show that the possibilities were more numerous than might have been expected.

“In the stretch of railway between these two points,” said he, “the country is dotted with ironworks and collieries. Of these, some are being worked and some have been abandoned. There are no fewer than twelve which have small-gauge lines which run trolley-cars down to the main line. These can, of course, be disregarded. Besides these, however, there are seven which have, or have had, proper lines running down and connecting with points to the main line, so as to convey their produce from the mouth of the mine to the great centres of distribution. In every case these lines are only a few miles in length. Out of the seven, four

belong to collieries which are worked out, or at least to shafts which are no longer used. These are the Redgauntlet, Hero, Slough of Despond, and Heartsease mines, the latter having ten years ago been one of the principal mines in Lancashire. These four side lines may be eliminated from our inquiry, for, to prevent possible accidents, the rails nearest to the main line have been taken up, and there is no longer any connection. There remain three other side lines leading –

- (a) To the Carnstock Iron Works;
- (b) To the Big Ben Colliery;
- (c) To the Perseverance Colliery.

“Of these the Big Ben line is not more than a quarter of a mile long, and ends at a dead wall of coal waiting removal from the mouth of the mine. Nothing had been seen or heard there of any special. The Carnstock Iron Works line was blocked all day upon the 3rd of June by sixteen truckloads of hematite. It is a single line, and nothing could have passed. As to the Perseverance line, it is a large double line, which does a considerable traffic, for the output of the mine is very large. On the 3rd of June this traffic proceeded as usual; hundreds of men including a gang of railway platelayers were working along the two miles and a quarter which constitute the total length of the line, and it is inconceivable that an unexpected train could have come down there without attracting universal attention. It may be remarked in conclusion that this branch line is nearer to St. Helens than the point at which the engine-driver was discovered, so that we have every reason to believe that the train was past that point before misfortune overtook her.

“As to John Slater, there is no clue to be gathered from his appearance or injuries. We can only say that, so far as we can see, he met his end by falling off his engine, though why he fell, or what became of the engine after his fall, is a question upon which I do not feel qualified to offer an opinion.” In conclusion, the inspector offered his resignation to the Board, being much nettled by an accusation of incompetence in the London papers.

A month elapsed, during which both the police and the company prosecuted their inquiries without the slightest success. A reward was offered and a pardon promised in case of crime, but they were both unclaimed. Every day the public opened their papers with the conviction that so grotesque a mystery would at last be solved, but week after week passed by, and a solution remained as far off as ever. In broad daylight, upon a June afternoon in the most thickly inhabited portion of England, a train with its occupants had disappeared as completely as if some master of subtle chemistry had volatilized it into gas. Indeed, among the various conjectures which were put forward in the public Press, there were some which seriously asserted that supernatural, or, at least, preternatural, agencies had been at work, and that the deformed Monsieur Caratal was probably a person who was better known under a less polite name. Others fixed upon his swarthy companion as being the author of the mischief, but what it was exactly which he had done could never be clearly formulated in words.

Amongst the many suggestions put forward by various newspapers or private individuals, there were one or two which were feasible enough to attract the attention of the public. One which appeared in The Times, over the signature of an amateur reasoner of

which will change into twenty English pounds. This should be enough to bring both Lizzie and you across the Atlantic, and you will find the Hamburg boats which stop at Southampton very good boats, and cheaper than Liverpool. If you could come here and stop at the Johnston House I would try and send you word how to meet, but things are very difficult with me at present, and I am not very happy, finding it hard to give you both up. So no more at present, from your loving husband, James McPherson.”

For a time it was confidently anticipated that this letter would lead to the clearing up of the whole matter, the more so as it was ascertained that a passenger who bore a close resemblance to the missing guard had travelled from Southampton under the name of Summers in the Hamburg and New York liner Vistula, which started upon the 7th of June. Mrs. McPherson and her sister Lizzie Dolton went across to New York as directed and stayed for three weeks at the Johnston House, without hearing anything from the missing man. It is probable that some injudicious comments in the Press may have warned him that the police were using them as a bait. However, this may be, it is certain that he neither wrote nor came, and the women were eventually compelled to return to Liverpool.

And so the matter stood, and has continued to stand up to the present year of 1898. Incredible as it may seem, nothing has transpired during these eight years which has shed the least light upon the extraordinary disappearance of the special train which contained Monsieur Caratal and his companion. Careful inquiries into the antecedents of the two travellers have only established the fact that Monsieur Caratal was well known as a financier and political agent in Central America, and that during his voyage to Europe he had betrayed extraordinary anxiety to reach Paris. His companion, whose name was entered upon the passenger lists as Eduardo Gomez, was a man whose record was a violent one, and whose reputation was that of a bravo and a bully. There was evidence to show, however, that he was honestly devoted to the interests of Monsieur Caratal, and that the latter, being a man of puny physique, employed the other as a guard and protector. It may be added that no information came from Paris as to what the objects of Monsieur Caratal's hurried journey may have been. This comprises all the facts of the case up to the publication in the Marseilles papers of the recent confession of Herbert de Lernac, now under sentence of death for the murder of a merchant named Bonvalot. This statement may be literally translated as follows:

“It is not out of mere pride or boasting that I give this information, for, if that were my object, I could tell a dozen actions of mine which are quite as splendid; but I do it in order that certain gentlemen in Paris may understand that I, who am able here to tell about the fate of Monsieur Caratal, can also tell in whose interest and at whose request the deed was done, unless the reprieve which I am awaiting comes to me very quickly. Take warning, messieurs, before it is too late! You know Herbert de Lernac, and you are aware that his deeds are as ready as his words. Hasten then, or you are lost!

“At present I shall mention no names – if you only heard the names, what would you not think! – but I shall merely tell you how cleverly I did it. I was true to my employers then,

and no doubt they will be true to me now. I hope so, and until I am convinced that they have betrayed me, these names, which would convulse Europe, shall not be divulged. But on that day ... well, I say no more!

“In a word, then, there was a famous trial in Paris, in the year 1890, in connection with a monstrous scandal in politics and finance. How monstrous that scandal was can never be known save by such confidential agents as myself. The honour and careers of many of the chief men in France were at stake. You have seen a group of ninepins standing, all so rigid, and prim, and unbending. Then there comes the ball from far away and pop, pop, pop – there are your ninepins on the floor. Well, imagine some of the greatest men in France as these ninepins and then this Monsieur Caratal was the ball which could be seen coming from far away. If he arrived, then it was pop, pop, pop for all of them. It was determined that he should not arrive.

“I do not accuse them all of being conscious of what was to happen. There were, as I have said, great financial as well as political interests at stake, and a syndicate was formed to manage the business. Some subscribed to the syndicate who hardly understood what were its objects. But others understood very well, and they can rely upon it that I have not forgotten their names. They had ample warning that Monsieur Caratal was coming long before he left South America, and they knew that the evidence which he held would certainly mean ruin to all of them. The syndicate had the command of an unlimited amount of money – absolutely unlimited, you understand. They looked round for an agent who was capable of wielding this gigantic power. The man chosen must be inventive, resolute, adaptive – a man in a million. They chose Herbert de Lernac, and I admit that they were right.

“My duties were to choose my subordinates, to use freely the power which money gives, and to make certain that Monsieur Caratal should never arrive in Paris. With characteristic energy I set about my commission within an hour of receiving my instructions, and the steps which I took were the very best for the purpose which could possibly be devised.

“A man whom I could trust was dispatched instantly to South America to travel home with Monsieur Caratal. Had he arrived in time the ship would never have reached Liverpool; but alas! it had already started before my agent could reach it. I fitted out a small armed brig to intercept it, but again I was unfortunate. Like all great organizers I was, however, prepared for failure, and had a series of alternatives prepared, one or the other of which must succeed. You must not underrate the difficulties of my undertaking, or imagine that a mere commonplace assassination would meet the case. We must destroy not only Monsieur Caratal, but Monsieur Caratal's documents, and Monsieur Caratal's companions also, if we had reason to believe that he had communicated his secrets to them. And you must remember that they were on the alert, and keenly suspicious of any such attempt. It was a task which was in every way worthy of me, for I am always most masterful where another would be appalled.

“I was all ready for Monsieur Caratal's reception in Liverpool, and I was the more eager because I had reason to believe that he had made arrangements by which he would have a considerable guard from the moment that he arrived in London. Anything which was to be

done must be done between the moment of his setting foot upon the Liverpool quay and that of his arrival at the London and West Coast terminus in London. We prepared six plans, each more elaborate than the last; which plan would be used would depend upon his own movements. Do what he would, we were ready for him. If he had stayed in Liverpool, we were ready. If he took an ordinary train, an express, or a special, all was ready. Everything had been foreseen and provided for.

“You may imagine that I could not do all this myself. What could I know of the English railway lines? But money can procure willing agents all the world over, and I soon had one of the acutest brains in England to assist me. I will mention no names, but it would be unjust to claim all the credit for myself. My English ally was worthy of such an alliance. He knew the London and West Coast line thoroughly, and he had the command of a band of workers who were trustworthy and intelligent. The idea was his, and my own judgement was only required in the details. We bought over several officials, amongst whom the most important was James McPherson, whom we had ascertained to be the guard most likely to be employed upon a special train. Smith, the stoker, was also in our employ. John Slater, the engine-driver, had been approached, but had been found to be obstinate and dangerous, so we desisted. We had no certainty that Monsieur Caratal would take a special, but we thought it very probable, for it was of the utmost importance to him that he should reach Paris without delay. It was for this contingency, therefore, that we made special preparations – preparations which were complete down to the last detail long before his steamer had sighted the shores of England. You will be amused to learn that there was one of my agents in the pilot-boat which brought that steamer to its moorings.

“The moment that Caratal arrived in Liverpool we knew that he suspected danger and was on his guard. He had brought with him as an escort a dangerous fellow, named Gomez, a man who carried weapons, and was prepared to use them. This fellow carried Caratal's confidential papers for him, and was ready to protect either them or his master. The probability was that Caratal had taken him into his counsels, and that to remove Caratal without removing Gomez would be a mere waste of energy. It was necessary that they should be involved in a common fate, and our plans to that end were much facilitated by their request for a special train. On that special train you will understand that two out of the three servants of the company were really in our employ, at a price which would make them independent for a lifetime. I do not go so far as to say that the English are more honest than any other nation, but I have found them more expensive to buy.

“I have already spoken of my English agent – who is a man with a considerable future before him, unless some complaint of the throat carries him off before his time. He had charge of all arrangements at Liverpool, whilst I was stationed at the inn at Kenyon, where I awaited a cipher signal to act. When the special was arranged for, my agent instantly telegraphed to me and warned me how soon I should have everything ready. He himself under the name of Horace Moore applied immediately for a special also, in the hope that he would be sent down with Monsieur Caratal, which might under certain circumstances have been helpful to us. If, for example, our great coup had failed, it would then have become the duty of my agent to have shot them both and destroyed their papers. Caratal was on his

guard, however, and refused to admit any other traveller. My agent then left the station, returned by another entrance, entered the guard's van on the side farthest from the platform, and travelled down with McPherson the guard.

"In the meantime you will be interested to know what my movements were. Everything had been prepared for days before, and only the finishing touches were needed. The side line which we had chosen had once joined the main line, but it had been disconnected. We had only to replace a few rails to connect it once more. These rails had been laid down as far as could be done without danger of attracting attention, and now it was merely a case of completing a juncture with the line, and arranging the points as they had been before. The sleepers had never been removed, and the rails, fish-plates and rivets were all ready, for we had taken them from a siding on the abandoned portion of the line. With my small but competent band of workers, we had everything ready long before the special arrived. When it did arrive, it ran off upon the small side line so easily that the jolting of the points appears to have been entirely unnoticed by the two travellers.

"Our plan had been that Smith, the stoker, should chloroform John Slater, the driver, so that he should vanish with the others. In this respect, and in this respect only, our plans miscarried – I except the criminal folly of McPherson in writing home to his wife. Our stoker did his business so clumsily that Slater in his struggles fell off the engine, and though fortune was with us so far that he broke his neck in the fall, still he remained as a blot upon that which would otherwise have been one of those complete masterpieces which are only to be contemplated in silent admiration. The criminal expert will find in John Slater the one flaw in all our admirable combinations. A man who has had as many triumphs as I can afford to be frank, and I therefore lay my finger upon John Slater, and I proclaim him to be a flaw.

"But now I have got our special train upon the small line two kilometres, or rather more than one mile, in length, which leads, or rather used to lead, to the abandoned Heartsease mine, once one of the largest coal mines in England. You will ask how it is that no one saw the train upon this unused line. I answer that along its entire length it runs through a deep cutting, and that, unless someone had been on the edge of that cutting, he could not have seen it. There *was* someone on the edge of that cutting. I was there. And now I will tell you what I saw.

"My assistant had remained at the points in order that he might superintend the switching off of the train. He had four armed men with him, so that if the train ran off the line – we thought it probable, because the points were very rusty – we might still have resources to fall back upon. Having once seen it safely on the side line, he handed over the responsibility to me. I was waiting at a point which overlooks the mouth of the mine, and I was also armed, as were my two companions. Come what might, you see, I was always ready.

"The moment that the train was fairly on the side line, Smith, the stoker, slowed-down the engine, and then, having turned it on to the fullest speed again, he and McPherson, with my English lieutenant, sprang off before it was too late. It may be that it was this slowing-down which first attracted the attention of the travellers, but the train was running at full

speed again before their heads appeared at the open window. It makes me smile to think how bewildered they must have been. Picture to yourself your own feelings if, on looking out of your luxurious carriage, you suddenly perceived that the lines upon which you ran were rusted and corroded, red and yellow with disuse and decay! What a catch must have come in their breath as in a second it flashed upon them that it was not Manchester but Death which was waiting for them at the end of that sinister line. But the train was running with frantic speed, rolling and rocking over the rotten line, while the wheels made a frightful screaming sound upon the rusted surface. I was close to them, and could see their faces. Caratal was praying, I think – there was something like a rosary dangling out of his hand. The other roared like a bull who smells the blood of the slaughter-house. He saw us standing on the bank, and he beckoned to us like a madman. Then he tore at his wrist and threw his dispatch-box out of the window in our direction. Of course, his meaning was obvious. Here was the evidence, and they would promise to be silent if their lives were spared. It would have been very agreeable if we could have done so, but business is business. Besides, the train was now as much beyond our controls as theirs.

“He ceased howling when the train rattled round the curve and they saw the black mouth of the mine yawning before them. We had removed the boards which had covered it, and we had cleared the square entrance. The rails had formerly run very close to the shaft for the convenience of loading the coal, and we had only to add two or three lengths of rail in order to lead to the very brink of the shaft. In fact, as the lengths would not quite fit, our line projected about three feet over the edge. We saw the two heads at the window: Caratal below, Gomez above; but they had both been struck silent by what they saw. And yet they could not withdraw their heads. The sight seemed to have paralysed them.

“I had wondered how the train running at a great speed would take the pit into which I had guided it, and I was much interested in watching it. One of my colleagues thought that it would actually jump it, and indeed it was not very far from doing so. Fortunately, however, it fell short, and the buffers of the engine struck the other lip of the shaft with a tremendous crash. The funnel flew off into the air. The tender, carriages, and van were all smashed up into one jumble, which, with the remains of the engine, choked for a minute or so the mouth of the pit. Then something gave way in the middle, and the whole mass of green iron, smoking coals, brass fittings, wheels, wood-work, and cushions all crumbled together and crashed down into the mine. We heard the rattle, rattle, rattle, as the debris struck against the walls, and then, quite a long time afterwards, there came a deep roar as the remains of the train struck the bottom. The boiler may have burst, for a sharp crash came after the roar, and then a dense cloud of steam and smoke swirled up out of the black depths, falling in a spray as thick as rain all round us. Then the vapour shredded off into thin wisps, which floated away in the summer sunshine, and all was quiet again in the Heartsease mine.

“And now, having carried out our plans so successfully, it only remained to leave no trace behind us. Our little band of workers at the other end had already ripped up the rails and disconnected the side line, replacing everything as it had been before. We were equally busy at the mine. The funnel and other fragments were thrown in, the shaft was planked over as it used to be, and the lines which led to it were torn up and taken away. Then,

without flurry, but without delay, we all made our way out of the country, most of us to Paris, my English colleague to Manchester, and McPherson to Southampton, whence he emigrated to America. Let the English papers of that date tell how thoroughly we had done our work, and how completely we had thrown the cleverest of their detectives off our track.

“You will remember that Gomez threw his bag of papers out of the window, and I need not say that I secured that bag and brought them to my employers. It may interest my employers now, however, to learn that out of that bag I took one or two little papers as a souvenir of the occasion. I have no wish to publish these papers; but, still, it is every man for himself in this world, and what else can I do if my friends will not come to my aid when I want them? Messieurs, you may believe that Herbert de Lernac is quite as formidable when he is against you as when he is with you, and that he is not a man to go to the guillotine until he has seen that every one of you is en route for New Caledonia. For your own sake, if not for mine, make haste, Monsieur de --, and General --, and Baron --(you can fill up the blanks for yourselves as you read this). I promise you that in the next edition there will be no blanks to fill.

“P.S. – As I look over my statement there is only one omission which I can see. It concerns the unfortunate man McPherson, who was foolish enough to write to his wife and to make an appointment with her in New York. It can be imagined that when interests like ours were at stake, we could not leave them to the chance of whether a man in that class of life would or would not give away his secrets to a woman. Having once broken his oath by writing to his wife, we could not trust him any more. We took steps therefore to insure that he should not see his wife. I have sometimes thought that it would be a kindness to write to her and to assure her that there is no impediment to her marrying again.”