

Zephyr

In deze reeks verscheen ook bij
Ambo | Anthos *uitgevers*:

Sien Volders, *Bij twijfel altijd noord*

Meld je aan voor onze nieuwsbrief om op de hoogte te blijven
van de nieuwste boeken van Ambo | Anthos *uitgevers*
via www.amboanthos.nl/nieuwsbrief.

Auke Hulst

Zephyr

Ambo | Anthos
Amsterdam



ISBN 978 90 263 6322 1

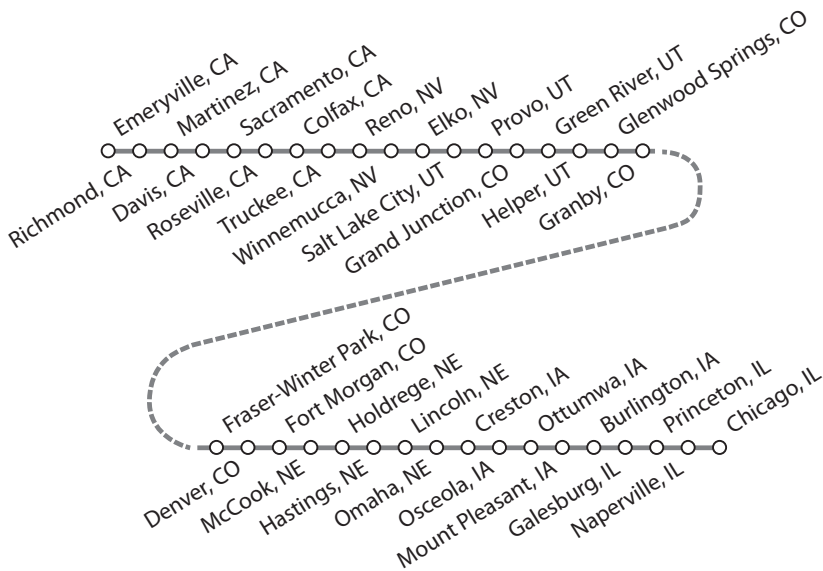
© 2023 Auke Hulst

Omslagontwerp Rouwhorst + Van Roon

Omslagillustratie © Ward Hooper

Zetwerk Mat-Zet bv

Verspreiding voor België:
Veen Bosch & Keuning uitgevers nv, Antwerpen



— California Zephyr©
— Andere treinroutes van Amtrak

Zephyr

Chicago Union Station heeft iets van een ijsberg. Niet zo- 7
zeer architectonisch, maar door de verdeling van boven-
gronds en onderaards. Het neoclassicistische gebouw
neemt één stadsblok in, maar onder het plaveisel strekt
het zich uit over bijna tien blokken, een crypte waarop
wolkenkrabbers rusten. Dit is na Grand Central Station en
Penn Station in New York het drukste station van de vs,
startpunt en terminus voor forenzenboemels en intercity's.
Intercity's met tot de verbeelding sprekende namen als de
Empire Builder naar Seattle, de Cardinal naar New York,
de Southwest Chief naar LA, en de California Zephyr naar
Emeryville, het voorstadje van San Francisco dat onze be-
stemming is.

Ik ben de afgelopen vijftien jaar veel in Amerika ge-
weest en heb inmiddels alle staten aangedaan, maar al-

tijd met de auto, uitgezonderd Hawaiï, waar ik de fiets en de bus nam. Voor mij is Amerika de vrijheid van de weg: in een naamloos gat de deur van een motelkamer achter je dichttrekken, onder een hoge hemel je bagage in de kofferbak smijten en gáán, naar een onbestemd verderop, het zoveelste landschap, de zoveelste wereld- of spookstad, de zoveelste kleurrijke ontmoeting, het zoveelste bed. En misschien wel: een ander leven en een andere expressie van je persoonlijkheid. De Amerikaanse mythe is er eentje van vooruitgang, van beweging en verandering, en al wat je daarvoor nodig hebt, schreef Jack Kerouac, is een stuur in je handen en vier wielen op het asfalt.

Hoe anders zal dat zijn met de Zephyr? Drieënvijftig uur per spoor, twee nachten en drie dagen, over de Great Plains, de Rockies, de Great Basin en de Sierra Nevada. De mooiste treinreis van de vs, aldus de digitale brochures – je kunt dagen aaneen vanuit de observatiewagon genieten van een baaierd aan vergezichten. Wat aantrekkelijk klinkt, maar ook een passiviteit suggereert waaraan je je moet kunnen overgeven. Gelukkig heb ik daar aan de vooravond van corona tijdens een lange Afrikaanse treinreis al op kunnen oefenen. Om nog maar te zwijgen van de opgelegde inertie van twee jaar aan lockdowns.

Een deel van mijn Amerikaanse reizen maakte ik alleen, deze maak ik samen met mijn echtgenote. We kijken ernaar uit, maar zijn ook een tikje nerveus, elk om onze eigen redenen. Revka heeft een beeld van Amerika dat deels is geworteld in het bunkeren van alarmistisch nieuws op websites als *Jezebel* en *The Huffington Post*, en deels in de realiteit – de pandemie heeft hier een miljoen levens geëist en de cultuuroorlog verder op scherp gezet. Onze eerste reis als getrouwd stel was naar een Grieks eiland, waar we zwommen, lazeren, aten, en ons 9 onderdompelden in oude cultuur – haar idee. En nu dit vermeend cultuurloze land, waar we de trein naar San Francisco zullen nemen, en vervolgens de auto. Ze is hier om mij te plezieren, dat weet ik, en misschien om me beter te kunnen begrijpen, want zelf zou ze dit nest van neofascistische, tot de tanden toe gewapende mafklappers liever mijden. Wat weer mijn nervositeit voedt. Dit is de derde keer dat ik met een geliefde in Amerika ben, en de voorgaande waren geen onverdeeld succes. Ik weet dat mijn hunkering naar de weg niet per se die van anderen is, die de vrijheid ook als bedreigend kunnen ervaren. Als onveilig. En die misschien, ik speculeer, mijn liefde voor de weg kunnen opvatten als een uiting van vluchtgevaar, de aanzegging van een onvermijdelijk ver-

trek. *As though the present were a dying town I'd rather flee.*

Maar als ik al zou willen vluchten – wat ik niet wil, niet meer – dan sowieso met deze vrouw. Ik hoop maar dat ze het leuk vindt.



Omdat hier zo weinig geschiedenis is, koesteren Amerikanen elke flinter ervan. Neem de grote hal van Union Station, waar de tekenen van moderniteit kundig zijn
10 weggemoffeld. Het is een imposante ruimte met zuilengalerijen van kalksteen, marmeren vloeren, art-decolampen en antieke houten banken waarop een handvol passagiers zit te wachten, sommige met mondkap op, andere zonder. Aan de kopzijde van de hal bungelt een gigantische stars-and-stripes. Wij hebben een treinticket voor een slaapcompartiment, en dat geeft ons toegang tot de wachtruimte voor de beter bedeelde, wat beduidend minder chic is dan het klinkt – je kunt er blikjes fris en zakjes chips krijgen. Onze reisgenoten zijn door de bank genomen ouder en gehuld in het lokale uniform van spijkerbroek en te grote sneakers. Maar er zijn er ook in de sobere klederdracht van mennonieten, en een ex-rockgod zwalkt in een met *studs* behangen jack door het gangpad, zijn haar zwartgeverfd, zijn konterfeitsel lijkkleek.

Een gepensioneerd wit koppel en een zwarte vijftiger nemen achter ons luidruchtig hun respectievelijke reisgeschiedenissen door – het gaat over de dag dat de trein wegens sneeuw zestien uur vertraging had, en over de drieëndertig keer dat de pensionado's van kust naar kust reden. Niet met de camper, *no sir*, met de auto. *'My wife is a moteller.'* Ze wisselen verhalen uit over Alaska, een staat waar ze alle drie hebben gewoond, en die ze elkaar niet-temin uitgebreid blijven uitleggen.

Volgt een chaotische stiefel naar de trein. In gelid achter een Amtrak-medewerker aan, door het gedrang en gedoe van het ondergrondse. Gehandicaptenvervoer snelt toeterend voorbij, dan een bagagekar met aanhanger die moet scharen om zich door nauwe bochten te wringen. En weg is de grandeur – in de bedompte schemerwereld hangt de geur van diesel, geschroeid metaal en oud leer. Soms moeten we wachten om een andere passagiersop- tocht voor te laten, dan kunnen we weer door, naar een perron waar het nacht lijkt. Terwijl buiten juist na dagen bewolking een zon is doorgebroken die de hoogbouw laat schitteren als water.

De Zephyr is een dieseltrein in zilver en blauw, een beestachtige dubbeldekker, veel groter dan welke NS-trein ook. Onze *roomette* op de bovenverdieping daarentegen

11

is juist kleiner dan verwacht: twee, drie vierkante meter, meer zal het niet zijn. De stoelen kunnen 's nachts tot een eenpersoonsbed worden samengevoegd, boven ons hoofd bevindt zich een uitklapbaar tweede bed. Een stapelbed, derhalve, waar we een queensize hadden verwacht. Met enige weemoed denk ik aan The Pride of Africa, de luxetrein waarmee ik van Dar es Salaam naar Lusaka reisde – bij deze bezemkast vergeleken sliep ik daar in een heus appartement, met eigen badkamer, in
12 plaats van twijfelachtige voorzieningen op de gang. Dat was een tijdreis naar de vroege twintigste eeuw, dit wordt er, afgaande op de bekleding, de blauwe gordijntjes en het bedieningspaneel van de airco, eentje naar de jaren tachtig.

We proberen ons zo goed mogelijk te installeren. Gezellig wordt het sowieso, zegt Revka. We hebben leesvoer, Yahtzee, we hebben het uitzicht en elkaar. En voor dat ene vinden we wel een manier... Een matrone komt langs om ons de gang van zaken aan boord uit te leggen: driemaal daags zullen we naar de *diner car* worden geroepen voor een maaltijd, en tijdens de laatste van die maaltijden zal zij onze bedden opmaken, hoewel we dat ook zelf mogen doen, mochten we langer op willen blijven. Ze demonstreert de constructie die moet voorkomen dat

je uit het bovenste bed kukelt – op bepaalde stukken van het tracé kan de trein tekeergaan, vandaar. Het spoor is oud, het onderhoud is achterstallig, iets wat door corona en personeelstekorten verergerd is. Daarom zijn ze aan boord ook onderbezet – gelieve daar rekening mee te houden. En o ja, er is geen observatiewagon. Die staat nog in de remise voor reparatie. Excuses daarvoor. Dien vooral een klacht in.

Een filmische luchthoorn kondigt het vertrek aan. Twee uur *on the dot* rollen we van de onderwereld het volle licht van Chicago in. 13



Hoewel ik tegenwoordig bij voorkeur de auto neem, was ik tot ik mijn rijbewijs haalde treinreiziger. Zo eechoot mijn eigen reisgedrag de geschiedenis van Amerika, dat eind negentiende eeuw werd ontsloten door de spoorwegen, maar dankzij autolobby, Interstate en Greyhound datzelfde spoor na de Tweede Wereldoorlog ging verwaarlozen. Het is aan Nixon te danken dat begin jaren zeventig met de oprichting van het privaat-publieke Amtrak het failliet van het passagiersvervoer werd afgewend.

Dat rijbewijs haalde ik relatief laat, op mijn vijfendertigste. De directe aanleiding was het voornemen met een

evenmin rijbevoegde vriend locaties uit beroemde Europese schilderijen te bezoeken. De indirecte? Schuldgevoel. Tot dat moment was ik overgeleverd geweest aan de goedertierenheid van autobezitters en aan het ov, wat een heel gedoe kon zijn, zeker toen ik als beginnend journalist in een vervallen arbeiderswoning in een Gronings dorpje woonde. Voor elke afspraak – interviews en redactievergaderingen die me de stuipen op het lijf joegen – moest ik met de bus naar Stad, om vanaf het hoofdstation verder te kunnen reizen naar uithoeken als Amsterdam of Tilburg. Desgevraagd beweerde ik te dromerig te zijn voor het stuur – ik zou anderen of mezelf nog te pletter rijden – en bovendien waren rijlessen te duur voor iemand met chronisch geldgebrek. Terwijl ik gewoon bang was. Mijn actieradius was klein, geketend en geketend als ik was door bagage die voor een schrijver zijn spreekwoordelijke goudmijn is.

De enige internationale treinreis tijdens die private middeleeuwen bracht me naar Montélimar, Zuid-Frankrijk, waar mijn moeder ondanks twee thuiswonende dochters een carrière was begonnen als clochard. Dat werd een onaangename opsporings- en reddingsoperatie. De eerste verre treinreis voor werk bracht me naar Salzburg, vanwaar ik de bus naar Inzell nam, om de schaatser Erben

Wennemars te interviewen tijdens diens trainingskamp. Ik herinner me een slaperig dorp en een stilte die slechts doorbroken werd door het bijna menselijke kreunen van sneeuw onder mijn sneakers. Wat deed ik daar in vredesnaam? Het gesprek vond plaats in een verlaten *Gasthof*, waar Wennemars achter de bar rommelde om de nieuwste Eminem uit de stereo te toveren. Hij sprak over schaatsen en over liefde. Ik knikte alsof ik er verstand van had. Terug in Salzburg bleek het hotel dat ik geboekt had een oude gevangenis te zijn, al kan het ook een klooster zijn geweest. Ik heb direct de nachttrein terug genomen. 15

Pas jaren later, mijn angsten beteugeld, ben ik de waarde van reizen gaan zien. De vrijheid en wijsheid die erin besloten liggen, de kennis en zelfkennis. Je neemt jezelf altijd mee, zo wil het adagium, maar reizen is wel degelijk een manier om je van jezelf te bevrijden – van je persona, je opvattingen, en ja, je angsten. Ik heb er veel aan gehad. In 2006 reisde ik voor het tijdschrift *Rails* derdeklas met de trein van Sint-Petersburg naar Moermansk, waar ik samen met de fotograaf van dienst werd gearresteerd en verhoord door de FSB, voorheen de KGB – dat is een sterk verhaal geworden. En in 2007 reed ik als bijrijder voor het eerst door Amerika, van New York naar San Francisco, het begin van een verslaving. De tienduizenden

mijlen die ik sindsdien in de States heb afgelegd, hebben een automobilist van me gemaakt, treinreiziger af.

Wat zou mijn oude incarnatie – ik bedoel: de jonge, de bange – van deze reislustige versie hebben gevonden? Als twintiger liet ik nooit na te verklaren hoe overschat dat hele reizen wel niet was, zoals ook seks overschat was, en liefde, en al die andere dingen waarvan ik het tekort wilde rechtvaardigen. En wat zou die jongen ervan vinden dat ik onlangs het ondenkbaarste van alles heb gedaan: trouwen? Ongetwijfeld iets stompzinnigs.



Het woord ‘*zephyr*’, zefier in het Nederlands, komt van Zephyros, de Griekse god van de westenwind. Een dichtertlijk woord dat met adjectieven als ‘speels’, ‘geparfumeerd’ en ‘fluisterend’ is behangen. Chaucer schreef over het leven dat ‘Zefiers zoete adem’ in de natuur blies, Shakespeare over een tedere wind, ‘als de zefier over een bed van viooltjes’. En nu gaan wij met de Zephyr westwaarts, op weg naar een horizon die zowel leven als dood symboliseert. Dat westen is de richting waarin de Nieuwe Wereld zich ten koste van een veel oudere uitbreidde, met de belofte van een nieuw bestaan gebouwd op de beenderen van velen. Voor *boxcar hobos*, arbeidsmigranten

die al sinds het begin van het Amerikaanse treinverkeer clandestien meeliften op vrachttreinen, staat dat westen juist voor de dood. Een hobo die onderweg sneuvelt heeft ‘de trein westwaarts genomen’.

Vooralsnog is die westelijke horizon niet te zien – we zijn nog niet eens ontkomen aan de agglomeratie van Chicago. Achter ons priemen wolkenkrabbers in de wolke-loze lucht: de neogotische uit de *Gilded Age*, oud naar Amerikaanse maatstaven, en de glazen van recenter makelij. Dag treinstad, waar we, luisterend naar de metalen ritmes van het spoor, in de schaduw van de bovengrondse ‘L-train’ liepen, over viaducten denderende metro’s. Naast ons eigen aan de grond genagelde tracé wisselen grim-mige laagbouw, autokerkhoven, Home Depots en spoor-wegovergangen elkaar af. Veel graffiti van het slag FUCK YOU PUSSY DADDY. 17

De eerste halte is Naperville, dat al is omgeroepen maar lang op zich laat wachten. Alles bestaat hier op een andere schaal – in Nederland, zegt Revka, zouden we al drie stations verder zijn. Een vrouw op leeftijd met een brace om haar pols schuifelt door het gangpad met een waterflesje, verdwaasd en wanhopig. ‘Kan iemand dit voor me openen? Mijn man slaapt en ik ben helemaal verloren zonder hem. Alsjeblieft? Iemand?’ Ik steek mijn hoofd uit

ons compartiment en zie verderop handen tevoorschijn piepen die het euvel verhelpen.

‘Weet je wat gek is?’ zegt Revka. ‘Dat zodra je iets onderneemt, je altijd mensen tegenkomt die hetzelfde ondernemen. Je denkt: we gaan iets origineels doen, we gaan met de trein. Maar nu zijn we omringd door mensen die datzelfde idee hadden. Het is zoals die keer dat ik na lang dubben een cursus pottenbakken ging doen. Om er even uit te breken. Zat ik daar tussen de pottenbakkers.

18 Tragisch.’

Ik vind dat wel meevallen, zeker in het licht van de tragedie die via het krakerige omroepsysteem tot ons komt. In *coach*, oftewel tweedeklas, waar reizigers het zonder diner car en slaapvoorzieningen moeten doen, is ijs, heet water noch koffie beschikbaar. Ook is het aanbod sandwiches zeer beperkt. We zitten in een trein in het zogenaamd rijkste land ter wereld, en er is een tekort aan alles. Terwijl er in die andere trein westwaarts, van de oostkust van Tanzania naar het Afrikaanse hartland, gebrek was aan niks.



Het was januari 2020, tegelijk kort en lang geleden. Ik was voor reismagazine *Columbus Travel* met fotograaf Stijn Hoekstra in Dar es Salaam om aan te monstere

Pride of Africa, een luxetrein die welgestelde toeristen voor zo'n 20.000 euro de neus volledig verzorgd naar Kaapstad zou vervoeren: 6000 kilometer door Tanzania, Zambia, Zimbabwe en Zuid-Afrika. Wij, relatieve armoedzaaiers uit de 'creatieve sector', mochten van uitbater Rovos Rail tot aan de Zambiaanse hoofdstad Lusaka mee om verslag te doen. Lees: reclame te maken. Het was een klus waar ik dubbele gevoelens bij had. Hoezo in luxe door een van 's werelds armste streken reizen?* Ik nam me voor mijn ongemak deel te maken van het verhaal, dat ik samenstelde uit reisnotities die ik in veelal kennelijke staat maakte. Als de rijken íéts kunnen, dan is het drinken. 19

In Dar es Salaam – de naam betekent Huis van de Vrede – hing de zoetige geur van bederf. Een rauwe zeehaven, vervallen koloniaal erfgoed, met Somalisch piratengeld bestogde nieuwbouw, met stofpaden doorregen sloppenwijken. Het station was een monstrositeit die in de jaren zeventig in ruil voor horigheid door Mao's China

* In 2022 ontstond ophef omdat in een commerciële bijlage van de NRC reisorganisatie Incento deze reis aanbood met de belofte dat de maximaal 72 gasten verzorgd zouden worden 'als in koloniale tijden'. NRC-ombudsman Arjen Fortuin noteerde dat het de indruk wekte dat 'de gerestaurerde treinstellen bemiddelde nostalgici ook ideologisch terug naar het verleden zouden leiden'.

was opgetrokken in een betonstijl die ‘Shanghai art deco’ wordt genoemd. Dit was het kopstation van de TAZARA, de Tanzania Zambia Railroad, een communistisch prestige-project dat direct na voltooiing al in verval raakte. The Pride of Africa bleek een vooroorlogse trein in donkergroen en woestijngeel, die nogal contrasteerde met het naastgelegen boemeltje met de gescheurde zittingen en de uitgewoonde gezichten die werden omlijst door de raamkozijnen. We werden door in gilet gestoken personeel 20 verwelkomd met een drankje en kregen elk een slaapcompartiment toegewezen – het mijne was afgetimmerd met mahonie en uitgerust met bureau en badkamer. Hoe anders dan de roomette waarin ik nu verwonderd mijn reisnotities teruglees, telegrammen uit een parallel universum.

Wat ik niet heb opgeschreven, zie ik, is dat Stijn bijna het land niet was binnen gekomen. Op het vliegveld werd onze lichaamstemperatuur gemeten, wat vast iets te maken had met COVID-19, de mysterieuze ziekte die vooral een Chinees probleem leek te zijn. Stijn werd uit de rij gepikt en meegenomen naar een achterafkamertje, waar hij genoeg afkoelde om alsnog Tanzaniaans grondgebied te mogen betreden.

We hebben er lacherig over gedaan. Zoals er een