



---

## Brunswick – Portland – Boston

---

TREINLIJN	THE DOWNEASTER
AFSTAND	220 KM
REISDUUR	3 UUR 20 MINUTEN

---

Niemand in Brunswick lijkt te weten waarom nou net hun stadje, een stip in de staat Maine niet ver verwijderd van de Atlantische Oceaan, het meest noordoostelijke treinstation van het land is. Ooit woonde Harriet Beecher Stowe er, de auteur van *De hut van Oom Tom* (1852), een befaamde aanklacht tegen slavernij. In de Tweede Wereldoorlog werd in de buurt van Brunswick een vliegveld gebouwd voor de Amerikaanse luchtmacht, vanwaar jacht werd gemaakt op Duitse (en later Sovjet) onderzeeboten. Maar dat was het dan wel.

Volgens veel van de inwoners (Brunswick heeft er 21.759) had Amerika's startstation – of eindstation, het is maar hoe je het bekijkt – net zo goed een van de stadjes erboven kunnen zijn. Rockland, Bangor, Augusta. Daar hopen ze trouwens van harte dat zij de komende jaren de titel mogen bemachtigen. Weer daarboven houdt bewoond Amerika op en begint de wildernis: zandwegen en bergen lopen helemaal tot aan de grens van Franstalig Canada, een gebied dat vooral wordt bezocht door beren en elanden.

Een aantal muurschilderingen in Brunswick doet geloven dat die dieren ook hier voorkomen, maar ze laten zich op een frisse, zonnige voorjaarsdag niet zien. Het is rustig op straat, af en toe zoemt een auto

langs. Op een drafje loop ik langs de kolkende Androscoggin-rivier, waar volgens een informatiebord in de twintigste eeuw tal van houtzaagmolens en katoenfabrieken gevestigd waren. Maar die zijn decennia geleden kopje onder gegaan en inmiddels netjes omgebouwd tot dure restaurants en appartementen.

Even verderop vind ik het centrum van Brunswick, niet meer dan één brede straat met een paar winkels en restaurants. Ik vraag een donkerharig meisje dat aan het werk is in de enige koffiezaak of er wat te beleven valt op een doordeweekse dag. Ze verontschuldigt zich: ze is pas sinds kort in Brunswick, als student aan de kleine privéuniversiteit in de stad, en weet het eigenlijk ook niet. Vertwijfeld vraagt ze aan een collega: 'Wat zouden zij leuk vinden?'

'Als ze van wandelen houden, kunnen ze verderop goed hiken.'

Even schiet de gedachte door mijn hoofd dat de twee medewerkers denken dat ik met mijn partner, kinderen of wellicht een denkbeeldige vriend op pad ben. Maar dan realiseer ik me dat dit de nieuwe, vriendelijk bedoelde manier is om iemand op een genderneutrale manier aan te spreken. In meervoudsvorm, zodat iemand niet onbewust 'zij' of 'haar' zegt tegen een man, en vice versa. *Misgendering* heet dat in *woke* Amerika. De regenboogvlag bij de ingang had al verraden dat ik een progressieve bubbel in was gestapt.

Het aardige aan Brunswick is juist dat de inwoners een mix vormen van jonge, excentriek uitziende studenten – met opvallende kleuren haar of piercings op onverwachte plekken – en oudere Mainers in werkoveralls en met verweerde gezichten. De twee groepen lijken op het oog weinig gemeen te hebben, maar halen wel op dezelfde plek hun koffie.

Op het terras van de koffiezaak raak ik aan de praat met Dan Libby en zijn vrouw Tina. Ze komen net terug van een paar uur vissen op de Atlantische Oceaan. Zij zijn kreeftvissers, een van de meest kenmerkende beroepen in de staat. De visserij levert Maine elk jaar een miljard dollar op. Dan is een vijftiger met felblauwe pretogen, uitgedund rossig haar en een shirt zonder mouwen. Tina, met donkerbruin haar

en een vrolijk gezicht, ziet er twintig jaar jonger uit, maar is even oud als haar man.

Het zijn noeste arbeiders. 'Elke dag sta ik stipt om halfdrie 's ochtends op,' vertelt hij. 'De enige manier waarop ik wakker word is met een shot energydrink en een blikje bier.' Ik kijk met een schuin oog naar Tina voor bevestiging, die stilzwijgend knikt. 'Dan ga ik de zee op in mijn boot, die *The Flying Dutchman* heet. De vorige eigenaar had Nederlandse voorouders.' Opnieuw bevestiging van Tina: Dan is doodserieus.

Hij vist al tientallen jaren in de Atlantische Oceaan. Op een doorsnee dag vangt hij zo'n 300 kreeften, waarna hij even pauze neemt in het dorp. 's Middags zet Dan nieuwe vallen neer voor de dag erna. Het is fysiek zwaar werk en het kost hem, als hij ook nog helpt met de verkoop van de vis in een klein houten restaurant langs de weg, zestien uur van zijn dag. Tina, die werkt in een bakkerij, helpt hem tijdens de drukke zomermaanden. Samen verdienen ze in een gemiddeld seizoen zo'n 40.000 dollar, geen vetpot voor een familie van vier, maar genoeg om van te leven.

Dan: 'Op kreeften vissen is eigenlijk een eitje, iedereen kan het.'

Tina: 'Als je maar genoeg doorzettingsvermogen hebt.'

Dan: 'En genoeg bier in de koelkast.'

Tina: 'En een vrouw die je midden in de nacht wakker maakt, ook al ben je brak.'

Ze gieren het samen uit.

Het valt me op dat zo'n beetje iedereen die langsloopt hen gedag zegt, van de sheriff tot de baas van de universiteit. Tina vertelt dat Dan al meerdere keren is gevraagd of hij geen burgemeester wil worden. Hij grijnst en wijst naar zijn outfit, die prima past op een boot, maar niet echt in een gemeentehuis. 'Dan moet ik elke dag een pak aan, *no thanks*.'

De twee bevinden zich aan de conservatieve kant van het politieke spectrum en hebben een sterke 'doe maar normaal, dan doe je al gek genoeg'-houding, die wel past bij landelijk Maine. Belastingen

voor kleine ondernemers moeten volgens Tina omlaag en allerlei visserijregels kunnen best worden geschrapt. En mensen moeten niet zoveel aandacht besteden aan 'mini-onderwerpen' als het verbieden van plastic rietjes. Ik vertel ze over de genderneutrale persoonlijke voornaamwoorden die de koffiedame net gebruikte. 'Ja, dat is aardig hip aan het worden onder jongeren. Ik denk altijd maar: wat een luxe eigenlijk, als dat onze grootste problemen zijn,' stelt Dan.

Na een heel leven in Maine weten ze wat ze aan de staat hebben. Tina beschrijft het als een van de schaarse plekken in het land 'waar grote bedrijven nog niet alles tot eenheidsworst hebben gemaakt'. Inderdaad, er zit geen McDonald's of Starbucks in het centrum, en niet eens een Subway, de keten met de meeste vestigingen in het land. In plaats daarvan is er de lokale bar. Het stel staat erop dat ik met ze mee ga voor een drankje, en als ik vertel dat ik wel over een uur in de trein moet stappen, worden ze nog enthousiaster: de bar zit aan het treinstation vast!

Binnen ruikt het naar opgedroogd bier en achter de houten bar hangt, ondanks dat het feit dat het april is, nog steeds kerstverlichting. We zijn de enige gasten, maar het is dan ook drie uur 's middags. Het maakt Dan en Tina niet uit, die hebben genoeg lol met de barvrouw. Na een paar biertjes klinkt een lange toeter: de trein maakt aanstalten om te gaan vertrekken. Een extra biertje voor onderweg sla ik maar af.



Eigenlijk begint dit verhaal al in 2017. Het is hartje zomer als ik voor het eerst in een Amerikaanse langeafstandstrein stap. En niet zomaar een: de *California Zephyr* is een van Amtraks bekendste lijnen, de allerlangste bovendien, die passagiers vervoert van Chicago helemaal naar San Francisco. De reis duurt dik 52 uur en een deel ervan zit ik naast Jerome Mabrey, een zwarte man met een krullerige

zwarte baard. Hij is een ontspannen en zachtaardige veertiger, die werkt voor een technologiebedrijf in Californië en na een afspraak in Chicago de trein terug neemt naar zijn huis in Sacramento. Hij kijkt geïntrigeerd door het raam naar het voorbyschietende land, alsof dit de eerste keer is dat hij het allemaal ziet. Dat blijkt alerminst zo te zijn: elke paar maanden maakt hij dezelfde trip voor zijn werk, met het vliegtuig heen en met de trein terug. Tijdens de terugreis doet hij een soort vergelijkend warenonderzoek, kijkend naar wat er in een paar maanden tijd allemaal is veranderd aan het landschap. 'Wie Amerika beter wil begrijpen, moet het land zien vanuit de trein.' Hij zegt het met een bepaalde mate van zelfverzekerdheid.

Voor mij is het deels vakantie en deels de bedoeling een artikel te schrijven voor weekblad *Elsevier* over de treinrit, die bekendstaat als een van de meest pittoreske ter wereld. Als we na vertrek uit Denver door de imponerende Rocky Mountains slingeren, met groene giganten links en rechts, legt Mabrey zijn uitspraak verder uit. 'Het veranderende uitzicht vanuit de trein helpt je begrijpen hoe groot en afwisselend dit land eigenlijk is. En de gesprekken in de trein zijn een indicator van hoe het gaat met de bevolking.'

Zijn suggestie is niet nieuw. In de negentiende eeuw en twintigste eeuw, toen de spoorwegen een cruciale motor waren van de opkomende wereldmacht, namen journalisten en schrijvers constant treinen om het immense land te doorkruisen en beter te begrijpen. Van Alexis de Tocqueville tot Charles Dickens, van Henry James tot Mark Twain: ze schreven boeken en analyses over de Verenigde Staten gebaseerd op wat ze zagen door het raam van hun wagon en hun conversaties met medereizigers.

De trein speelde een unieke, maar tegenwoordig vaak vergeten rol in het vormen van de moderne Verenigde Staten. Voor de komst van stoomlocomotieven waren Amerikanen afhankelijk van rivieren en paardenkracht en kon het weken duren om de 5000 kilometer van de oost- naar de westkust af te leggen. Maar met de aanleg van transcon-

tinentalen spoorwegen, waarvan de eerste route werd voltooid in 1869, werden landgenoten die elkaar nog nooit hadden gezien, soms duizenden kilometers van elkaar verwijderd, plots buren die elkaar in een kwestie van uren konden bezoeken.

‘Het zal een band van eenheid creëren die niet makkelijk te breken is,’ voorspelde de invloedrijke krantenman Horace Greeley in 1860 toen de spoorroute van New York naar San Francisco werd aangelegd. Eén zo’n treinlijn van kust tot kust zou de Verenigde Staten bovendien ‘meer macht en rijkdom opleveren dan het veroveren van een do-zijn Cuba’s,’ aldus Greeley.

De nieuwe treinverbindingen zorgden voor een enorme versneling van het bevolken van het nog lege binnenland en het verre Westen. Vlak na de Burgeroorlog (1861-1865) lag er meer dan 50.000 kilometer aan spoor door het land. Vele honderden dorpen vestigden zich langs die sporen, deels het gevolg van het feit dat locomotieven in die tijd om de 75 kilometer moesten stoppen voor water en kolen. Immigranten werden uit Europa gehaald met beloftes dat de binnenlanden van Amerika gevuld waren met vruchtbare landbouwgrond (soms was dat zo, soms ook niet). Er waren heuse emigrantentreinen van de oostkust westwaarts, zoals beschreven door de Schotse schrijver Robert Louis Stevenson, die zelf in zo’n trein stapte om vanuit New York in San Francisco te geraken. ‘De race richting het westen is voorlopig voor de jongeren. We weten, hoewel imperfect, wat er is geweest en wat er nu is. Maar wat er voor ons is, ligt buiten onze verbeelding.’

Het treinboekgenre, reisboeken over de Verenigde Staten opgetikt vanuit levendige wagons, was vooral eind negentiende en begin twintigste eeuw populair en is nu nagenoeg verdwenen. Ergens is dat logisch, met de opkomst van andere, snellere en veelal goedkopere vervoersmiddelen die door veel meer Amerikanen worden gebruikt. Het is makkelijker, comfortabeler en vaak goedkoper om het vliegtuig te pakken en een paar uur later uit te stappen aan de andere kant van het land. En toch zijn er ook nadelen: een gesprek aanknopen in de lucht

is knap lastig en als reiziger krijg je amper iets mee van hoe het land eruitziet. Tijdens een roadtrip per auto zie je al meer, maar de snelwegen die steden en staten aan elkaar verbinden zien er allemaal hetzelfde uit, net als de winkelcentra, fastfoodrestaurants en motelketens langs de weg. Het is dat de nummerborden in verschillende delen van het land veranderen van kleur, anders kan je je zonder al te veel moeite de hele reis in dezelfde staat wanen.

De trein is de avontuurlijkere manier om de Verenigde Staten te bekijken en begrijpen. Spoorlijnen lopen dwars door dorpen en steden en de trein gaat vaak langs de achterkant van grote gebouwen en hoofdstraten, alsof je stiekem even bij iemands huis naar binnen kan kijken. Onze wagon in de *Zephyr* ontpopte zich bovendien tot een soort microkosmos van het land. De passagiers waren jong en oud, arm en rijk, links en rechts. Aanhangers van oud-president Donald Trump werden aan tafel gezet met progressieve techjongens uit Californië, en na een uur praten waren ze het zowaar met elkaar eens over een prangende kwestie als wapenbezit. Er waren families en stelletjes, pensionado’s en studenten, en iedereen leek perfect op zijn gemak om een verhaal te vertellen. Het mag frivool klinken, maar in een land waar het heel vaak gaat over de intense politieke polarisatie, is een plek waar Amerikanen van verschillende achtergronden samenkomen eigenlijk heel verfrissend.

Velen verklaarden me voor gek toen ik ze vertelde dat ik de Verenigde Staten wilde doorkruisen in de trage, logge treinen van Amtrak, het nationale treinbedrijf. Het werden uiteindelijk zes lange etappes: van Maine naar Washington D.C., van Washington D.C. naar New Orleans, van New Orleans naar Chicago, van Chicago naar Las Vegas, van Minneapolis naar Portland en van een buitenwijk van San Francisco naar Los Angeles. Vele duizenden kilometers heb ik doorgebracht in doodgewone boemeltreinen en prachtige dubbeldekkers. Adembenemende uitzichten en urenlang identieke landbouwgebieden trokken aan me voorbij. Door grote steden en langs dorpjes waar zelfs veel Amerikanen nog nooit van hebben ge-

hoord. Met veel tussenstops, soms gepland, soms door een tip van een medereiziger, soms door panne. En met in het achterhoofd de eeuwenoude vraag: wat maakt een gigantisch land als de Verenigde Staten, qua oppervlakte dik twee keer zo groot als de hele Europese Unie, ondanks alle verschillen toch een verzameling verenigde staten?

Het is soms verleidelijk om te denken dat we in Nederland bijna alles wel weten over de Verenigde Staten. Nederlanders krijgen een heleboel mee: er is bijna meer aandacht voor de Amerikaanse verkiezingen dan voor onze eigen Tweede Kamerverkiezingen. Tv-shows en films uit Hollywood komen vaak op dezelfde dag op de Nederlandse televisie of in de bioscoop. En het gebeurde de afgelopen jaren meer dan eens dat mijn moeder me opbelde met de vraag of ik ook last had van noodweer ergens in de Verenigde Staten, en ik geen idee had over welke storm ze het had.

Maar wat ook de oceaan oversteekt zijn de talloze stereotypes over de Verenigde Staten, die overigens allereerst worden verspreid door Amerikanen zelf. Ja, Amerika is het westerse land met (veruit) de meeste wapens, maar het beeld dat iedereen rondloopt met een geweer is onzin. De wapens zijn in handen van ongeveer een derde van de inwoners. De rest van de Amerikanen blijft er ver vandaan, vaak net zo verafschuwd als veel Europeanen.

Een ander geliefd onderwerp: zorgverzekeringen en hoe slecht het systeem in Amerika is geregeld. Maar ondanks het feit dat er geen landelijk verplicht stelsel bestaat, is 95 procent van de Amerikaanse bevolking toch 'gewoon' verzekerd. Van die overige 5 procent kiezen veel (vooral jongere) mensen er bewust voor om even zonder verzekering te zijn.

En dan zijn er nog de hardnekkige stereotypes over ras. Mede omdat er zoveel aandacht is voor de geschiedenis en huidige uitdagingen van Afro-Amerikanen, heeft die groep een uitvergrote rol in het beeld dat veel mensen hebben van de Verenigde Staten. Alsof er ongeveer evenveel zwarte als witte inwoners zijn. In feite is 13 procent van de

bevolking Afro-Amerikaans. En het is niet eens de grootste minderheid, dat zijn latino's (met 18,5 procent).

Misschien gebeuren dit soort simplificaties wel automatisch als je een immense plek probeert samen te vatten in handzame blokjes. Als je complexe onderwerpen consequent belicht van slechts twee kanten: links of rechts, Republikeins of Democratisch. Maar de Verenigde Staten laten zich niet zomaar samenvatten, daar is het een veel te afwisselend land voor. Juist die diversiteit maakt de Amerikaanse cultuur dynamisch en het leven spannend. Om toch iets van de gekte te begrijpen, moet je het land bereizen en met eigen ogen zien wat er gaande is. Geen betere manier om dat te doen dan per trein, vertelde Jerome Mabrey me op die zomerdag in 2017. Bijna drie jaar later nam ik zijn advies ter harte. Het zou een groots avontuur worden.



Elke trein van Amtrak ziet er min of meer hetzelfde uit. Van buiten lijken ze op de verlengde versie van die iconische stalen Amerikaanse Airstream-caravans uit de jaren '30: mat zilver met in het midden een blauw met rode streep. De *Downeaster*-trein die op het station van Brunswick staat te wachten is een laag model. De treinstellen achter de grote locomotief zien eruit als ronde buizen met een stuk of tien kleine raampjes. Eenmaal binnen plof ik op een van de zachte blauwe stoelen neer, die me doen denken aan de jaren '90, mede door de ramen die een soort bruinige gloed hebben. In de coupé ruikt het naar een schoonmaakmiddel met een lastig definieerbare geur, eentje die in de supermarkt in een merkloze fles wordt verkocht als 'blauwe kracht' of 'frisse wind'.

Weinig stoelen in de trein met eindbestemming Boston zijn bezet als we Brunswick rustig uit hobbelen, met af en toe het geluid van de wielen die langs de stalen rails schrapen. Een keurig geklede hoogblonde dame van een jaar of zestig zit een paar stoelen verderop. Ze

lijkt weinig zin te hebben in een gesprek, maar warmt na een paar minuten smalltalk toch op. Vrijwel meteen na vertrek duikt de trein het bos in en er is weinig uitzicht om van te genieten. We zijn dus een beetje tot elkaar aangewezen.

Patti Irish verhuisde als dertiger vanuit Colorado naar Maine, waar ze verliefd werd op de bergen en het indrukwekkende skigebied net buiten Brunswick. Ze scheidde van haar man en hij vertrok, maar zij bleef met de twee kinderen. Patti vertelt over haar drie verschillende carrières in Brunswick: eerst als lerares biologie, daarna als fotograaf voor een tijdschrift over diepzeeduiken en nu als verkoper van advertenties.

Ze excuseert zich als haar telefoon afgaat.

‘O, heb je de loting gewonnen? Geweldig!’

Een zware stem aan de andere kant van de lijn brabbelt iets terug.

‘Maar hoe ga je de voortanden in het donker vinden dan? En haar eierstokken?’

Nog meer gebrabbel.

‘Als je denkt dat ik kan helpen, laat maar weten. Ik kan wel bijschijnen.’

Ze hangt op en als ze mijn verbaasde gezicht ziet, begint ze hardop te lachen. Een vriend van haar is een fervent jager, vertelt ze, en hij is ingeloot om mee te doen aan het streng gereguleerde jachtseizoen van elanden in Maine. Een superkans én een wetenschappelijk experiment: het neergeschoten beest moet ter plekke worden ontleed, zodat bepaalde lichaamsdelen kunnen worden bekeken in een lab. ‘Dat moet allemaal heel snel, want coyotes azen op het vlees. En het gebeurt allemaal in het donker, want dat is het moment waarop elanden tevoorschijn komen.’

Het is moeilijk een gesprek te vinden dat typischer is voor de staat Maine. Het staat bekend als een eigenzinnige regio, die misschien wel wat overeenkomsten heeft met Groningen. De streek is koppig, ligt afgelegen en heeft prachtige delen. De meeste Amerikanen komen

hier hoogstens in de zomer even buurten, rond een van de grote meren of aan het strand, want de winters zijn streng.

Die relatieve isolatie helpt Maine uniek te blijven, denkt Patti. ‘Mensen die hier het hele jaar doorbrengen zijn wat stugger dan elders. Het is het gevolg van geografie, van jaar in jaar uit samen het koude seizoen doorbrengen. En mensen hier durven te zeggen wat ze denken, ook als het negatief is. Dat is niet echt een kwaliteit waar Amerikanen in de rest van het land om bekendstaan.’



Als Charles Dickens in 1842 voor het eerst in de Verenigde Staten aankomt, zijn diens verwachtingen hooggespannen. De Brit, hoewel dan pas 30 jaar oud, is al een zeer succesvolle schrijver. Hij is ook een fervent sociaal activist, immer op zoek naar een eerlijkere samenleving voor minderbedeelden. Dickens is intens teleurgesteld door de voortdurende klassenstrijd in het koninklijke Engeland. Veel hoopvoller is hij over het Amerikaanse experiment, een democratie en meritocratie die hij onder andere beschreven zag door de Franse filosoof Alexis de Tocqueville. ‘Het is het land van mijn verbeelding,’ constateerde Dickens.

Maar hij wilde het land wel eens met eigen ogen zien, en er een sociologisch reisboek over schrijven. In twintig jaar tijd zou Dickens twee lange reizen maken door de jonge Verenigde Staten: de eerste bracht hem van Boston met een omweg naar St. Louis in het Midwesten en naar het oosten van Canada. Zijn tweede reis ging door het Amerikaanse noordoosten. Het boek dat hij over de eerste rondreis schreef, *American Notes*, kreeg lang niet zoveel aandacht als zijn fictieboeken of het bewierookte werk van De Tocqueville, maar zit desondanks vol scherpe analyses over de Verenigde Staten. Niet toevallig volgt mijn route in het noordoosten een deel van zijn reizen bijna twee eeuwen geleden.

Hij bezocht grote steden en kleine dorpjes en stopte op plekken die