

# *Cowboys, kitsch en Cadillacs*

*Een roadmovie op papier*



**Frank H.M. van der Heul**



## **Cowboys, kitsch en Cadillacs**



Van dezelfde auteur verscheen eerder  
Groeten uit Ossendrecht  
De kunst van het versieren  
Het zomerhuisje van tante Amalia  
Reis naar een verdwenen wereld  
Koers Kreeftskeerkring  
Ford 'made in Holland' (vier delen)  
De eersten de besten (de geschiedenis van de autosport in twee delen)

ISBN/EAN 978-94-90495-07-7  
NUR 508

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2012 Frank H. M. van der Heul  
Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: studio Roadmaster  
Omslagfoto's van de auteur  
Uitgeverij Albatros  
Jol 156, 1186 SV – Amstelveen  
Tel. 020-6435100

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever - e-mail:  
[frankh.m.vanderheul@hetnet.nl](mailto:frankh.m.vanderheul@hetnet.nl)

Dit reisverslag verscheen eerder in beknoptere vorm bij uitgeverij Amber, een imprint van De Boekerij bv in Amsterdam.

## **Inhoud**

Coast to coast	7
Jackpot	33
Xanadu	46
Happy Trails	57
Valley of the Sun	79
Meteor Crater	92
Kus mij... vóór je sterft!	109
Cadillac Ranch	115
Het verchromde onderdelenparadijs	128
Dixi Gun Works	133
Dutch Treat	142
My Blue Heaven	157
Taking Care of Business	172
Dry County	189
Old Blood and Guts	199
That Cincinnati Fireball	206
The boy wonder	212
Is it coming or going?	225
The Old Curiosity Shop	231
Indian Summer	245

Voor Saskia die tijdens deze reis notities in automusea maakte.



## Coast to Coast

**There is No Danger**  
of being unable to stop suddenly in any emergency  
if yours is a

# Winton



To meet with conditions like the one illustrated above does not therefore, justify the slightest alarm. A Winton Touring Car may be going ever so fast but the operator, quick as a flash, with a single forward stroke of the right arm, can disconnect the power from the transmission and apply a wheel-locking emergency brake. Absolutely no chance for confusion—only one thing to do, and the means for doing under direct command. Simple, isn't it? Of course, there are two other brakes, either of which would hold the car, forward or backward, on the steepest hill, but the convenience of this positive acting emergency brake is a big feature when considering the matter of safety.

Everything about the Winton combines to insure safety, comfort and speed. It's the handsomest car on the market, too. Possesses many inherent advantages which make it the unquestioned triumph of the 1903 season. It is appreciated by those who recognize superiority and whose good judgment enables them to differentiate between practical construction (with the embodiment of the best and most expensive materials), and superficial qualities.

The new 1903 Winton Touring Car has a 20 horse-power motor, a substantial increase over the 1902 model. The price, everything complete, is \$2,500. Visit any of our branch or agency depots in all principal cities and the many features of Winton excellence will be fully demonstrated.

**The Winton Motor Carriage Co., Berea Road, Cleveland, U. S. A.**

'There is no danger of being unable to stop suddenly in any emergency if yours is a Winton'.  
Advertentie uit 1903. Het afgebeelde model is een vijfpersoons Tonneau met achteringang en een 4256 cc tweecilinder watergekoelde boxermotor met zijkleppen en een maximaal vermogen van 20 pk. Mechanische transmissie met twee versnellingen en kettingoverbrenging. Geklonken stalen chassis. Topsnelheid 55 km/u. De toenmalige prijs was 2500 US-dollar, inclusief een vouwbare stoffen kap met mica zijflappen. Alexander Winton werd in 1860 geboren in het Schotse Grangemouth Stirling en koos voor het beroep van scheepsmachinist. Op zijn achttiende droste hij van zijn schip in New York City. Nadat hij zich in Cleveland, Ohio, had gevestigd en rijwielen fabriceerde, kondigde hij in oktober 1896 zijn eerste auto aan in het tijdschrift *The Horseless Age*. Op 15 maart van het jaar daarop werd de Winton Motor Carriage Company aan de Perkins Avenue in genoemde stad geopend. Later verhuisde het bedrijf naar de Berea Road bij de Madison Avenue. Op 24 maart 1898 had Winton een primeur met de verkoop van de eerste in Amerika gebouwde personenauto. Winton verkocht dat jaar tweeëntwintig auto's. Het jaar daarop waren het er meer dan honderd, en dat maakte zijn bedrijf tot de grootste fabrikant in de VS. De autoproductie werd in 1924 gestaakt, maar de twaalf jaar daarvoor opgerichte Winton Engine Company bleef actief met de fabricage van tweetakt dieselmotoren voor inbouw in schepen en locomotieven. Deze tak werd in 1930 overgenomen door General Motors Corporation. Alexander Winton overleed op 21 juni 1932 in zijn woonplaats. (coll. auteur).

Ik kocht mijn eerste Amerikaan in de jaren zestig: een metallic azuurblauwe Pontiac Six met een Hydramatic automatische vierversnellingsbak. De dertien jaar oude cabriolet kostte me tweehonderdvijftig gulden. Op het tijdstip dat deze *dreamboat* in de fabriek van de eindband was gereden, was Uncle Sam nog volop verwickeld in de Koreaanse oorlog en kreeg ik van Sinterklaas het album 'Kuifje in Amerika'. Het was toen bovendien nog geen halve eeuw geleden dat de Verenigde Staten voor het eerst met succes per auto waren doorkruist.

Vierendertig jaar nadat de transcontinentale spoorwegverbinding tussen de oost- en de westkust tot stand was gebracht liet de medicus Horatio Nelson Jackson weten dat hij een grootse reis op stapel had staan. Na de introductie van de auto in de Verenigde Staten (een Benz) was de arts die getrouwd was met de dochter van een van de rijkste inwoners van Vermont, er, zoals veel van zijn vakgenoten, spoedig achter gekomen dat deze nieuwe vinding, waarmee je zonder paarden kon reizen, een ideaal vervoermiddel was. Artsen werden om de havenklap uit bed gehaald. En om iedere keer opnieuw de bediende het paard te laten spannen vergde kostbare tijd. De automobiel, het *horseless carriage*, startte elke keer op verzoek, had geen hooi of stal nodig en hoefde onderweg niet uit te rusten.

Op 18 mei 1903 in de Universiteitsclub in San Francisco, waar hij overwinterde, roemde Jackson de kwaliteiten van de automobiel tegenover sceptische collega's. De toelusterende geneesheren knikten maar wat, die sterke verhalen van Jackson hadden ze al meer gehoord. Op gegeven moment bracht een van hen naar voren dat het paardloze rijtuig ongetwijfeld heel geschikt was voor korte ritten in de regio, maar wat zou een *gasoline buggy* doen wanneer het om maar eens wat te noemen van San Francisco naar New York City werd gestuurd? Jackson was ervan overtuigd dat een auto zo'n enorme afstand aankon en om zijn vertrouwen in de gemotoriseerde manier van reizen te staven, stelde hij een weddenschap voor met een inzet van vijftig dollar. De clubleden keken elkaar veelbetekenend aan. Al tweëndertig waaghalzen hadden het geprobeerd en waren voortijdig gestrand.

Jackson bereidde zich grondig voor en bestudeerde alle mogelijke routes. Ook leerde hij hoe hij in de open lucht voedsel moest klaarmaken, desnoods met ter plekke gevonden ingrediënten, en waar een automobilist onderweg brandstof kon kopen. Dat was in veel gevallen nog bij een plaatselijke drugstore, waar men de vloeistof verkocht als vlekkenwater. Omdat hij weinig verstand had van techniek, plaatste Jackson advertenties in de dagbladen en raakte in gesprek met Sewall K. Crocker. De tweeëntwintigjarige monteur had rijervaring en voelde er wel voor om met de dokter in zee te gaan. Hij stelde voor dat Jackson een Winton aan zou schaffen. Alexander Winton werd eveneens aangeschreven. Voelde hij wellicht wat voor sponsoring? De drieënveertigjarige fabrikant en coureur had een jaar eerder geprobeerd om een *cross country* autorit te maken, maar Winton had het in de van de hitte zinderende Nevadawoestijn al moeten opgeven. Hij voelde niets voor financiële steun.

Nadat Jackson rijlessen had genomen kocht hij een tweedehands Winton die hij 'Vermont' doopte. Het was een tweezitter met een tweecilinder watergekoelde boxermotor van twintig paardenkracht, waarvan de variabele inlaatklep door middel van luchtdruk werkte. In tegenstelling tot veel auto's van Amerikaanse makelij die nog met een stuurstang waren uitgerust, zette de Winton Motor and Carriage Company uit Cleveland, Ohio, de toon met een stuurwiel.

Uitgerust met slaapzakken, dekens, een tent die goed tegen een stootje kon, beschermende reiskleding van canvas, stofbrillen, een paar waterzakken, een bijl en schop, een verrekijker, gereedschappen, reserveonderdelen, polsdikke touwen met blok en takel voor het geval de wagen vast zou komen te zitten, blikken voor extra benzine, een foto toestel met statief, twee geweren en een paar revolvers, vertrok het duo op 23 mei uit San Francisco. Een veerboot zette hen over naar Oakland, waarna in oostelijke richting werd gestuurd. Maar amper vijftien mijl verder kregen ze een klapband en moest de panne worden verholpen met de enige reserveband van de juiste maat die ze in San Francisco hadden kunnen vinden. In



Sacramento werden de olielampen aan de zijkant van de wagen vervangen omdat het schijnsel ervan te zwak was. Geschikte buitenbanden waren hier niet te krijgen, maar Jackson slaagde er wel in om een stel gebruikte binnenbanden te kopen. De reis kon bovendien worden voortgezet met een paar handige door behulpzame fietsers aangeboden wegenkaarten. Niet lang na het vertrek uit Sacramento in noordelijke richting viel het kookgerei van de auto, maar werd dit niet ontdekt door het lawaai van de motor. Ook reden ze meer dan honderd mijl om. Een vrouw had hen naar een boerderij gestuurd waar haar familie woonde die het wonder op wielen ook wel eens onder ogen wilden krijgen. Terwijl ze het bosrijke Oregon doorkruisten, moesten blok en takel er regelmatig aan te pas komen om de Winton aan de andere kant van een rivier of droge bedding te krijgen. Ergens op dit traject verloor de dokter zijn bril, en eiste een boer vier dollar voordat hij toestemming gaf dat de auto over zijn land reed. Na nog meer klapbanden, olie lekkage en versleten kogellagers van het stuurwiel, werd Idaho bereikt en was het reisgezelschap uitgebreid met Bud, een pitbull die Jackson voor vijftien dollar kocht van iemand in de buurt van Caldwell in die staat. Tegen deze tijd waren Jackson, Crocker en de hond nationale beroemdheden geworden en stonden verslaggevers van kranten bij elke tussenstop paraat met fototoestel, pen en papier. Op 12 juli werd Omaha in Nebraska bereikt en kon er eindelijk op een paar goed geplaveide wegen worden gereden. Op 26 juli, drieënzestig dagen, twaalf uur en dertig minuten na het vertrek uit San Francisco, remde Jackson de Winton af te midden van een opgewonden menigte in het centrum van New York City. De eerste transcontinentale rit per automobiel was volbracht! Over het hele traject had de auto ruim achthonderd gallon brandstof verbruikt. De vermogende dokter streek de vijftig dollar op, gaf die aan zijn reisgenoot in voor- en tegenspoed en nam de hond mee naar huis.

Alexander Winton mocht zich Amerika's eerste fabrikant noemen die een auto had afgeleverd die onder zware omstandigheden zonder storingen die niet eigenhandig te verhelpen waren geweest, het continent had doorkruist en adverteerde breeduit met dit succes. Lekke banden, vooruit! Het scheuren, klappen of gewoon leeglopen van die hogedrukbanden met hun zwakke katoenen binnenkarkas was zelfs in de grote steden een veel voorkomende panne. Vervelend voor Winton was echter dat de gemotoriseerde *maidentrip* niet officieel gevolgd was en dus niet door iedereen werd erkend. James Ward Packard bijvoorbeeld trok dit staaltje doorhalen publiekelijk in twijfel. De elektrotechnicus uit Warren, Ohio, had eens een Winton gekocht: het dertiende exemplaar sinds het bedrijf in maart 1897 was opgericht. De betreffende auto was na een paar weken alweer door Packard teruggebracht: tijdens het inrijden had de eigenaar zich wild geërgerd aan een gebroken aandrijfketting, klapbanden en een oververhitte motor, en dat alles binnen een luttele afstand van vijfenzestig kilometer. Packard wilde Winton een paar adviezen geven, maar de in Schotland geboren ondernemer was snel aangebrand en kon geen kritiek velen. Tijdens de ruzie die zich ontladde werd Packard goed kwaad. Toen Winton hem smalend toebeet dat zijn klant beter zelf iets kon ontwerpen met zijn vakkennis, repliceerde Packard dat hij dat zeker zou doen. Hij besloot de officieel niet erkende *coast-to-coast*-rit van Horatio Nelson Jackson over te laten doen en dan uiteraard met getuigen. Nog geen maand na de behouden aankomst van de dokter in New York City, vertrok een 12 pk Packard, die *Old Pacific* was gedoopt, uit San Francisco. De wagen werd bestuurd door Tom Fetch en fabrieksemployé Marius Krarup zou hem onderweg aflossen. Het duo volgde precies dezelfde route, waarlangs deze keer officials klaarstonden met hun notitieblokken. Eenenzestig dagen na het vertrek werd de 'Old Pacific' op Times Square geparkeerd. Het Winton-record was geslagen.

De derde poging om het continent nog sneller met een auto te doorkruisen werd nog in datzelfde jaar ondernomen door het duo Whitman en Hammond. Ransom Eli Olds, uitvinder, ondernemer en de zoon van een hoefsmid uit Geneva in Ohio, was er alles aan gelegen om het grote publiek te laten zien dat een Oldsmobile Curved Dash, de eerste personenauto in de

Verenigde Staten die in een behoorlijke oplage werd gebouwd, dankzij een uit de horloge- en vuurwapenindustrie ontleende assemblagemethode, zijn mannetje net zo goed stond als een Packard. De eenvoudig te bedienen tweezitter met een eencilindermotor, horizontale stuurstang, fietswielen en een bandrem op de transmissie bereikte inderdaad de andere kant van het land, maar had daar wel vierenzeventig dagen voor nodig gehad.

De vierde *coast-to-coast*-rit werd wederom door Whitman ondernomen, die zeker wist dat hij zijn prestatie sterk kon verbeteren. In 1904 startte hij met zijn compagnon Carris, een dealer van het automerk Franklin uit Syracuse in de staat New York. Dwars door woestijnen, ruige bergstreken, uitgestrekte vlaktes, rivieren, vaak gehinderd door geïrriteerde boeren met vee dat door passerende auto's in paniek raakte en niet zelden overreden werd, bereikte het duo de stad New York na tweeëndertig dagen, drieëntwintig uur en twintig minuten. De fenomenale prestatie, een ook waarbij de voordelen van de luchtgekoelde motor van de Franklin beduidend meespeelden, bleef twee jaar staan totdat een zekere Roy Whittle binnen vierentwintig dagen met een Buick van San Francisco naar New York City reed. Whitman en Carris lieten dat niet op zich zitten en reden nog datzelfde jaar met een zescilinder Franklin in vijftien dagen, twee uur en twaalf minuten van de ene kust naar de andere.

Twee jaar daarna ging de Trans America Road Race van start, die weer een onderdeel vormde van de door steenkoolmagnaat Robert Guggenheim gefinancierde Alaska-Yukon-Pacific-expeditie. Een van de inschrijvers voor deze zware en uitputtende tijdrift was de bijna zeseneuwigjarige oude Henry Ford, die kort daarvoor zijn model T in het productiestadium had gebracht. Guggenheim loste het startschot met een gouden revolver in New York City en het parcours eindigde in Seattle. De coureurs Smith en Scott wisten in drieëntwintig dagen tijd de afstand van bijna zeseneuwhalfduizend kilometer storingvrij af te leggen en ontvingen een gouden bokaal plus het aanzienlijke fortuin van tweeduizend dollar uit handen van Guggenheim. Henry Ford met onafscheidelijke bolhoed bevond zich in de dolenthousiaste menigte en was ervan overtuigd dat de prestatie van zijn coureurs hem geen windeieren zou leggen. Later schreef hij in zijn autobiografie *My life and work*: 'Ik ontwierp acht modellen in totaal, vóór ik tot model T kwam. Deze waren; Model A, Model B, Model C, Model F, Model R, Model S en Model K. Model T had feitelijk geen onderdelen, die niet in een of meer van zijn voorgangers voorkwamen. Elk onderdeel had afdoend de toets van de praktijk doorstaan. Ik behoefde mij niet meer af te vragen: 'zal dit model succes hebben?' Het moest succes hebben. Het kon niet anders, want het was de vrucht van jaren lange arbeid. Het omvatte alles, wat ik in een automobiel kon leggen plus het ideale materiaal, dat ik nu voor het eerst gebruiken kon. Wij brachten Model T in het seizoen 1908-1909 aan de markt. De Maatschappij bestond toen vijf jaar. De oorspronkelijke fabriek had een oppervlakte van 1133 vierkante meter beslagen. Wij hadden gemiddeld 311 werklieden in dienst, gedurende het eerste jaar; bouwden 1807 wagens en bezaten één nevenonderneming. In 1908 besloeg de hoofdfabriek een oppervlakte van een hectare en 722 centiaren, welk gebouw ons onbezwaard eigendom was. Het gemiddeld aantal employés bedroeg negentienhonderd. Wij produceerden 6181 wagens en hadden veertien nevenondernemingen gesticht. Het was een bloeiend bedrijf. Gedurende het seizoen 1908-1909 bleven wij de modellen R en S aanmaken, viercilinders Runabout en Roadster, de modellen die tot dan toe zo in de smaak waren gevallen en die nu verkocht werden voor 700 en 750 dollar. Doch model T dreef hen dadelijk van de markt. Wij verkochten dat jaar 10.607 wagens, en dat is meer dan enig automobiel-fabrikant ooit geproduceerd had in één jaar.' In 1923, toen de acht miljoenste T-Ford zijn weg naar de showroom zocht en de Winton Motor Carriage Company op het punt van verdwijnen stond omdat men in Cleveland had verzuimd om bijtijds met de technische ontwikkelingen mee te gaan, was het voor velen nog maar moeilijk te vatten dat twintig jaar eerder de eerste *cross country* autorit in de VS had plaatsgevonden.

Zaterdag 28 augustus 1987. San Francisco.

Bijna vijftig jaar later, op een zonovergoten augustusdag, stapten mijn vrouw Saskia, haar collega Fred die de boekhouding deed bij reclame- en decoratieatelier Luhl, en ik op de bus naar Schiphol. Wij wilden ook per auto van San Francisco naar New York reizen en dat hoefde niet in recordtempo te gebeuren. Saskia wilde ondermeer een paar oude kennissen bezoeken aan de oostkust, Fred wilde controleren of die reuzencactussen uit cowboyfilms niet van bordkarton waren en voor mij werd het een gedeeltelijke werkvakantie met bezoeken aan automusea en Amerika's grootste oldtimerbeurs in Carlisle, Pennsylvania.



Kort voor de landing met vlucht TW 0815 op John F. Kennedy Airport in Jamaica in het stadsdeel Queens op Long Island. De bouw van de belangrijkste internationale luchthaven van New York City begon in 1942 op het terrein van de toenmalige Idlewild-golfbaan. Nadat de naam op 31 juli 1948 was veranderd in New York International Airport, kreeg het zijn huidige naam op 24 december 1963, een maand na de moord op president John Fitzgerald Kennedy in Dallas, Texas. (foto auteur).

Met een buitensporig geloei van de drie straalmotoren en na een lichte opdonder op het beton kwam vlucht TW 0803 aan zijn einde. In de verte tinkelden de stadslichten van San Francisco. Het was kwart over zeven lokale tijd en opgelucht verlieten we de aluminium buis met stramme benen, prikogen en klamme handen. Inclusief de tussenlanding op het John F. Kennedy International Airport in New York waren zeventien uur onderweg geweest. Voor het straaltijdperk moet vliegen een avontuurlijke, vaak luxueuze manier van reizen zijn geweest als je oude foto's mocht geloven: maar ik ben altijd blij het toestel met te weinig beenruimte weer te kunnen verlaten.

Na onze bagage van een carroussel te hebben opgepikt liepen we naar buiten, waar een lome niet onplezierige wind door onze hardos woei. Van San Francisco International Airport naar de stad is het ongeveer drie kwartier rijden en met een taxi is dat nogal prijzig. Op zoek naar zo'n *cab* werd ik aangesproken door een wat studentikoos type in felkleurig nylon windjack. De strakke pijpen van zijn gebleekte spijkerbroek vielen over goed gepoetste cowboylaarzen.

Of we al transport hadden? Hij kon ons met zijn Volkswagenbusje ‘down-‘ of ‘uptown’ brengen tegen een interessante prijs. Na wat afdingen werd de prijs afgemaakt op vijftiendertig dollar en loodste de snorder ons richting parkeergarage. In de staat Californië is het dragen van de veiligheidsgordel verplicht en bedraagt de over het algemeen streng gecontroleerde *speedlimit* op de buitenwegen vijftig mijl. Onze chauffeur bekommerde zich om geen van beide bepalingen. Ronkend scheurden we over het naadloze beton van de Bayshore Freeway richting Geary Street. Daar wachtte ons onderdak voor de volgende drie nachten. Hotel Geary, thuis al geboekt, bood een redelijk schone kamer met tv en douche, maar in de gangen hing de scherpe geur van lysol.

Wij waren met travellercheques van Thomas Cook uit Amsterdam vertrokken, maar Fred had een creditcard op zak. Nadat hij bij de balie de rekening (222 dollar) had betaald, maakten we een ommetje in de buurt om even de benen te strekken. Niet ver van het hotel vandaan stond een monumentaal gebouw dat veel weg had van een Moors paleis, zo een waar je een welgedane kalief in kon aantreffen. Het was het Geary Theater, de oudste bioscoop van San Francisco, waar multimiljonair, vliegtuigbouwer en filmproducent Howard Hughes zijn versie over het leven van de legendarische killer ‘Billy the Kid’ een jaar na de Tweede Wereldoorlog in première had laten gaan. Een hoofdrol in *The Outlaw* van United Artists was weggelegd voor Ernestine Jane Geraldine Russell, en naar het verhaal wilde had Hughes voor haar omvangrijke boezem een speciale beugelbeha ontworpen. Ik had die wildwestfilm lang geleden in een buurtbioscoop op de Nieuwendijk gezien. Hij had weinig om het lijf, maar die vlieger ging niet op voor ‘the two and only’ Jane, zoals de donkerharige seksbom door lolbroek Bob Hope was genoemd. De film was al in 1941 voltooid, maar het Hays Office kreeg een rolberoerte van bepaalde scènes, en ook het filmaffiche kon volgens de zedenmeesters beslist niet door de beugel, zodat de officiële première pas op 23 april 1946 in het Geary Theater had plaatsgevonden. De commotie rondom deze B-filmproductie en de uitgekende reclamecampagnes hadden voor de hand liggend volle zalen getrokken.



Het Geary Theater in dezelfde straat waar ook ons hotel zich bevond. In de oudste bioscoop van San Francisco die op een Moors paleis lijkt, ging op 23 april 1946 *The Outlaw* in première. (foto auteur).

Rechts: de western die al in 1941 was voltooid maakte van de 22-jarige Jane Russell een ster, maar bepaalde scènes konden bij de heren van het Hays Office, de Amerikaanse filmkeuring, niet door de beugel en waren verwijderd. Ook het affiche moest worden gekuist. (coll. auteur).

De ziekenhuislucht in ons hotel mocht de pet echter niet drukken, want als je net zeventien uur reizen achter de kiezen hebt, is elk bed een ware verademing. Een koel pilsje zou onder deze omstandigheden niet misstaan. Aan de overkant van de straat was een dag en nacht geopende *deli*: een zaak die naast belegde sandwiches, dagbladen ter dikte van een bescheiden telefoongids, ontelbare merken sterke drank en zoetwaren in alle maten en

soorten ook wat bier in blik verkocht. Die nacht werd ik verschillende keren voortijdig uit de slaap gehaald door gierende politieszirenes in de buurt. Achter onze kamer klonk via het half geopende raam een verhitte burenruzie door, waarbij het woord 'fuck' de boventoon voerde en de hond des huizes zich ook niet onbetuigd liet. Het was bijna televisie.



Externe brandtrappen die na de grote aardbeving in april 1906 op alle nieuwbouw in San Francisco werden aangebracht. De metalen ladders van de eerste verdiepingen kunnen worden opgetrokken om voetgangers niet te hinderen. (foto's auteur).

Op 18 april 1906, omstreeks vijf uur in de ochtend werd San Francisco getroffen door een hevige aardbeving die zelfs de seismografen van Moskou konden registreren. Binnen twintig minuten woedden er meer dan vijftig uitslaande branden in de stad, die grotendeels waren ontstaan door omvallende kolenkachels, komforen en gesprongen gasleidingen. De catastrofe maakte een kwart miljoen inwoners dakloos, er waren naar schatting zevenhonderd doden te betreuren en driehonderd mensen werden vermist. Meer dan achtentwintigduizend gebouwen waren verwoest en de totale werd geraamd op circa een half miljard dollar.

Direct na de ramp vaardigde het gemeentebestuur een verordening uit dat alle nieuwbouw van een stalen geraamte moest worden voorzien en afgewerkt met steen in plaats van hout. De woningen waren hierdoor beter bestand tegen eventuele nieuwe aardbevingen en ook minder snel vatbaar voor brand. Ook kregen de huizen externe brandtrappen voor het geval men binnenshuis niet snel genoeg meer weg kon komen. De metalen ladders van de eerste verdiepingen konden worden opgetrokken om voetgangers niet te hinderen. Het idee werd in tweede instantie ook gevolgd door andere grote steden, maar aardbevingen bleven altijd een typisch westkustprobleem door de Sint-Andreasbreuk in de Californische bodem.

De naar mijn doopheilige vernoemde metropool, die in zesentwintig verschillende talen wordt bezongen met de evergreen *I lost my heart in San Francisco*, beslaat een oppervlakte van zeventienveertig mijl en ligt ingesloten tussen drieëntwintig steile heuvels en diepe dalen. Het mediterrane klimaat bracht de auteur Mark Twain tot de uitspraak: 'De koudste winter die ik ooit meegemaakte, was een zomer in San Francisco.' De gemiddelde dagtemperatuur is negentien graden Celsius en een paraplu hoeft je in augustus vrijwel nooit mee op straat te nemen. Wel is de stad vaak gehuld in een wazige mist, die ontstaat doordat de temperatuur in het binnenland zomers hoog oploopt. De opstijgende warme lucht wordt dan aangevuld door koudere van de Stille Oceaan komende lucht en de wisselwerking tussen beide stromingen veroorzaakt mist.

De gepekelde Britse zeeschuimer Francis Drake die er werk van maakte om de Spaanse bezittingen in de Nieuwe Wereld te plunderen en naarstig jacht maakte op de vloot die

jaarlijks met goud en zilver uit het Eldorado naar Spanje terugkeerde, kon in 1578 de toegang tot de baai van San Francisco niet vinden toen hij er met het fregat *Golden Hind* langsvvoer. Dichte mist versluiserde de baai, die naar men zegt groot genoeg is om alle vrachtschepen ter wereld te herbergen. Drake ging aan land en eiste het gebied dat hij New Albion noemde op voor de Britse kroon. Toen hij later dat jaar in de haven van Plymouth terugkeerde na zijn wereldreis voer koningin Elisabeth I met haar staatiesloep naar de Golden Hind om Drake persoonlijk de oorkonde te overhandigen die de kaperkapitein in de adelstand verhief. Op zijn volgende reis die door kooplui en de vorstin was gefinancierd, trof de bemanning van het kaperschip tussen Lima en Panama in een baai een Indiaan in een kano aan. De inboorling die een Spanjaard niet van een Brit kon onderscheiden, wees Drake de weg naar de kreek, waar het belangrijkste galjoen dat afgeladen was met goud, voor anker lag. Het enige wat Drake te doen had was de kisten over te laten laden. Vervolgens stak de succesvolle kaper de Indische Oceaan over, rondde Kaap de Goede Hoop en voer in 1580 behouden thuis met een lading ter waarde van 326.580 Britse ponden. Van de buit kreeg Elisabeth een aanzienlijk deel, terwijl de andere financiers volgens de overlevering 4700 procent van de aan Drake toevertrouwde bedragen in handen kregen.

In november 1769 werd de baai ontdekt door een Spaanse expeditie onder aanvoering van de edelman Gaspar de Portola. Het omringende gebied werd voor de Spaanse kroon opgeëist en er kwamen kolonisten die een nederzetting stichtten. In juli 1846 ging legerkapitein John Montgomery met zeventig manschappen aan land. Hij las een proclamatie voor en eiste het gebied op voor de Verenigde Staten. De Spaanse vlag werd neergehaald en vervangen door het dundoek met de sterren en strepen. Er werd geen tegenstand geboden. Toen een zekere Sam Brannan zich later die maand met tweehonderdachtendertig anderen in de nederzetting vestigden, verdubbelde het inwoneraantal. Het jaar daarop veranderde de Spaanse burgemeester de plaatsnaam in San Francisco, zodat die beter aansloot op die van de nabij gelegen baai. De oorspronkelijke naam Yerba Buena - Spaans voor 'goed gras' - zou later in San Francisco's hippiebuurt Haight-Ashbury nog een andere betekenis krijgen.



In de kinderjaren van San Francisco was Haight-Ashbury nog boerenland, maar na de opening van een tramlijn veranderde het gebied in een woonwijk voor de middenklasse met fraaie huizen die gespaard bleven tijdens de grote aardbeving in 1906. In de economische crisisjaren dertig raakte de wijk in verval en kwamen veel huizen leeg te staan. Nadat beatniks de goedkope woningen en huurappartementen in de jaren vijftig hadden ontdekt, volgde in de *swinging sixties* de hippiebeweging met befaamde popgroepen als The Greatfull Dead en The Jefferson Airplane. De *flower power*-beweging is historie en Haight-Ashbury is tegenwoordig een trekpleister voor toeristen, maar muziek in de open lucht wordt er nog steeds gemaakt. (foto's auteur).

Op 24 januari 1848 vond James Wilson tijdens de bouw van een houtzaagmolen goud in een beek op het land van John A. Sutter. Die probeerde zijn arbeiders geheimhouding op te

leggen, maar dat was aan dovemans oren gezegd. Alleen al in het jaar van de eerste vondsten stroomden tachtigduizend goudzoekers, harde kerels waaronder veel gespuis, de rivierdalen en het bergdalen in. Bemanningen van schepen die gelukszoekers naar San Francisco hadden gebracht, gingen van boord en keerden niet terug. Boerenbedrijven werden verlaten en hele dorpen raakten ontvolkt. In plaats daarvan schoten wetteloze goudzoekersnederzettingen als paddenstoelen uit de grond, en waren het de Indianen die het gelag betaalden. Scalperen dat bij deze stammen onbekend was, werd door de blanken in Californië ingevoerd.

Gerekend vanaf de eerste goudvondsten tot 1860 nam de blanke bevolking in het land dat onder Mexicaans beheer had gestaan en in 1848 door de Verenigde Staten was geannexeerd, toe tot driehonderdnegentigduizend zielen. Bijna de helft van de *forty-niners*, naar het jaartal waarin de goudkoorts pas goed uitbrak, kwam van over zee. Het nieuws over de 'gouden bergen' bereikte ook het overbevolkte keizerrijk China, dat in die periode geteisterd werd door hongersnood, overstromingen, binnenlandse opstanden en burgeroorlog. Duizenden Chinezen, de meesten uit de provincie Guangdong, arriveerden in San Francisco en trokken van daaruit naar de Sacramento vallei.

Omstreeks 1851 werd de havenstad op het schiereiland tussen de baai en de Stille Oceaan bevolkt door vijfentwintigduizend mensen, waarvan de meesten vrijgezel waren. Om hun dorst te lessen waren vijfhonderd saloons, bars en bierhallen in de stad voorhanden. Dat er aan drank goed kon worden verdiend, bewees James Phelan, die op jeugdige leeftijd uit Ierland was geëmigreerd en in New York als magazijnbediende in een groentewinkel werkte. Na het uitbreken van de goudkoorts trok hij naar de westkust en begon in San Francisco een saloon. Met de winst kocht hij huizen en grond en uiteindelijk was hij directeur van zijn eigen bank. Omstreeks 1870, toen San Francisco bevolkt werd door honderdvijftigduizend mensen, kon Thelan zich tot een van de rijkste inwoners rekenen van een *boomtown* met een uit Ierland afkomstige burgemeester die in 1849 in Los Angeles was gearriveerd met tien dollar op zak. Ook anderen maakten hun fortuin in San Francisco. In 1853 vestigde Oskar Levi Strauss er een nieuw bedrijf. De in Buttenheim in het Duitse Beieren geboren ondernemer was in 1847 met zijn moeder en twee zusters naar het land van de onbegrensde mogelijkheden geëmigreerd en had met twee anderen in New York City een textiel fabriek geopend. De Californische *gold rush* bood ongekende kansen, en de dikke stof die Strauss verkocht waren volgens hem ideaal om er tenten voor de goedzoekers van te maken. Het verhaal wil dat een van hen Strauss het advies gaf dat hij beter broeken uit de stof kon knippen. Die van de *golddiggers* sleten veel te snel op de knieën tijdens het graven en zeven van de losgehakte grond. Kleermaker Jacob Davis uit Reno zette op de hoeken waar de broekzakken zaten klinknagels omdat de fortuinzoekers de nodige spullen met zich meesleepten, waardoor de stof uitscheurde. Davis en Strauss lieten uitvinding patenteren en de indigo geverfde spijkerbroek was geboren. Het materiaal voor de *jeans*, een soortnaam voor overalls en broeken van gekeperd katoen, kwam uit Frankrijk en de stof 'serge de Nîmes' verbasterde al snel tot denim.

Wie in San Francisco een personenauto gebruikt, parkeert de wagen gewoontegetrouw met de voorwielen dwarsgedraaid tegen de stoepwand. Remvoeringen vervangen of remschijven slijpen levert het leeuwendeel aan reparatie- en onderhoudsopdrachten op voor het lokale garagewezen. In een garage in Chinatown, op die van New York na de grootste Chinese gemeenschap in Noord-Amerika, viel mijn oog op een crèmekleurige Plymouth op banden met wit zijvlak. Terwijl ik de in 1934 ingereden vierdeurs sedan van dichtbij bekeek, naderde een onderhoudsmonteur. Voelde ik soms wat voor deze klassieker, waaraan hij en een vriend ruim tweeduizend manuren hadden besteed? Voor de spotprijs van \$ 18.000 kon ik dit model PE DeLuxe zo meenemen. We raakten in gesprek over de vrij onbenullige vormgeving van de huidige Amerikaanse auto, de soms bedenkelijke afwerking ervan en de

stortvloed aan Japans mobiel geweld die de Amerikaanse auto-industrie een paar decennia eerder bijna onderuit heeft gehaald omdat Motown (motortown, de bijnaam van Detroit) weinig aandacht besteedde aan de veranderende smaak van het publiek.



San Francisco, een ideale stad voor de ontwikkeling van de beenspieren. (foto's auteur).

De monteur bleek de eigenaar van de garage en was een derde generatie Amerikaan met wortels in Italië. Waar kwamen wij vandaan? O, Amsterdam, was dat niet ergens in Pennsylvania? Toen ik uitlegde dat we niet uit een plaats van die naam aan de Amerikaanse oostkust kwamen, maar uit *The Netherlands* in Europa, was de man hogelijk verbaasd. Toen ik daar nog bij vertelde dat we met een huurauto naar New York wilden rijden, fronste hij een paar borstelige wenkbrauwen. Volgens hem legden Amerikanen vrijwel nooit zo'n afstand per auto af, maar deden ze dat met het vliegtuig. Hoe was het tussen haakjes bij ons in Amsterdam? Bestond het Rembrandtplein nog steeds? Zijn oudste broer had vlak na de Tweede Wereldoorlog bij de militaire politie gezeten. Vanuit bezet Duitsland was die nog wel eens gaan stappen op genoemd plein. Dat was hem zo goed bevallen dat hij er een olieverfschilderijtje van had laten maken door een echte artiest. Het hing nog steeds in de slaapkamer. De garagehouder haalde een poetsdoek uit de kantzak van zijn overall en veegde zijn handen af. Hij opende het voorportier van de Plymouth aan de bestuurderkant om me het smetteloze interieur te laten zien en trok een van de zijpanelen van de motorkap omhoog. De zescilinder zijklepmotor had een vermogen van 77 pk en was in rubberblokken opgehangen. Een bevestigingspunt zat pal onder de radiatorventilator, het andere onder aan het eind van de versnellingsbak. Door de motor op deze manier aan de opbouw te verankeren, werden optredende vibraties van de lopende motor grotendeels geabsorbeerd. Het reclamebureau het er de term *Floating Power* voor bedacht. André J.H. Ceurvorst, de importeur van Plymouth voor heel Nederland met een kantoor en showroom in de Albert Cuypstraat 264-276 in Amsterdam, prees het systeem in advertenties aan als de 'zwevende kracht'. Walter Percy Chrysler, de eigenaar van Plymouth, noemde het principe afgezien van de elektrische startmotor, hydraulisch werkende remmen en het gesloten koetswerk de meest opzienbarende ontwikkeling op autotechnisch gebied sinds tijden. De industrieel was bij de ontwikkeling niet over een nacht ijs gegaan. Vijf jaar lang was er geëxperimenteerd met wel duizend verschillende ophangvarianten. Het gepatenteerde *Floating Power*, dat door BMW en Citroën onder licentie werd toegepast, was een onmiddellijk succes en leverde het gunstig geprijste merk van Chrysler Corporation veel nieuwe klanten. Plymouth was op Ford en Chevrolet na 'the best car in the country for less money'. Een Plymouth model PA met twee chauffeurs reed in het introductiejaar van de 'zwevende kracht' van San Francisco naar New



York en terug in vijf dagen, twaalf uur en negen minuten. Ook naar huidige maatstaven was dat een prestatie die klonk als een klok.

Ik keek nog eens naar de sedan met verchromde kogelvormige koplampen en een motorkap met een combinatie van horizontale ventilatiekleppen en verticale sleuven. Het jaar waarin deze Plymouth op de weg was gekomen was een mijlpaal voor het merk. Op 8 augustus 1934 had Walter Chrysler het één miljoenste exemplaar van de assemblageband in de fabriek in Detroit gereden, waarvan de vierdeurs sedan in luxe uitvoering naar Chicago was gebracht om te pronken op de Eeuw van de Voortuitgang-tentoonstelling. Mevrouw Ethel Miller uit Turlock in Californië belde de Chryslerfabriek en kreeg na enig aandringen de grote baas aan de lijn. De dame had in 1928 de allereerste Plymouth aangeschaft en reed er nog dagelijks mee. Ze vroeg of ze haar exemplaar kon ruilen voor het jubileumnummer. Dat vond de Walter P. Chrysler geen slecht idee en mevrouw Miller reed naar Chicago, waar haar *youngtimer* de plaats op de expositie innam.



Clay, een van de acht straten van Chinatown in San Francisco. De wijk met een imposante toegangspoort die Taiwan aan San Francisco schonk, huisvest een van de grootste Chinese gemeenschappen in Noord-Amerika. Rechts: een volledig gerestaureerde Plymouth model PE DeLuxe sedan die een garagehouder in Chinatown voor 18.000 dollar te koop aanbood. Toen dit model met veiligheidsglas rondom en onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren in 1934 in de showroom stond, hing er een prijskaartje aan van 660 dollar. De zescilinder zijklepmotor leverde een maximaal vermogen van 77 pk. (foto's auteur).

Plymouth, dat was een belangrijke naam in de geschiedenis van blank Amerika. In 1609 weken de Pilgrim Fathers, een orthodoxe groep protestanten uit Scrooby in Nottinghamshire, die in hun land blootstonden aan strenge vervolging van de Anglicaanse staatskerk, uit naar de tolerante Republiek der Verenigde Nederlanden. Na een kort verblijf in Amsterdam gingen de leden van de English Separatist Church naar Leiden. Bijna elf jaar woonden ze in wevershuisjes bij de Pieterskerk. Maar door hun afgezonderde manier van leven, gebrekkige kennis van de taal van het gastland en groeiend geldgebrek, was het idee geboren om naar de Nieuwe Wereld te emigreren. Niet in de laatste plaats zou het Twaalfjarig Bestand binnen afzienbare tijd aflopen, waardoor de oorlog tussen het streng katholieke Spanje en de Republiek werd hervat en het gevaar dreigde dat de Britse puriteinen in handen vielen van de Inquisitie.

De London Company, een in 1606 opgerichte handelsorganisatie met het recht om koloniën te stichten tussen de 34ste en de 41ste breedtegraad, had de Pilgrim Fathers grond toegezegd in de oudste, meest welvarende en naar de Britse *virgin queen* Elisabeth vernoemde kolonie in Amerika. Die welvaart was gebaseerd op de tabaksplant, waarvan de bladeren weelderig

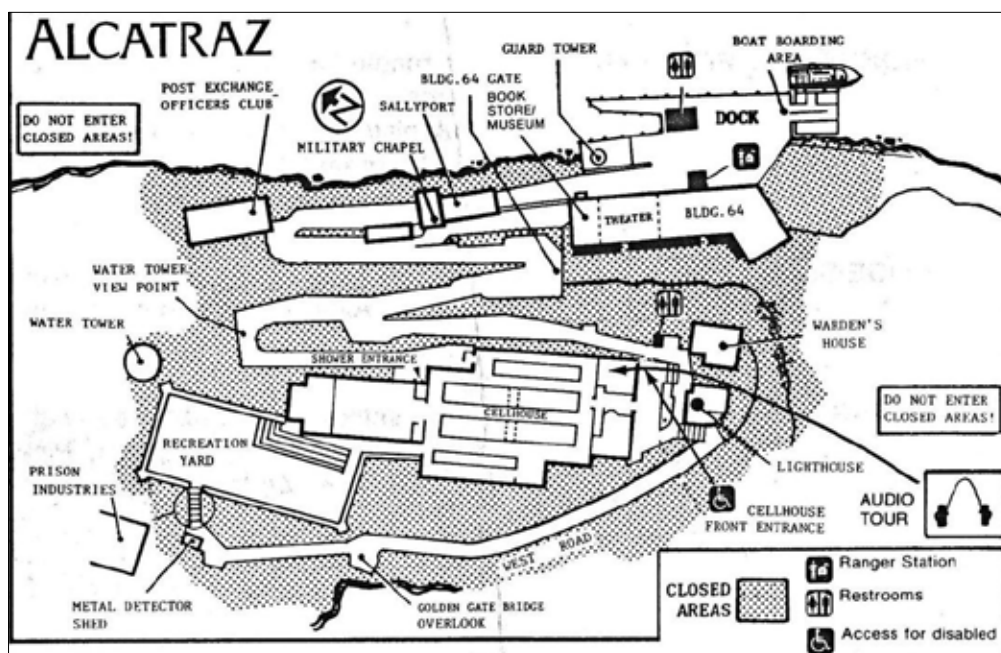
gedijden in het zonovergoten klimaat. Eens per jaar kwam uit Engeland de grote tabaksvloot die de rivieren opzeilde en bij de uitgestrekte plantages afmeerde om de overvloedige oogst op te halen. De lading die van boord ging bestond uit kostbare zijden en damasten stoffen, porselein, zilveren drinkbekers, nieuwe boeken voor de bibliotheken van de plantagehouders, jachtwapens, stamboekvee en renpaarden.

Op 31 juli 1620 vertrok minder dan de helft van de sekte uit Delfshaven met het zeilschip *Speedwell*. In Southampton sloten ze zich aan bij andere separatisten en werd de Atlantische Oceaan overgestoken met de kleine driemaster *Mayflower*. De honderdeen passagiers, onder wie eenendertig kinderen, zouden zich aan de noordgrens van het gebied van de London Company vestigen, maar storm en zeestromingen maakte dat ze vijfenzestig dagen na het vertrek meer noordelijk landden op het schiereiland Cape Cod (Kaap van de Kabeljauw). Hoewel hier voedsel en drinkwater werd gevonden, staken ze na korte tijd de baai over en werd op het vaste land van Massachusetts een nederzetting gesticht die de naam Plymouth kreeg. In de daaropvolgende jaren voegden andere emigranten die ballingschap boven ketterij verkozen zich bij hen. Tien jaar na de stichting telde Plymouth driehonderdnegentig inwoners. Het succes van de kolonie was vooral te danken aan het Indiaanse opperhoofd Massasoit, met wie een vriendschapsverdrag was gesloten. Het land dat de 'langneuzen' al in bezit hadden genomen mochten ze houden, en dankzij Indiaanse hulp lukte het de blanken die niet over agrarische kennis beschikten, door de eerste moeizame periode heen te komen. In 1621 vierden de Pilgrim Fathers en de Wampanao-indianen samen het oogstfeest. Dat historische feit wordt jaarlijks op de vierde donderdag van november herdacht met Thanksgiving Day, het belangrijkste Amerikaanse familiefeest waarbij gebraden kalkoen met cranberrysaus en maïskolven steevast op het menu staan.

Maar de goede relatie met de oorspronkelijke bewoners zou treurig genoeg niet lang standhouden. Gedreven door landhonger trokken nieuwe kolonisten met zwaar beladen ossenkarren in konvooverband naar het dal van de Connecticut-rivier en stichtten er een nederzetting onder die naam. Dit was echter het leefgebied van de Pequotes. Toen hun land zonder vragen of onderhandelen werd bezet, namen de Pequotes de wapens op. Op 25 mei 1636 kwam het bij de Mysticrivier tot een treffen met de Britten, waarbij de stam werd afgeslacht. Op de overlevenden werd nog jacht gemaakt. Gedurende de volgende veertig jaar verliep de trek in westelijke richting tamelijk vreedzaam, maar werd de positie van de Indianen steeds ongunstiger. Hoewel er omstreeks deze tijd in de staten van Nieuw-Engeland ongeveer zestigduizend blanke kolonisten tegen vijftienduizend Indianen woonden, was deze verhouding in hun optiek onduldbaar. De heidense 'rode' wilden zouden en moesten nog verder worden teruggedrongen.

Die middag kochten we bij de Fisherman's Wharf een kaartje voor een bezoek aan Alcatraz. Een veerboot van de Red & White Fleet (the best cruises and tours of the bay area) zou ons van Pier 41 naar *The Rock* brengen. Het was tussen 1934 en 1963 een streng beveiligde federale gevangenis, waar criminelen werden opgesloten die men niet meer voor verbetering vatbaar achtte. Het eiland ontleent zijn naam aan de Spaanse ontdekkingsreiziger Juan Manuel de Ayala, die in 1775 de baai van San Francisco in kaart bracht. Hij noemde de barre rotsformatie 'La Isla de los Alcatraces' vanwege de pelikanen die er nestelden. De oudste bekende eigenaar van Alcatraz was Julian Workman, die het eiland in 1846 in bruikleen kreeg van de Mexicaanse gouverneur Pio Pico en er een vuurtoren op bouwde. Later dat jaar kocht de militaire gouverneur en leider van de Republiek Californië uit naam van de Amerikaanse regering het eiland voor vijfduizend dollar. Nadat Californië zich bij de Amerikaanse statenbond had aangesloten en de goudkoorts uitbrak, begon het Amerikaanse Iger een onderzoek naar de mogelijkheid om van het eiland met zijn strategische ligging een militaire vesting te maken. In het najaar van 1858 kreeg Alcatraz een garnizoen van circa

tweehonderd soldaten, en toen drie jaar later de Amerikaanse Burgeroorlog uitbrak, werd de vesting bewapend met vijftachtig kanonnen, die echter geen schot hebben gelost. Op 21 maart 1907 werd het eiland officieel door Washington ingesteld als een militaire gevangenis. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden er deserteurs en dienstweigeraars opgesloten. Op 12 oktober 1933 werd Alcatraz overgedragen aan het ministerie van Justitie en werd het eiland een federale gevangenis met een streng regime. Roemruchte zware jongens die hier hun straf uitzaten waren George 'Machinegun' Kelly Barnes en Alphonse Gabriel 'Scarface' Capone.



Alcatraz, de gevangenis waar zware criminelen werden opgesloten die men niet meer voor verbetering vatbaar achtte. Het eiland ontleent zijn naam aan de Spaanse ontdekkingsreiziger Juan Manuel de Ayala, die in 1775 de *Golden Gate Bay* doorkruiste en de barre rotsformatie 'La Isla de los Alcatrazes' doopte vanwege de pelikanen die er nestelden. Rechts: San Francisco gezien vanaf Alcatraz. (foto's auteur). Onder: de plattegrond van het federale gevangenseiland dat in 1934 werd geopend en negenentwintig jaar later is gesloten vanwege de hoge personeelskosten, het verval van de oude gebouwen door de weersinvloeden en politieke pressie vanuit Washington en de inwoners San Francisco. (uit een brochure van de in augustus 1916 ingestelde National Park Service U.S. Department of the Interior).

Op 16 januari 1919 werd ondanks een veto van de president van de Verenigde Staten, principieel niet-roker en geheelonthouder Thomas Woodrow Wilson, door het Congres de 'Volstead Prohibition Enforcement Bill' aangenomen. Hoewel het achttiende amendement op de Grondwet een omstreden wet effectueerde die productie, import, koop, verkoop en gebruik van 'bedwelmende dranken' verbood, was het droogleggen van de Verenigde Staten al van ouder datum. Op een decemberdag in 1900 was een dame van middelbare leeftijd die zich Carry A. Nation noemde, gewapend met een ijzeren staaf de bar van een hotel in Wichita in de staat Kansas binnen komen lopen. Tot verbijstering van de aanwezigen had ze de boel in een mum van tijd kort en klein geslagen. Niet lang na deze protestactie hadden campagnes van vrouwenverenigingen geresulteerd in een drankverbod in de staten North Dakota, South Dakota en Kansas; later gevolgd door Ohio, Oklahoma, Missouri, Georgia, Tennessee, West Virginia, Vermont, North Carolina, Maine en New Hampshire. In 1916 werd in zestien Amerikaanse staten geen druppel alcohol meer in openbare gelegenheden geschonken. Veel brouwerijen in Amerika waren inmiddels al op last van de autoriteiten gesloten om maïs en graan te kunnen bestemmen voor de export naar Europa. Daarnaast hadden organisaties als de Anti-Saloon League in hun strijd tegen het alcoholisme argumenten gebruikt als dat vrijwel alle bierfabrikanten in de Verenigde Staten van Duitse afkomst waren en in hun optiek sympathiseerden met de agressieoorlog van keizer Wilhelm II.

Op Connecticut en Rhode Island na werden de Verenigde Staten volledig drooggelegd. Om het enorme aantal *speakeasies* ofwel illegale bars, waarvan er alleen al in de New York City circa dertigduizend waren, te bevoorraden, werd sterke drank uit Canada, Cuba en van Nassau en de Bermuda's gehaald. Op Saint-Pierre werden grote loodsen gebouwd, en pendelden vrachtschepen tussen dit Canadese eilandje en de territoriale wateren van de Verenigde Staten, waar kleinere schepen de lading overnamen. De meest succesvolle dranksmokkelaars gebruikten met door 400 pk V-12 vliegtuigmotoren aangedreven boten die een snelheid van 48 knopen haalden en waarmee een *rum runner* de Amerikaanse kustwacht doorgaans het nakijken gaf. Huisartsen werden rijk met de verkoop van medicinale alcohol, en miswijn werd opvallend veel gekocht. Huisbrouwerijen die als paddenstoelen uit de grond schoten, leverden maar al te vaak met methylalcohol vermengde dranken, die blindheid of erger veroorzaakten. Tegen de Cosa Nostra, alias de Zwarte Hand of maffia, die tot de drooglegging voornamelijk actief was met clandestiene gokgelegenheden, prostitutie, roofovervallen en afpersing van middenstanders, werd niet of nauwelijks opgetreden dankzij de steekpenningen waarmee de onderwereld het politieapparaat, rechters en lokale overheden aan de leiband hield. Wilsons opvolger in het Witte Huis, de uit Corsica in de staat Ohio afkomstige republikein Warren Gamaliel Harding, bleek een meer dan willige marionet in handen van grote zakelijke belangenbehartigers. Zijn ambtsperiode (1921-1923) staat bekend als de meest corrupte uit de Amerikaanse parlementaire geschiedenis. Daarnaast werd Harding afgeperst door de maffia, die op de hoogte was van zijn buitenechtelijke verhouding en dreigde om dit openbaar te maken. Vijf jaar na de invoering van de drooglegging was de illegale drankhandel goed voor een jaaromzet van 3,6 miljard dollar en was maffiakopstuk Alphonse Gabriel 'Scarface' Capone met een bruto jaarinkomen van honderdvijf miljoen dollar de best betaalde Amerikaanse burger. Hoewel de politie op de hoogte was van zijn activiteiten met betrekking tot het organiseren van prostitutie, het exploiteren van illegale gokhuizen en de handel in sterke drank, wist de *gangsterboss* jarenlang uit handen van de wet te blijven. Uiteindelijk werd hij opgepakt en veroordeeld wegens belastingontduiking. Hij kreeg viereneenhalf jaar en zat zijn straf uit op Alcatraz. Pogingen om bewakers om te kopen resulteerden in opsluiting in een isoleercel. Door zijn arrogante houding werd Capone een aantal keren door celgenoten afgetuigd, waarna zijn bende voor protectie zorgde door een paar gevangenen als betaalde lijfwacht in te huren. De laatste tweeënehalf jaar bracht Capone door op een isolatieafdeling van het gevangenisziekenhuis, vanwege de onbehandelde