

Chicago (including Western suburbs) newsletter

De trein

Ik weet niet welke reclame campagne de NS tegenwoordig hanteert, ik lees alleen in de krant dat het er niet best voorstaat met, nou ja zo ongeveer alles dat met de trein in Nederland en in het bijzonder de NS te maken heeft. De directie is niet helemaal eerlijk, de vakbonden denken nog steeds in de jaren zestig te leven, treinen rijden niet, en dan weer wel naar hun eindbestemming, over de tijdigheid wordt eindeloos veel tijd verkwast want dat schijnt helemaal niet pluis te zijn, en het personeel is helemaal niet tevreden. Daar hebben wij hier in de prairie staten geen last van. De trein is een *utility*, je gebruikt de trein omdat dat handig is, en niet omdat er een treindienst hoort te zijn en de overheid moet ingrijpen als het kaartje te duur wordt. De subsidie staat vast (50%), en alles daarboven is pure winst. En het politieke patronage systeem (de *Chicago machine*) houdt het personeel tevreden

Chicago heeft veel spoornostalgie te bieden. En heeft veel spoor zonder nostalgie. Al meer dan honderd jaar is Chicago het grootste spoorwegknooppunt van de wereld. Veel *railyards* zijn in de loop der jaren opgeheven, de locomotief en rijtuig fabrieken zijn al lang naar lagere loon landen vertrokken, in dit geval Canada, en geen enkele spoorwegmaatschappij heeft hier nog een hoofdkwartier. Toch vormen de *railyards* van de 2nd city nog steeds het zenuwcentrum van het spoorwegnet van Noord Amerika. In een soort van omcirkeling van de stad vindt je meer dan tien Kijfhoek+ formaat rangeerterreinen. Maar tot in het centrum zijn spoor sporen terug te vinden. Het spoor maakte Chicago, onder meer tot de snelst groeiende stad ooit (300 inwoners in 1833, 340.000 in 1871, 1,7 Miljoen in 1900¹). En ik gebruik de trein dagelijks als forens, en ben er niet ontevreden over. Voor mij reden genoeg er een nieuwsbrief aan te wijden².

A bit of history

De geschiedenis van de Verenigde Staten is zeer nauw verbonden met die van de spoorwegen. Iedereen weet dat de spoorwegen het wilde westen openlegden, maar daarvoor vormden ze al de verbinding tussen oost, de grote steden aan de Atlantische kust, en west, de markten van Chicago en St. Louis waar vlees en graan voor de smachtende massa's werden verhandelt. In de jaren tussen 1845 en 1860 werd rondom Chicago een dicht netwerk aan continentale en lokale spoorverbindingen opgebouwd dat alle

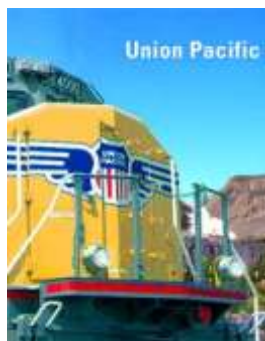
omliggende plaatsen met de markten aan *lake Michigan* verbond, en deze weer per spoor en grote meren (Erie kanaal!) met de bevolkingsconcentraties in het oosten. Daarmee New Orleans verdoemend van grootste haven van de VS tot een bijrol. Niet lang daarna begon ook de grote trek van de zwarte bevolking uit het zuiden naar, onder meer, Chicago.

De burgeroorlog speelde zich grotendeels af rondom spoorweg knooppunten, en na die oorlog werd het spoornetwerk tot aan de *Pacific* doorgetrokken. Chicago werd het transferpunt tussen de lijnen naar de agrarische bronnen in het westen en de

¹ Voor een overzicht zie <http://cdcga.org/HTMLs/decades>

² deze nieuwsbrief bevat geen links naar trein enthousiastelingen sites. Er zijn er domweg te veel. Neem alleen railfan.net. De Chicago specifieke site van die club telt al duizenden foto's en andere informatie.

afzetmarkten in het oosten. Al heeft president Eisenhower met zijn *Interstate System* een geduchte concurrent voor het spoor uit de grond gestampt, de treinen vormen nog steeds een onmisbare schakel in het distributienet.



reclame van de UPRR

Nu de *Wisconsin Central* aan *Canadian National* is verkocht, is niet één spoor maatschappij nog in Chicago hoofdkwartierd, maar de treinen verknopen zich hier nog steeds als vanouds. Hier komen de *Union Pacific West*, de lijn door Wheaton en de oorspronkelijk *trans-continental railway*, de *Burlington Northern Santa Fe*, en vele, vele ander spoorlijnen van door heel Amerika samen. De namen klinken al exotisch, niet?

Een forensentrein

Treinen in Amerika zijn goederentreinen. Daar wordt het geld mee verdient. De *Amtrack* treinen zijn paria's die mogen meeliften op de rug van de goederen treinen, een zeer brede rug welbewerkt. Maar het spits verkeer is een uitzondering. Vooral rondom Chicago en New York zijn de treinen een onmisbare schakel in het woon- werkverkeer. De *commuters* rijden 's morgens nog steeds met de auto van huis Maar ze rijden naar het station, niet naar hun werk.

Bij elk station vindt je een uitgestrekte parkeerplaats. Die tegen het einde van de ochtendspits ook echt vol staat. Na de autorit volgt een korte wandeling naar het perron, de meeste hebben een abonnement en hoeven geen kaartje te kopen, even wachten, de treinen zijn punctueler dan

onder Mussolini, en inderdaad, de trein komt er aan.

Het is nou ook weer niet zo moeilijk om een trein op tijd te laten rijden. Tijdens de spits wordt het goederenvervoer voor het grootste deel stilgelegd. Het enige dat de personentreinen hoeven te doen is over één lijn, geen aftakkingen of kruisingen, vanaf de *suburbs*, meestal 50 tot 70 kilometer van de *loop*, naar de eindbestemming, een kopstation in het centrum, te rijden. In de ochtend 6 tot 8 treinen per uur naar de stad, en een of twee in de omgekeerde richtten, en in de avond, u raadt het al, liggen de verhoudingen precies omgekeerd.

Dat soort oplossingen houden ze hier van. Houdt het simpel, en voor iedereen duidelijk, dan lukt het wel.

Vanaf mijn station in Chicago, *Ogilvie transportation center*, een naam die iedereen zo tegen de borst stuit dat drie jaar later de oude naam, *Northwest station*, nog steeds wordt gebruikt, vertrekken drie van de 12 lijnen de *suburbs* in. Reken maar uit hoeveel treinen dat per uur in de spits zijn. De treinen zijn oud, soms meer dan 40 jaar, maar comfortabel, en er is (bijna) altijd een zitplaats te vinden. Kort geleden heb ik in het vaderland weer met de trein mogen rijden, weinig problemen met tijdigheid tot ieders verwondering, maar nu pas viel me op hoe ingewikkeld de dienstregeling is. En de zitplaatsen zijn klein en weinig comfortabel, er is geen klimaatregeling, en je moet boete betalen als je een kaartje in de trein wil kopen. En laat niks op je plek liggen als je naar de WC gaat want het wordt gejat. Hoe kun je zo nog forensen!



een bilevel

En je kunt in Nederland niet in de trein werken. Geen plaats voor, en geen gemak

voor. In Chicago is de trein verlengstuk van je kantoor. Alle banken staan door een slim mechanisme, per generatie trein verschillend overigens, in voorwaartse richting. Vliegtuig opstelling, onafhankelijk van of je naar of van de stad rijdt.

Tegenover elkaar staande banken zoals in Nederland kosten meer ruimte per strekkende meter in vergelijking met deze opstelling. En ik kan mijn laptop makkelijk op mijn tas op mijn schoot zetten en lekker doorwerken. Dat doen er meer, en de rest zit aan de telefoon te beppen, net als in Nederland. En sommige gelukkigen hebben een DVD speler in de laptop en die kijken gewoon een filmpje.

De strategische keuze is boven of beneden zitten. Boven zijn links en rechts zitplaatsen, vliegtuigopstelling zowel als een bank met de rugleuning naar het raam. Kun je tegenover elkaar zitten kletsen. En iedereen luistert mee want daar tussenin is het open. Balkons aan weerszijden dus.

Beneden zit je, als je het slim speelt maar in de avondspits lukt dat meestal niet, alleen op een tweezitsbank. Waarin met enig geschuif wel een goede tuk positie te vinden valt. Ik zit meestal zo'n 10 minuten voor vertrek in de trein, kan ik een goede plek zoeken. De meeste mobiele telefoon conversaties die je hoort gaan dan over en met het werk. Meestal instructies aan medewerkers, soms ook sollicitatie gesprekken, en heel soms, dat lazen we in een ingezonden brief in het maandblad van de trein, een gesprek met de therapeut. Heel Woody Allen, en heel hoorbaar want ook in de *cell phone* spreekt de Amerikaan luide altgeder.

Als de trein vertrekt belt iedereen naar huis. "*Hi honey, I'm in the five-thirty-two. Be there in an hour. Love ya*". En dat dus in tienvoud om je heen. Daarna wordt de pizza boer gebeld voor het avondeten. "*One 18 inch, half pepperoni, half extra*". Floep, weer 1500 Kcal p.p. dikke lappen kaas.

De banken zijn overigens erg comfortabel, een tukje is goed te doen. In de zomer

airconditioning koud, en in de winter goed verwarmt. Een beetje te goed voor mijn comfort, maar dat is hier nu eenmaal de gewoonte. In de zomer koel je tot 21 graden, in de winter stook je tot 22. De olie schijnt nog steeds niks te kosten. Letterlijk, want de treinen zijn diesel gestookt.

En wat kost het? Een maand abonnement zone E, nodig voor Wheaton – Chicago, vergelijkbaar met Amersfoort - Amsterdam, komt op 95 dollar, ruim honderd Euro, uit. Een parkeerabonnement in de stad kost al gauw 100 dollar per week. Zonder abonnement ben je 16 dollar per dag kwijt, als je er voor 8 uur, soms 7 uur, in de ochtend bent. Anders minimaal 8 dollar voor het eerste uur! Voor met de fiets ben ik niks extra kwijt. En de kans dat je fiets inde *suburbs* wordt gestolen is nihil. In het wekelijkse lokale *crime report* worden meer fietsen terug gevonden dan gestolen!

De Conducteur

De conducteur is hier nog steeds de baas in de trein. Niks passagiers die moeilijk doen over het betalen van een kaartje als ze te besodemieterd zijn er een te kopen. Geen grote bek tegen de autoriteitsdrager als een passagier op de vingers wordt getikt dat de schoenen niet op een bank moeten worden gelegd. Dat is gewoonweg *not done!*



de conducteur stapt in

Een conducteur is hier ook nog een meneer. Vrouwelijke conducteurs heb ik nog niet gezien, alhoewel ik al wel een vrouwelijke meester heb gezien. De meester is de chauffeur van de trein, voor de generatie na 1970 geboren.

Iedereen kent de conducteur. Logisch als je elke dag in dezelfde trein dienst doet. Na een tijdje ken je je klanten wel. Dat "rondje

rond de kerk” dat de treinen hier rijden heeft ook voor de gezelligheid, en de veiligheid, zijn voordelen!

Uitleg voor de jongere lezers. Hoe ziet een conducteur er uit. Een strak uniform, blauwe broek, blauw jasje met veel kleine zakjes onderaan van voren, een wit hemd, een blauwe stropdas en zwarte schoenen, met een zomer en een wintervariant. De pet, die bovenop een raster heeft waardoor de kletsoppen van boven goed zichtbaar zijn, die altijd op het kaartjesknippershoofd staat, een jack voor voor- en najaar en een lange jas voor de winter.

Verder hebben ze een makkelijk vak. Op tijd de deuren openmaken, na elke stop effe door de trein lopen om te kijken wat voor volk er in zit en om te vragen of iemand nog een kaartje moet kopen, op tijd waarschuwen dat het nieuwe station er aan komt, en dan lopen ze, elke trein heeft twee conducteurs aan boord voor werk dat je makkelijk in je uppie aan kan, één kaartjes controleer ronde die ze in 20 minuten hebben gepiept. Iedereen stapt toch uit (ochtend) of in (avond) op hetzelfde eindstation De kortste rit tot aan Wheaton duurt 35 minuten, de langste 50. Geen



stress!

De “Du Page County” rust even uit

De trein heeft een intercom (PA) systeem waarmee conducteur en machinist de passagiers op de hoogte houden, of onderling kunnen overleggen. De PA wordt veel gebruikt, Amerikanen praten graag. De meeste conducteurs hebben getrainde stemmen, en op mijn lijn rijden twee heel mooie baritons met een zwarte huiskleur mee. Ik hoop dat ze nog ’n keer zingend hun rondes gaan doen!

De machinist

De machinisten zijn niet opgeleid in het doen van aankondigingen, maar doen desalniettemin flink hun zegje.

Bijvoorbeeld toen een mevrouw buiten mijn gezichtsveld vlak voor de trein overstak. Aan beide zijden van de hoofdstraat van Wheaton liggen nl. perrons. De trein is 9 wagons lang, lange wagons, bijna 30 meter, en als de trein op het station staat kun je dus niet meer oversteken. Je kunt dit nakijken op een kaartje van het station van Wheaton, op http://metrarail.com/Sched/cnw_w/wheaton.html. Let ook op het formaat van de parkeerplaatsen.

Deze mevrouw had dus nog net wel over gestoken. En de machinist was daar boos over. Heel boos. Want toen we net op onze banken zaten hoorden we de machinist door de PA:

“Hey missie, you in that red coat, you are one very lucky lady! Don’t you never do that again, never ever! Crossing right in front of my train! I’ve seen people get killed that way!” Hoe zo, directe feedback!?

Verder merk je weinig van het werk van de meester. De treinen trekken rustig en gestaag op tot een snelheid van nipt 80 per uur, sneller heeft geen zin met elke 4 tot 7 kilometer een station. En de machinist zit ver boven het gepeupel in z’n cabine, dus je ziet ze bijna niet. Maar dat er onderling nog aardig wordt gebabbeld merkten we toen we een keer *interference* hadden van een vrachttrein. Onze trein reed langzaam, de machinist riep het gebruikelijke “*conductor to intercom*”, en daarna pakt de conducteur de hoorn van de PA op. Maar hij vergat de knop op *privacy* te zetten, dus we konden allemaal meegenieten.

- *John, is that a Bert (?) in our way?*

- *Yep, a cow big time in our way.
Lemme see, we've gotta hang on
till depot³*
- *Wan' me to tell customers?*

Plotseling komt er een andere stem tussendoor. Waarschijnlijk de tweede conducteur:

- *Hey guys, you're bleeding*

Dit helpt, en het wordt even stil, maar de stemming onder de passagiers is er goed ingekomen. Echt Amerikaans, *live entertainment* in de trein. En de eerste conducteur had het nog steeds niet door want hij heeft nog twee keer gebloed voordat we in Wheaton aankwamen. Met 20 minuten vertraging, dat wel.

Winter

De Chicago winters kunnen serieus van aard zijn. Een recent plaatje in de krant vergeleek het winter weer in Afghanistan met wat hier gebruikelijk is. In verband met de moeizame omstandigheden daar. Maar Kabul blijkt een milder klimaat dan Chicago te hebben. Koeler in de zomer, minder koud in de winter.

Die treinen zullen wel veel last hebben van de kou? Ja en nee. We hebben nog geen echte *blizzard* meegemaakt, dus daar kunnen we niet over meepraten. Maar bij 20 onder nul blijven de treinen gewoon doorrijden. En zijn ze lekker warm! Er rijden's nachts voldoende goederen treinen om het spoor sneeuwvrij te houden, en alle perrons worden al voor zessen sneeuwvrij gemaakt en daarna gehouden.

De problemen ontstaan met de bussen, de *feeders*, die veel meer last hebben van de sneeuw. Geloof me, je staat niet voor je lol in een dikke sneeuwlaag bij -5 tot -15 op de bus te wachten, en dan komt ie niet. Dus naar huis lopen, auto uit de garage, en glibberend op weg naar het station. Proberen de *four-wheel-drives*, en dat zijn

³ In West Chicago is een *depot*, een *railyard* voor de Metra treinen. Waarschijnlijk kunnen de treinen daar inhalen.

er hier veel, eindelijk hebben ze profijt van die dure luxe, en ze willen hun rijstijl dus juist NIET aanpassen aan de gladde omstandigheden, te ontwijken. Gelukkig, de treinen rijden tenminste nog gewoon.

Van Chicago terug is moeilijker. Dat zijn kopstations waar in korte tijd, bij mijn station plusminus 15 treinen over drie lijnen verdeeld binnen één uur, in een strakke cadans, moeten vertrekken. Rijdt er een weg staat de volgende al weer klaar op het rangeerspoor. Eén wissel die het niet doet, een koppeling die niet goed werkt, en dit precieze systeem is uit balans. Ik ben nog nooit niet naar huis kunnen gaan, maar wel na zessen vertrokken in de vijf-nul-vier. En met de passagiers van de uitgevallen treinen erbij was ik zeer gelukkig met mijn zitplaats.

Maar meestal gaat het goed. De diesels hier hebben geen bovenleiding nodig en dat helpt. Het materiaal is robuust, net zo grof ontworpen en gebouwd als Amerikaanse auto's. En problemen worden pragmatisch opgelost. Zo hanteert men hier een simpele doch effectieve manier van wisselverwarming. Ze steken ze in de fik! Kleine blauwe vlammetjes dansen op het metaal, heet van de petroleum de vorst wegdrijvend van het wisselmechanisme. Een mooi gezicht in het bleke rood van de winterse ochtend zon.



onze eerste winter in America

Freight train blues (late again)

Het kan goed druk zijn met vracht treinen hier. Op een zondag middag, rustig pedalerend op het ijzeren ros langs het spoor, kun je je eigen fluiten niet meer horen van de voortdurend langs denderende goederentreinen. Treinen teller veel wagons, die per stuk ook nog eens langer zijn als in Europa, en daardoor (?)

lawaaier afgeveerd, en natuurlijk altijd weer die toeter!

Als je overdag met de trein moet rijden, dus buiten de spits, zijn de gevolgen dramatisch. Goederentreinen rijden niet zo snel, zeker niet in bewoonde streken, en dat kan ophouden. Flink ophouden. Maar levert ook mooie beelden op.

De uiterlijke vertoning van de treinen hier, de vracht variant bedoel ik, doet niet teleurstellen. De trein kondigt zich al op afstand aan door zwaar diesel gepuf. Tegen dat de breed geschouderde gele locomotief in beeld komt wordt de doorgang van de trein met de toeter doorgegeven. En dat zijn échte toeters! Wij wonen hemelsbreed twee-en-een-halve kilometer van het spoor, en de toeter is bij ons goed te horen. Als je op het perron staat en de trein komt *kachok-kachok-kachok* langsgeroeld, maakt de *woehoehoe* diepe indruk. Al is het alleen al op het middenoor dat twee minuten later nog na zit te tuiten van de laagtonige decibellen.



kolentrein in Wyoming

Een goederentrein kan dus flink ophouden, want ze hebben buiten de spits voorrang, ook bij rangeren, en eer zo'n trein van spoor is gewisseld duurt even. Een spoorwagon is al gauw 15 tot 23 meter lang. Dat zijn de *cars*. Een beetje trein heeft er al gauw 60 à 70. maar meer dan 100 is niet ongewoon. En een keer stopte het

tellen pas bij 146⁴. Daar denderen dan 3 tot 5 diesels voor, ieder voor zich twee keer zo groot als de gemiddelde Nederlandse treintrekker. En de trein is hoog. Zonder bovenleiding kun je containers twee hoog stapelen.

Een effect van de lengte van deze treinen was toen ik een keer vroeg naar huis terug ging voor huisartsen bezoek, we het grootste deel van de reis gelijk opreden met een goederentrein. De *commuter train* haalde de grote jongen bij op het eerste station onderweg, Oak Park, maar bij elke stop denderde de vrachttrein weer door. Door de lengte waren we nog niet bij het einde van de goederentrein tegen dat de personen trein weer vertrok, die weer sneller reed, dus de vrachttrein weer inhaalde, maar door z'n lengte niet tot vooraan, en bij de volgende stop werden we weer ingehaald. Ook leuk effect dat het relatief lijkt alsof, bij weggrijden, de goederen trein steeds langzamer gaat rijden, daarna wij sneller rijden, en daarna de vrachttrein ons bijhaalt en daarna wegloopt, enzovoort. Dat spelletje hielden we tot Lombard vol, waar de trein elke 5 kilometer begint te stoppen in de *suburbs*. Toen konden we de "*trucker*" niet meer bijhouden.

Nog wat andere gewoonten

Men is hier heel erg druk met de veiligheid bezig. De cynicus zal zeggen dat dit door de praktijk van de aansprakelijkheid wetgeving komt. In Nederland, waar het nieuws een hoog *tsjkk, tsjkk, tsjkk* gehalte heeft weet tenslotte iedereen wat er mis is in Amerika. Net zoals automobilisten de motorrijder altijd haarfijn uit kunnen leggen waarom het berijden van een mechanisch paard gevaarlijk is zonder die ervaring ooit zelf te hebben opgedaan. Kan zijn, maar er wordt in ieder geval veel aandacht aan besteed. En veel hinder door veroorzaakt,

⁴ 146 maal 17 meter (50 voet – middenmaat kolentrein wagon) plus 3 maal 25 meter (locomotief), is ruim 2,5 kilometer lang

want dat toeteren van die treinen is volledig volgens voorschrift. Als een trein een ander trein passeert of tegemoetkomt moet er worden getoeterd. Een keer. Maar als treinen elkaar bij een overweg ontmoeten, en daar barst het hier van, moeten ze minimaal drie signalen geven. En als een trein de toeter goed laat knallen als je er naast staat tril je een kwartier later nog na in buik en benen! Op de site van de *Union Pacific Railroad* (*uprr*, click dan tegelijk de *Ctrl* en *Enter* toetsen) staan de signalen uitgelegd. En duur en het aantal signalen wordt ruim geïnterpreteerd!

Je moet ook opletten want de treinen rijden links. Dat is weer verschillend per lijn. De goederentreinen rijden in de spits op het middenspoor, dus dat is voor op het perron staanden wat veiliger.

Voor de spoorgekken, die soort is hier even actief als in Nederland, hebben ze op een knooppunt ietwat naar het noorden, Roselle, een hangplek ingericht met parkeerplaats en afdak tegen de regen. Je kunt ook met de lokale versie van NS, *Amtrack*, meerijden. Een goed alternatief voor de spoor fanaten die de enigen zijn die deze treinen frequenteren, want wie zou anders twee volle dagen willen doen over de trip van Chicago naar San Francisco met de *Zephyr* als je het in een paar uur kunt vliegen? Mooie vergezichten in de *Rockies* is mij verteld, dat wel.

In de trein wordt niet gedronken, en op *St. Patricks day* is het zelfs expliciet verboden, maar op vrijdag wordt er onspannen en zie je overal grote blikken *Bud light* gelegegd worden. Laat ik de lezer geruststellen, van *Bud light* wordt je niet dronken, *Amstel light* is hierbij vergeleken écht bier zoals de reclame ook zegt ("Sorry, we're from Amsterdam. We didn't know light beer had to suck"). Maar het is een vreemd gezicht, mannen en vrouwen met de grote, anderhalf keer zo hoog als een gewoon blik, rode cilinders in de hand niet werkend naar huis te zien reizen.

Een andere goede oude wereld gewoonte die in ere wordt gehouden is kaarten in de trein. Ik heb geen idee wat voor spel ze spelen, maar het gebeurt met de passie en onverstoorbaarheid die in de oude wereld ook gewoon is aan dit spel. Banken tegenover elkaar, *briefcase* in het midden op de knieën als speeltafel, en spelen maar.

Hightech

Op 20 November nam Metra, de lokale *commuter* spoorlijn, een grote stap naar voren. Automatische melding van de nadering van een station werd ingevoerd in de treinen. En volgend jaar krijgen we aankondigingen van de aankomsttijden van treinen op het perron. Dankzij GPS en hightech telecommunicatie.

Wacht eens even. Het Amsterdamse vervoerbedrijf heeft dat al jaren. En dat is niet echt een voorbeeld van een klantvriendelijk en vooruitstrevend vervoerbedrijf. Meer van een firma die de sprong uit de tijd van de tewerkstellingen (Amsterdams bos) naar nu niet heeft kunnen maken. Amerika was het land van de nieuwe dingen? Van de hightech?

Niet echt. En de spoorwegen zijn daar een mooi voorbeeld van.

Ten eerste de rijtuigen. Een frisse nieuwe trein zul je niet vinden. Minstens 20 jaar oud. De locomotieven zijn grote puffende diesels. Leeftijd onschatbaar.

Aankondigingen van wijzigingen gaan per luidspreker. Duidelijk leesbare borden op de perrons met tijden en bestemmingen kennen ze niet. Goed opletten dus! veel wissels, vooral bij de rangeer terreinen, zijn nog steeds handbediend.

Een ander goed functionerend informatiesysteem is dat je aan de kaartjes goed kunt zien waar iemand heen gaat. De zonering staat duidelijk aangegeven, en spitstreinen stoppen maar op enkele stations, meestal een per zone, dus in mijn gebruikelijk trein is E iemand die naar Wheaton gaat, F naar Winfield, en H naar Geneva. Meestal zitten de E's bij het raam,

en de F en de H's aan het gang pad. Wie verder reist later komt?

Overigens kwamen binnen twee weken de kwalen van het eerder genoemde omroepsysteem boven water. Onjuiste aankondigingen, haperingen, en in de express die in één keer van Chicago naar Wheaton rijdt werden alle stations onderweg, waar we dus niet stopten, aangekondigd. De meesten op het verkeerde moment. Mhmmm...

Wel bij de tijd is de Internet *presence*. Op <http://metrarail.com> is de meeste informatie makkelijk te vinden. Daar kun je ook kaartjes bestellen op Internet (<http://metrarail.com/TBI/index.html>). en het interne roddelblad dat elke maand in de trein wordt verspreid is ook via de browser te lezen (<http://metrarail.com/OTBL/index.html>). Niet slecht voor een club die met bijna antieke diesels rijdt!

Sporen zoeken

De spoorwegen kronkelden vroeger tot in het midden van Chicago. Daar zijn ze al lang weg, maar de sporen zijn voor de oplettende geest nog goed te zien. Aan de noordrand van de Chicago rivier in de *loop* lopen de noord-zuid straten een niveau hoger. De onderliggende straten vormen het bevoorradingsstelsel van de winkels en hotels in de buurt. Daar liepen vroeger de spoorwegen tot aan *lake Michigan*, en de stad is er gewoon overheen gebouwd. Eén spoor loopt er nu nog steeds, pal onder de *Merchandise mart* door, zichtbaar vanaf de opritten van de bruggen, tot net (onder) voorbij de *House of blues* door.

Aan de zuidkant van de rivier is ten Oosten van Michigan Avenue een district met steegjes en onderdoorgangen die daar ook zijn gevormd door het bouwen van kantoorgebouwen om en boven spoorlijnen heen. Van al die sporen is alleen een ondergronds station, *Randolph street station* over, de lijn daarheen was vroeger de dijk die Chicago van *lake Michigan*

afschermde, nu nog zichtbaar in een verlaagd tracé dwars onder het *Art Institute* doorlopend. Dit spoor heeft bovenleiding, enige in de wijde omgeving!

The Prairie Path

Vroeger waren er nog veel meer spoorwegen, waar we soms nu nog plezier van hebben. Zo had je in Nederland buurtspoorwegen. Hier ook, en ze bedienden, al dan niet geëlektrificeerd, buurten en kleinere gemeenten. Door het *Interstate* systeem en de groei van het autopark verdwenen deze lijnen.

Wheaton ligt aan de grote spoorlijn van Chicago naar Oakland en het Noordwesten. Maar vanaf 1905 kon je met de *electric railway*, een passagierslijn, van Elgin en Aurora via Wheaton rechtstreeks in Chicago komen. Onze huidige woning staat op deze plek omdat dit spoor hier langs kwam en deze buurt een ideale plek was voor Chicagoërs om buiten te kunnen wonen. Binnen een uur op het werk, en toch buiten wonen. Toen de *Eisenhower Expressway* werd aangelegd midden jaren vijftig verdween het stuk door naar de *loop*, en met het verdwijnen van dat gemak zakten de passagiers aantallen, en de rendabelheid van deze lijn, in mekaar. In 1959 werd ze opgeheven.

Een ecooloog voordat die term gemeengoed werd, May Theilgaard Watts, *Naturalist Emeritus* van de Morton Arboretum, de indrukwekkend grote en goed beheerde bomentuin hier in de buurt, schreef in 1963 een ingezonden brief naar de *Trib* (zie vorige nieuwsbrief) dat het zonde was (niet vertalen als *sin*, maar als *shame*, zie vorige nieuwsbrief) dat de *right-of-way* van de *electric railway* (zie het recente debat in Engeland over vrije doorgang van wandelaars over privé terrein) mooi kon worden gebruikt voor het bevorderen van de voorbeweging op twee benen, toen al een bedreigde voortgangsaard.

Dat initiatief werd enthousiast overgenomen. Als je hier iets wil doen

moet je het zelf doen, en dat deed men ook. Afijn je kunt het allemaal nalezen op de website, www.ipp.org. Einde van het verhaal is dat we niet alleen uitstekende fietspaden hier in de buurt hebben, maar vrijwilligers en lokale overheden zich ook geroepen voelen het initiatief verder te nemen zodat we binnenkort door de breedte van Illinois kunnen fietsen op veilige paden. En de vrijwilligers zorgen er ook voor dat de paden in goede conditie blijven. Hulde!

Maar wel weer typisch Amerikaans is de marketing van het prairie pad. Meest recente voorbeeld is *Prairie Path Golden Ale* van *Two Brothers Brewing* in Warrenville. Dat is hier om de hoek. Ook dichtbij voor jullie via <http://www.twobrosbrew.com/>. Een *micro brewery* zoals ze hier met de dozijnen uit de grond schieten tegenwoordig. Dat van dat dit Belgisch bier is moet als een wensdroom gezien worden. Maar het zijn wel nastrevenswaardige intenties.

The (school)bus

Hoe kom je op het station? Nou, je kunt natuurlijk rijden. Zo komt 80% van de passagiers er, meestal met de eigen auto die op een van de uitgestrekte parkeerterreinen wordt neergezet waarna een korte wandeling de forens op het perron brengt. *Eat you heart out*, ANWB P+R.

Je kunt ook fietsen, zoals ik in het bouwseizoen (niet winter) doe, en dat zijn er meer want bij het station van Wheaton, naar mijn schatting 2000+ forensen per dag, staan er wel 30 fietsen in een rek. Toegegeven, dat is erg mager vergeleken bij de verchromde schitteringen die je bij Amsterdam Centraal tegemoet blinken. Men wandelt ook want het centrum van Wheaton is niet groot en vlak bij het station staan de hoogste flats in kilometers omtrek. De grote *consultancies*, bijv. *Arthur Andersen*, gebruiken ze om hun *college grads* te parkeren. Ze krijgen allemaal een rugzak en een aktetas met *company logo*

zoals ik dagelijks kan zien. De overgang van *Andersen Consulting* naar *Accenture* ging dan ook niet in stilte aan ons voorbij! En je kunt dus ook de bus nemen. Jawel, we hebben hier publiek vervoer! Niet veel, maar het is er. En mijn lijn, *feeder 707*, gebruikt echte *schoolbusses*! Jippieeeee! Een *feeder* is een buslijn die in de ochtendspit naar het station rijdt, en in de avondspits enzovoort. Dat is 80% van de *suburban* buslijnen (weet je nog, de 80-20 regel?). Tussen de spitsuren zijn het gewone *schoolbusses*, een knalgele verschijning die zeer algemeen is in Amerika. Kom ik in een nieuwsbrief over scholen nog op terug.



Samen in de bus

De bus heeft geen haltes. En ternaauwernood een vaste route. Dat komt zo. Er is een route, zelfs beschreven op Internet (<http://www.pacebus.com/> - druk op **Schedules/Fares** – zoek 707 op), met vertrektijden en al. En in de ochtend is het aan te raden zich op de route op te stellen op de aangegeven tijden. Maar er zijn geen bushaltes. Je steekt domweg je arm op, en de bus stopt. En na een tijdje kennen ze je wel (rondje rond de kerk!) dus stoppen ze van zelf.

Bij terugkeer naar huis wordt dezelfde rit in omgekeerde richting gereden, maar de passagiers kunnen de route amenderen in goed onderling overleg, dat doen we meestal de eerste meters na het weggrijden bij het station, en zo lukt het me meestal om ondanks dat ons huis niet aan de route ligt, ik moet 's morgens 400 meter lopen, voor de deur te worden afgezet. Openbaar vervoer plus zogezegd. Één chauffeur, Larry, maakt er een sport van om van iedereen de uitstap plek te kennen en zelf de route uit te stippelen. Heel apart, met dat

grote, onhandig manoeuvrerende gevaarte, door de wijk rossen.



Een schoolbus

Een schoolbus stoppen is nog een hele heisa. Schoolbussen zijn namelijk wettelijk beschermd. Als een schoolbus leerlingen inlaadt mag een auto niet passeren. Ook niet op de andere rijbaan. Ook niet als er meer dan twee rijstroken zijn. En men houdt daar zeer streng de hand aan. Dit geldt dus niet voor *commuter* bussen, maar sommige automobilisten blijven voor de zekerheid toch maar wachten. Als schoolbus gebruikt de bus grote rode knipperlichten op alle hoeken van voor- en achterkant. Als gewone bus worden de oranje lichten aan de onderkanten gebruikt. Hun *state* wordt op een paneel boven de bestuurder aangegeven, ook van de rem- en de knipperlichten. Het is dus niet moeilijk de netheid van de chauffeur te beoordelen. Op dit punt brengen de Nederlandse collegae het er beter af. Maar het is dan ook moeilijk om zo'n groot apparaat, met automaat en een loei van een diesel in het vooronder, in bedwang te houden.

Er is nog iets met die bussen. De wielindeling klopt niet. De voorwielen staan vlak achter de bumper, en de achterwielen twee meter voor de achterbumper. Precies omgekeerd als bij een echte bus. Dit vereist een heel andere bochten techniek. Eerder de bocht indraaien, maar ook verder omdat anders de ver uitdraaiende kont alles naast of op de rand van de rijbaan meeneemt. En het comfort, toch al geen sterk punt gezien de zeer kleine onderlinge afstand tussen de banken en het feit dat de bovenrand van de bank precies op achterhoofd hoogte in de weg zit, wordt er niet beter van. Maar het

heeft wel iets, met een *yellow magic bus* naar het werk.

Addendum – Mexicanen op het gras

Okay, drukke meetings in Amsterdam gehad, ik op korte termijn een verslag schrijven, op het werk lukt dat niet met al die mensen die langskomen voor een babbel, *voicemails* van de baas en de met regelmaat binnendruppelende overige telefoontjes. Oplossing; thuiswerken, een goede optie want vanaf thuis is de *voicemail* zowel als de email via AT&T snel en makkelijk bereikbaar.

Wat is dat voor gebrom? Wat hoor ik daar buiten? Het is de Mexicaan! En dan niet de leverancier van Nachos, Tacos en Marguerita's, maar de tuinman. De meeste Mexicanen in deze streken verdienen namelijk hun brood als tuinman, en bij onze huishuur is een abonnement op de tuinman inbegrepen. Je dacht toch niet dat ik zelf een halve hectare gras ga maaien? Nee hoor, deze heren kunnen het werk prima aan en zijn er veel beter bedreven in dan ik. Bekwaam draaien ze de mini tractor om takken en bomen heen, onderwijl de bladeren ook opzuigend. Een mooie grasmat, klaar voor de winter!

Update 11 September

De overlijdensberichten van de slachtoffers verschijnen nog steeds, nu niet meer elke dag, in de krant. Ik vindt dat een goede zaak, de nagedachtenis aan de doden, zeker van zulke wandaden, in ere houden is prijzenswaardig. Maar de toon waarop stuit mij tegen de borst. Als je deze berichten mag geloven werkten er alleen engelen in het WTC, en vlogen er alleen heiligen met de verdoemde vluchten. Dat kan ik niet geloven, maar is helaas een van die aspecten van de Amerikaanse cultuur waar een oude wereld bewoner moeite mee heeft. Het dodental loopt ondertussen nog steeds terug. Net de Bijlmerramp, maar dan anders.

Verder is de opwinding over de wandaden weer tot normale proporties teruggekeerd. De oorlog verloopt voorspoedig, dat helpt, de Democraten en Republikeinen ruziën weer als vanouds over de *pork*, het uitdelen van geld aan belangengroepen, de zogenaamde *pork-barrel politics*, een zeer niet verheffend gezicht van de Amerikaanse politiek. En men maakt zich, ik denk terecht, zeer druk over de nieuwe volmachten die John Ashcroft zichzelf en zijn companen heeft toebedacht.

Men neemt het credo om gewoon door te doen anders hebben de terroristen gewonnen heel serieus. Dat vindt ik wel geruststellend. En iedereen hoopt het beste op de goede afloop van de oorlog. Wat dat ook moge zijn.

Addendum - Taal

Nog een paar Amerikaanse uitdrukkingen die ik nog niet kende.

- *Plug 'n chuck* – doe maar wat
- *Use a Grandfather clause* – wat we al doen, mag altijd
- *This honks me off* – hier kan ik niet meer tegen
- *A happy dog scenario* – alles gaat goed

En nog enkele recente d'Utchlish uitdrukkingen die echt niet door de beugel kunnen. Sorry.

- Schrijf niet "*instead of*", maar "*as opposed to*"
- Schrijf niet "*he should be present at*", maar "*he should participate*". Anders denken ze dat je iets gaat presenteren, bijvoorbeeld een lezing of een wapen (*present arms*)
- Schrijf niet "*the filling in of*", maar "*the mapping of*". Tandartsen doen vullingen.
- Schrijf niet "*we have ceased to present*", maar "*chose not to deliver*". Tenzij de *presenter* is overleden, natuurlijk

- Schrijf niet "*(such-and-so) defines a common design*", maar "*(such-and-so) documents a common design*". Nederlanders definiëren. Amerikanen documenteren.

Een mooie uitvinding

Eindelijk hebben ze er iets op gevonden, dat gedoe met verlengsnoeren en kabelbundels die de huiskamer ontsieren en langs trapgaten omhoog lopen. Geen geklungel meer met bundels doorprikkers op stopcontacten en kabelbundels die op en af door kamers lopen, geen draden die bovenlangs gestoken net als de schoonfamilie op bezoek is er af vallen, of die langs deurdorpels iedere keer opnieuw weer worden los geschopt. Er is nu een oplossing: de PlatDraad, a.k.a. (ook bekend als) *FlatWire*.

De flexdraad is plat, heel plat, maar kan toch vele ampères van plek naar plek leiden. Hij kan in een hoek gevouwen worden, en je kunt er overheen behangen of verven zonder dat je het ziet. Nu moet ik er bij zeggen dat ze hier zelden behangen, en als ze dat doen is het zo dik dat het van zichzelf al rechtop blijft staan, maar toch. Een mooie uitvinding. Volgend jaar komt men met luidspreker en daarna met computer netwerk en telefoondraad versies. Het hele huis bekabeld achter het behang. En op de koppelingspunten is een beveiliging ingebouwd zodat als je er per ongeluk een spijker door heen jast je niet meteen onder de stroom komt te staan. Nou, dat noem ik nou een uitvinding die wel vooruitgang brengt! Voor meer informatie bezoek www.decorp.com. En anders kun je de draad gebruiken om een mooie koperkleurige strik om het Kerst cadeau heen te vouwen.