

## Excursions to Frisco

### Intro

Most of the times a lonesome traveler only comes and goes. In between his arrival and disappearance it is better for the moment, just to talk and exchange experiences, before giving opinions. Travel stories are always best made much later, when you're as a traveler are out of reach. Because the travel story is threatening. In his stories the traveler makes himself the center of the world by selling his truths in which the world is an object of consideration. Reading about oneself in a story of a visitor is stranger than hearing oneself on a tape recorder. It seems ridiculous just being someone peculiar. That's why a journalist is never really trusted. In return the journalist pretends to give some loyalty and objective comment. But he is not committed.

And then again, what is it a traveler has to offer? He might behave in a charming manner. He might seem familiar. But he might get away with it.

The traveler can lend his eyes to the people he meets. His eye sights gives something in return to the way the world receives him. In doing so, looking through the eyes of the stranger might give some mutual understanding. The traveler makes himself known as a stranger, by showing the world what seems so common, but is peculiar.

His insights are the thoughts in a disconnected position. A position of someone who doesn't share a common history. Exchanging experience by sharing histories of a different kind is an opportunity to broaden a perspective. But this depends on the attitude towards the stranger, as much as on the attitude and the willingness of the stranger himself. The stranger might be welcome. If he is entertaining it is likely he is liked. But his opinion is too hasty for a start. Never can the insight of the stranger be the real truth one asks for or expects, because the traveler does not live the circumstances he encounters.

The only insight he can offer is the thought of a lateral position, not being bound by a common sense or judgment. But the revelation of his secret, of what is going on in his mind, makes the enchantment of his strangeness disappear. In the first place he becomes just someone else, towards whom there is no obligation. It can be appreciated as a sign with a symbolical value, putting him on his feet again with a smile. But in the same instant a relation has developed. And the world has become smaller and wider for everyone. This is exactly what travelling brings about. Especially this widening is a liberating sensation!

The traveler cannot teach, he might deliver some inspiration. But inspiration makes the world go round, though it goes on without the stranger.

This is what my mind conjured up after visiting San Francisco for a second time and what I related back afterwards:

## **DE SIDDERINGEN VAN DE 'PAINTED LADIES'**

### **over vervoersmiddelen**

De stoomtreinen van voor de oorlog waren qua stijl overal ter wereld eigenlijk hetzelfde. Maar na de oorlog heeft elk land een trein gekregen met een eigen gezicht. Aan een trein herkent de reiziger het land van herkomst. Maar in het aanzien van dat eigen gezicht gaat het niet alleen om de mogelijkheid van een herkenning. Evenmin alleen om een bepaalde, typische karaktertrek. Het gaat veel meer om een inspirerende of fascinerende aantrekkingskracht. Een kracht die er toe aanzet er gebruik van te gaan maken als de stijl bevalt. Maar als die stijl bevalt, dan is dat een erkenning van een wederkerigheid. Men houdt van hetzelfde, men houdt van de stijlmiddelen waarin de cultuur van een land zich uitdrukt, zoals dat land zelf houdt van haar kwaliteiten. Raymond Loewy, de roemruchte Amerikaanse industriële vormgever, is de ontdekker van dit verschijnsel. In zijn ogen is de stijl van een product niet zozeer een kwestie van esthetiek. In de specifieke manier waarop een ontwerp een stijl aanwendt drukt zich direct de suggestie van kwaliteit uit. Zo wordt technische kennis met 'common sense' en goede smaak verbonden. Dit verkoopt! Vanaf zijn introductie van het pakje 'Lucky Strike' met de sigaret met de typische 'American Flavour' is zijn stelling steeds weer bewezen. Het pakje met de identieke voor- en achterkant verkocht in het formaat van een gigantische billboard, zichzelf.

In America houdt men van een robuuste, degelijke stijl. Meer nog dan in de industriële producten en de gebouwen, ziet men dat treffend in de middelen van transport. Met verve in de Amerikaanse slee, maar in optima forma in de trein: de 'Amtrak' kan tegen een stootje, is comfortabel maar stevig in elkaar gezet: zware onderstellen en ruime lichtmetalen rijtuigen. De vloeiende hoeken en strakke belijning suggereren souplesse. De stevige hoekige lok is op pure kracht ontworpen. Hij lijkt uit een blok gegoten. Het paart de suggestie van kracht aan die van comfort en het rustig voortbewegen. Wie zou zo niet willen reizen.

America is het land van de mobiliteit. In geen land ter wereld is men er zo op gericht snel ergens anders te kunnen zijn. Dit speelt op

verschillende schaalniveaus en in verschillende snelheden. De auto is het transportmiddel pur sang en tegelijk het symbool van status en comfort. Men huist als het ware in zijn auto en voor de auto wordt in huis de meeste plek ingeruimd. Dan is er natuurlijk nog de 'mobile-home', een uitwas van de 'american-way-of-life'. Het comfortabele huis op wielen, waarvan de camper weer een afgeleide is om ook op vakantie niet van gerief verstoken te zien. De Amerikaanse bewoner van een 'mobile-home' is absoluut niet aan te merken met het Europese denigrerende begrip 'woonwagenbewoner'. Zijn stijl is veel te comfortabel. Zijn behuizing is gewoon beter op de gesteldheid van het land en de werkomstandigheden afgestemd.

En wat te denken van de truck: het imposante en fiere werkpaard op wielen dat op een grandioze manier de Amerikaanse snelwegen zijn wil op legt. Ze vervoeren vracht zoals de binnenschepen in Europa, waarop de schipper eigen baas is. Maar een truck is meer het mengsel tussen een vrachtschip en een rijpaard waaraan de berijder is verknocht. De berijders van de trucks vormen een apart slag volk dat leeft volgens een strikte stijl en code: een uitzinnige overdrijving van de western-look, van de mythe van de vrijgevochten cowboy, die zich van niemand en niets iets aantrekt. De trucker zwerft als een zeeman over het uitgestrekte vasteland. De truckstops zijn zijn aanleghavens en via zijn boordradio houdt hij zich op de hoogte van de lotgevallen van zijn geestverwanten en navigeert hij zijn gevaarte door lokaal America.

Op z'n minst bezit een Amerikaan een auto en raakt erdoor bezeten. (Alleen niet voor de bewoner van Manhattan, die de auto niet meer nodig heeft omdat hij of zij zich de status en dynamiek van een wereldcentrum heeft eigen gemaakt.) Het ding bepaalt zijn gedrag. Want in een mobiel land vormen en bepalen de vervoermiddelen natuurlijk vergaand de gedragspatronen van de bewoners.

De trein is het vervoermiddel als men er de tijd voor neemt om zich te verplaatsen en tijdens het reizen visueel en lichamelijk comfort en gezelschap verlangt. Tegelijk verdwijnt in dat vervoermiddel - in de lounge - status en onderscheid. Want in een mobiel land is status per definitie weer vluchtig.

Het vliegtuig is het transportmiddel waarin het onmetelijke en onbegrensde continent oplost in de wolken en aan de horizon verdwijnt. In het vliegtuig blijkt het land van de onbegrensde mogelijkheden plotseling de afmetingen te hebben van een miniatuurwereld. Het vliegtuig heeft de 'american-dream' teruggebracht tot de schaal van Alice-in-Wonderland. In het vliegtuig lijkt het alsof alles je overkomt terwijl je je de laarzen van de reus hebt aangemeten. Je waant je erin dus samen met 'superman' uit de strip.

De reus is in dit geval de Jet. Door het vliegtuig is de Amerikaan elk gevoel van afstand verloren en denkt hij alleen nog in plaatselijke tijd die al vliegende weer overstegen wordt. Door het vliegtuig wordt de wereld werkelijk een sprookje waarin je je als Klein Duimpje als

in een droom een weg baant. In het stripgeheugen van de Amerikaan doet dit weer denken aan Little Nemo in futuristisch 'Slumberland'.

Een reisanekdote verheldert dit. Samen met mijn reispartner was besloten om de weg van Boston naar Los Angeles met de trein af te leggen. Tussen de twee afspraken in beide steden hadden we een tijdspanne van drie dagen ingepland. Op die manier konden we even in Flagstaff eruit om de Grand Canon in te duiken en weer uit te rennen. Op mijn programma stond om daar vliegensvlug een rolletje leeg te schieten op de granieten wanden van de kloof. Maar vlak voor het vertrek ontdekte ik dat Boston ook fotogeniek is. Het centrum is zakelijk, en dus hoog, strak en afstandelijk, een monument voor wat men met geld denkt te bereiken. In de voor Amerikaanse begrippen oude binnenstad is de 18-de eeuwse Quincy-Market schitterend 'opgegewaardeerd' tot een chique woon-en-winkelgebied. En het havenfront heeft een modern-klassiek-monumentale allure gekregen. Kortom, Boston is van plastic dat op kristal en marmer lijkt; of omgekeerd.

Ik rende met mijn camera rond en vergat de tijd voor een minuut. De trein reed in die minuut net het station uit. Ik had het nakijken samen met mijn reisgenoot, die uit zijn vel sprong. Iets wat men zich in het nette Boston nauwelijks permitteren kan. Toen ik hem weer bij elkaar had gegraaid, drong de situatie tot mij door. Het was de week van Thanksgiving en voor eens reist heel America met de trein om met een gerust hart plekken te bezoeken waarmee men zich nog verbonden voelt. De volgende dag vertrok de volgende trein richting Chicago, maar die was volgeboekt. Zoals alle treinen voor de volgende dagen.

Boston is een bedaarde stad die tot zakelijk beschouwen stemt. Het vliegveld is ondergronds met het station verbonden. Binnen een mum van tijd zaten we in een tweemotorige propeller-jet tegen de gekromde ruggen van 10 mensen aan te kijken die samen met ons in het smalle luchtvaartuig waren gepropt. We stegen op en zagen Boston als een lappendeken met flonkerende diamantjes onder ons verdwijnen. We daalden vrijwel onmiddellijk al weer af boven Albany, 100 mijl verderop. Daar haasten we ons naar het station, met een taxi over een verlaten verkeersweg die langs het stadshart slingert dat een 3-D grafische weergave is van de grondprijzen. Dat station deed ons aan Doetinchem denken. Maar dat kwam waarschijnlijk door de Nederlandse namen op de verkeersborden. Duidelijker dan in New York verraadt de stadsgeografie van Albany dat Hollanders hier hun voetsporen achterlieten. Daardoor lijkt de stads iets bekends te hebben en krijgt het stationsinterieur iets wat overeenkomt met een willekeurig NS-station.

Hier moesten we drie uur wachten op een trein uit Boston waarin nog altijd twee plaatsen voor ons waren gereserveerd. In een speelfilm zouden we natuurlijk halsoverkop vanuit een helikopter bovenop dat ding zijn gesprongen. Nu leek het alsof we haast eerder in Albany waren aangekomen dan we uit Boston waren vertrokken. Er leek aan onze reis drie uur loze tijd toegevoegd.

In America wil men ook altijd weer een stapje verder. Met de Spaceshuttle is de kosmos binnen handbereik gekomen. Weliswaar alleen nog maar weggelegd voor de astronaut. America is via de buis getuige van de verrichtingen van een robotische All-American-hero. Hij is de verpersoonlijking is van het technisch vernuft waarmee het land zijn grenzen denkt te verleggen tot in het oneindige, tot in een uitdijend heelal. Met de Space Shuttle projecteert America zijn geschiedenis in een toekomst die in de sciencefiction al aanwezig wordt gesteld. In dit stoere maar logge vervoermiddel waaraan een magistrale kracht ontspruit, verwordt mobiliteit tot de grootheidswaan van de beheersing van ruimte en tijd.

Maar een dergelijke grootheidswaan is misschien ook een omkering van een gevoel van minderwaardigheid in een omgeving waarin men geen contact meer weet te leggen. Misschien gaat er achter die stoere façade en die drang om de grenzen te verleggen wel een basale onrust schuil. De stoerheid wist alle sporen van zwakte en medeleven uit. Het doet voorkomen dat men nergens meer van afhankelijk is. Maar tegelijk geeft dat het onrustige gevoel hier niet thuis te willen of kunnen horen. En met de Spaceshuttle misschien zelfs niet op Moeder-Aarde. Of anderszins een gevoel geen geschiedenis te hebben omdat die zich in een ander continent of in het luchtledige bevindt. Misschien verklaart dit dat het voor Amerikanen zo belangrijk lijkt voor zichzelf een afkomst te construeren of in ere te houden. Een plek waar men vandaan komt en ooit is vertrokken.

### ***stijlvarianten***

De Amerikaanse inrichting van stad en land is op de geleding van de mobiliteit, recht toe recht aan afgestemd. Men houdt er niet van om omwegen af te leggen. Altijd moet duidelijk zijn waar iets naartoe leidt, al schuwt men enige overdrijving niet. Liever geen zachtzinnige franje of subtiliteiten.

Incidenteel en pas sinds kort wordt er in nieuwe woonwijken met slingerende en meanderende verkavelingen en verkeersontsluitingen geëxperimenteerd, naar voorbeeld van een Engels parklandschap. Maar nu al blijkt dat de volgende Europese mode, de neoklassieke robuuste stijl van Bofill, de Amerikanen veel beter ligt.

Aan het eind van de veertiger jaren was er een korte periode waarin het design wat wellustiger werd. Dit ging niet zonder toeval, hand in hand met een ongebreidelde aanzwengeling van de productie van het gestroomlijnde consumptieartikel. Op het oog is dit makkelijk verklaart: het was een gevolg van de introductie van industriële technieken voor gewelfd plaatwerk. Maar het consumptieartikel is bovenal - en veel meer in het oog springend - afgestemd op de smaak en de leefstijl van een publiek. In het begin van de vijftiger jaren heerste er nog geen afstandelijke en eenzellige zakelijkheid. Het

publiek moderniseerde en werd modebewust. Er was nog weinig aanleiding tot onderscheid. Mode was eerder bedoeld om opgewekt elkaars aandacht te trekken, dan zich er mee te profileren als een zelfstandig wezen. Het was de tijd van timide, gestileerde maniertjes en een vaak aanstellerige, vorm van aandachttrekkerij in de richting van de andere kunne met het stichten van een comfortabel gezinsleven in het vooruitzicht. Maar met een ondeugend trekje, een knipoog naar de wellust.

Nooit meer zijn mensen uit alle bevolkingslagen ooit zo direct op elkaar betrokken geweest. Ook internationaal.

In Europa werd Italië, in navolging van America, de bakermat van een nieuwe, spectaculaire consumptiecultuur en vormgeving. De Italiaanse verfijnde stijlopvattingen zijn echter weer in oppositie komen te staan met de trans-Atlantische traditie die daar al voor de oorlog was ontstaan. Gladde verfijning was de Amerikanen aanvankelijk een doorn in het oog.

Dit komt omdat elke mode en elke stijl iets toevoegt of accentueert wat in het voorgaande ontbreekt en appelleert aan een nieuwe mythe. In dit geval de mythe van het stijlvolle als accentverschuiving van de mythe van de degelijke aantrekkelijkheid. Die toevoeging wekt nieuwe lusten op, maar daarmee ook weerstand. De weerstand tegen de veronderstelling dat het oude heeft afgedaan ook al was het goed.

De stellingen van Loewy worden nu door alle industriële ontwerpers onderkent. Maar tot op de dag van vandaag zijn de fijnzinnige Milanese en de degelijke Amerikaanse ontwerpers nog steeds door een oceaan van elkaar gescheiden. De jappers hebben op hun beurt weer de Italianen in huis gehaald om hun auto's via de vormgeving een betere imago te geven, terwijl de verbeterde techniek van Amerikaanse origine is. Met die mix veroveren ze momenteel de markt in Europa en Amerika tezamen. En daarmee zullen zij zeer zeker die gekunstelde tegenstelling doorbreken.

Maar dit terzijde.

Het monument voor het robuuste Amerikaanse ontwerpen ligt in de haven van San Francisco. Het vormt tegelijk het monument voor wat Amerika in zichzelf waardeert en verheerlijkt. In een postmodern pleidooi voor de acceptatie van de Amerikaanse stijl is het dat, wat de Amerikanen door de Europeanen weer erkent willen zien. Want stijl is een verzoek tot dialoog, zeker als die een monumentale vorm aanneemt.

Het wordt belichaamd door een vrachtschip van 7000 ton: het enige Liberty-schip dat nog vaart, al is het dan voor gelegheidsreizen. Het vormt het laatste tastbare aandenken aan de oorlogstaak van een hele vloot en aan het ongeëvenaarde stukje lopende bandwerk dat ervoor geleverd werd. Het ligt als zodanig in die haven voor anker en wordt door een persoon, die tegelijk machinist, stuurman, kapitein en museumconservator is, in goede staat gehouden. Een navy-officer die de oorlog nog heeft meegemaakt en voor een Hollandse jongen van na die

oorlog wel bereid is vol trots zijn schip te tonen en de bigband muziek van Glenn Miller door het vooronder te laten schallen. Want het Liberty-schip is nog altijd symbolisch voor de nauwe band die Amerika voelt met het Europese vasteland, voor de rol van de Amerikanen als onze bevrijders en de krachtsinspanning die zij daarvoor geleverd hebben. Daar valt weinig op af te dingen.

Het schip is gebaseerd op een ontwerp dat als blauwdruk is gebruikt voor de productie van 2700 klonen. De eerste werd in 90 dagen in elkaar gezet. De laatste nog maar in drie! En al met al werden ze maar over een periode van vier jaar gebouwd, maar waren ze daarna, voor jaren, niet meer van de wereldzeeën weg te branden. Het was het eerste en misschien ook enige schip dat als een T-fordje werd gefabriceerd. Het toppunt van Taylorisme, ten behoeve van een goede zaak. Nu ligt het sereen aan de rand van de Presidio. Aan een pier die een eind de baai in steekt en uitkijkt op de Golden Gate. Op de ingangspoort van de baai, samen met dat andere pronkstuk van Amerikaans technisch vernuft en robuuste stijl: de karmozijnen hangbrug over de Golden Gate, die het stijlvolle en moderne embleem van de stad is geworden.

De Presidio was ooit de belangrijkste navy-uitvalsbasis naar de Pacific. Momenteel is het, hoewel volledig in takt, met air-strip en legerbarakken, voornamelijk het domein van joggers. Getraind wordt er dus nog volop, maar niet meer ten dienste van het vaderland maar in dienst van mind-en-body.

De oorlog is voor de productie van stroomlijn-aan-de-lopemde-band een revolutionaire periode geweest. De vliegtuigbouw zorgde voor aparte assemblagetechnieken voor de massaproductie van de Vliegende Forten en de Spitfires . De Engelse Gloucester, het eerste straalvliegtuig, was de kroon op het werk van de uitvinders van de massaproductie in aerodynamische stijl. De carrosseriebouw in America, Engeland, Italië, Frankrijk en Duitsland maakte hier dankbaar gebruik van en raakte na de oorlog van de stroomlijn bezeten, allicht om de zware tijden van de oorlog te doen vergeten. In Italië verscheen er zelfs plotseling als noviteit een voertuig op de markt, dat puur op een lichtzinnige vorm en niet op z'n gebruikswaarde was ontwikkeld: de scooter of eigenlijk de Vespa. De Vespa werd een cult-object als het androgyne vervoer-en-flaneer middel van de modebewuste jeugd. In Engeland hebben de mods tot diep in de zestiger jaren bij de scooter, opgesmukt met de meest bizarre verchroomde snuisterijen, gezworen. En dertig jaar lang bleef het design ongewijzigd, totdat de scooter voor een tijd uit het straatbeeld verdween. Inmiddels heeft de moderne jeugd de scooter opnieuw ontdekt.

De scooter heeft een stijl die niet verwijst naar welstand of sportief presteren. Het is een handig vervoermiddel in een benauwde stad of langs een boulevard waar de auto teveel ruimte in beslag neemt. Bij het

vervoermiddel hoort het vermogen om ermee voorbij te zwieren, in z'n eentje of met iemand achterop.

De scooter beweegt zich overal waar de auto niet kan gaan. Maar misschien is het ook een vervoermiddel dat men aanschaft omdat men zich nog geen auto permitteren kan. Dit kan de reden zijn dat de scooter in America niet erg is aangeslagen. De enige keer dat ik ooit een scooter in een Amerikaanse film zag was in Terminator met Arnold Schwarzenegger. De jeugdige vrouwelijke hoofdrolspeelster rijdt op een scooter door L.A. In de jachtige stadsjungle wordt ze de weerloze inzet in een strijd tussen een toekomstige stadsguerillero, waarvan ze de moeder wordt, en een robot die in het verleden dat voorkomen wil.

Misschien is het probleem dat de scooter te weinig imponeert en zich te apart beweegt. De enige mogelijkheid die het ding biedt is zich ermee af te zetten tegen al te stoer vertoon. Maar daarmee dreigt men met zo'n onmogelijk ding in de States op zijn of haar bek te gaan.

De Amerikaanse pendant is mogelijk de Studebaker, een gracieuze sportcoupe, alweer ontworpen door Raymond Loewy. De Studebaker heeft wel status en oogt wellustig en welvarend. Maar opvallend is dat er in de reclamerend voor de presentatie van het model voor 1950 een vrouw vrolijk en zelfbewust achter het stuur is geposteerd met haar nette vriendje bedeesd naast zich.

Hoewel de ontwerperswereld er voortdurend de loftrumpet over uitstak hield de wagen het maar vol tot 1957. Toen was de tijd van de verleidelijke vloeiende vormen, van chroom en vinnen, voorbij en werden de cabrioletten collectors items voor artistieke types. Het werd de tijd van de strakkere en grotere limo's en de gladde en snelle sportwagen, zoals de Corvette en Thunderbird. De man was zijn prestatiemachine weer de baas.

Later, in de tachtiger jaren, zijn de afgeronde aerodynamische vormen weer teruggekomen, maar de verleidelijkheid was omgetoverd in een koel berekende suggestie van dynamiek en snelheid. De glitter van de verchromde bumper werd vervangen door het zakelijke antraciet van doeltreffend matglanzend plastic. De open sportwagen, waarmee de eigenaar zich showde is nu vervangen door een glad en perfect maar onbereikbaar snelheidsmonster waarin de bestuurder schuil gaat achter matglas.

Stijl communiceert ongetwijfeld, door het tonen van een instelling. Alleen al via stijl uit men genegenheid en aandacht of afstandelijkheid en afwijzing. De taal die de vorm spreekt is niet van een orde die men als onbetekenende redundantie van de hand kan doen. Beseft niet iedereen dat een auto of een huis een gezicht heeft dat op een eigen wijze aanspraak maakt? Stijl toont het gelaat van de waar, onafhankelijk van de gebruiks- of ruilwaarde, als een appel aan de ogen die er op gericht zijn. Het effect van de Vespa en de Studebaker, de Mini of de Harley, de MG of de Jaguar worden niet door de trotse bezitters bepaald. De grap van het stijlvolle consumptieartikel is dat de bezitter geheel



niet ter zake doet. Hij mag hopen dat het imago van zijn gekoesterde bezit op hem afstraalt, maar lang kan hij daarvan niet zeker zijn. Het consumptieartikel raakt versleten en uit de tijd en de consument moet dat voor zien te blijven.

Het aanschouwelijke consumptieartikel, maar eigenlijk elk stijlelement in de omtrek, schept een sfeer om zich heen die een houding opwekt die men tegenover die omgeving aanneemt. Van het haast onopvallend aanwezige 'Amsterdammertje' tot de glorieuze Empire State Building. De stijl spreekt meestal een duidelijke alledaagse taal in algemene begrippen. Een stijl bedient zich van connotaties die soms dubbelzinnig zijn, maar ook vaak niet voor tweërlei uitleg vatbaar. De taal van de stijl is een moreel appel op het aannemen van een houding. Dat kan er ook een zijn van een afwijzing. Het appel van de vriendelijke maar bescheiden ogende 'cinquecento' is duidelijk, maar dit betekent nog niet dat men daarvoor valt. Geïmponeerd zijn door de stoere stijl dat alles in Amerika lijkt aan te nemen, betekent nog niet dat men Amerika zomaar in de armen sluit.

### ***stijlvolle stad***

Menig Europees hart wordt door America pas in San Francisco veroverd. Het mijne al in '73 toen ik er letterlijk een weeklang rondzwierf om er de sfeer op te doen van de vergane glorie van de zestiger jaren. Ik trof een aangeslagen stad die zich voorbereidde op een facelift. Frisco bevond zich in een interbellum tussen de hectische happenings van de zomers van de liefde en een zakelijke en attractieve opwaarderingsoperatie. Het hart was kaalgeslagen, de cable-car lamgelegd, Haight-Ashbury platgespoten, de Fillmore gesloten en de Wharf in reconstructie. De stad verkeerde in tijdelijke ruste omdat downtown het veld moesten ruimen voor de projectontwikkelaars. De planners en de buurtorganisaties lagen nog met hen in de clinch over het aanzien van de stad, over de horizonvervuiling die ze dreigden aan te richten. Maar de Piramide stond al ferm overeind om ervan te getuigen dat de laatsten aan een langer eind zouden trekken. Maar Frisco zou Frisco niet zijn als er toch niet op schoonheid gelet zou worden. Sinds de aardbeving van 1906 is de stad, ooit in razend tempo uit de grond gestampt na de goldrush van 1849, erg op haar uiterlijk gaan letten. De City-Beautiful beweging probeerde meteen de gevolgen van die catastrofe weg te wissen. Frisco is anders omdat men er daar een gevoel voor heeft catastrofale dreigingen te verbloemen met de middelen van de Beaux Arts en de pracht van de omgeving. Daar voelt iedereen zich zo mee verbonden dat het een havenstad is geworden met een zachtaardig karakter. De enige 'City' in Amerika die niet die sfeer kent die wel door Jane Jacobs als onherbergzaam werd afgedaan.

Maar eigenlijk doet dat zachtaardige vreemd, extravagant aan. Het is vooral een andere stijl van spreken. Een vrijere levensstijl. Er is sprake van een ander samenstel van leefregels waarmee het spel wordt

gespeeld om tot schoonheid te komen. Een ander ritme en rijm, een andere herhaling en overtolligheid, om de zaken voor de vergetelheid te behoeden. Dat alles om de omgeving op een bepaalde manier begrijpelijk te houden als een uitdrukking voor een eigen nadrukkelijke wil en expressie. Om de omgeving een bepaald decorum te verlenen. Maar gebaseerd op hetzelfde formele grid, zoals men dat overal elders in de States aantreft en hier zelf rigide over alle steile heuvels in gestanst.

Er wordt ergens anders de nadruk op gelegd. Niet op de wellust van het Amerikaanse grootkapitaal, maar op de veelvormige en kleurige pracht van de gebouwen. Niet op de eigen woning maar op een stad als geheel. Niet op de adequate bereikbaarheid met de auto, maar nota bene op het openbaar vervoer. De stad heeft met alle mogelijke vervoersmiddelen geëxperimenteerd. Van de trolley tot de tram, van de regionale trein tot de futuristische BART. En het is gelukt om er een regio van drie-en-een-half miljoen inwoners mee samen te smeden. Maar toch is het nog bovenal de stad van de imposante verkeersbruggen, waarmee men in de dertiger jaren de City met overkanten van de baai verbond.

In die stijl ademt de stad een verschil met de rest van Amerika. Maar meer nog dan dat verhult die stijl ook de breekbaarheid van het geheel. Stijl is nu eenmaal ook altijd een techniek om te ontwijken wat men liever niet tot uiting wil laten komen.

Daarvan zijn de gestuukte appartementsgebouwen, villa's en kastelen in het Marina District een prachtig voorbeeld. Ze liggen te blakeren in weldaad, op het aangenaamste plekje van de Bay-area, de Marina van Frisco. Schitterend gelegen aan de baai, op een steenworp afstand van de Presidio en de jachthaven.

De woongebouwen in de Marina hadden er eigenlijk niet mogen zijn. Zij zijn letterlijk op drijfzand gebouwd. Op het puin van de aardbeving van 1906 die de stad van de goldrush eerst in gruzelementen en vervolgens in de as legde.

Als alles in America zou tenderen naar nog meer van hetzelfde dan zijn zij daarop een aangename uitzondering. De stijl van de woningen in de Marina, maar dat geldt voor meer woningbouw in San Francisco, is de stijl van een korte periode van het begin van deze eeuw: de art-nouveau. Na de aardbeving werd de stad razendsnel herbouwd in hout en baksteen. En de art-nouveau was bij voorkeur een baksteenstijl opgesmukt met gestileerde ornamentiek en daklijsten. Vooral ogenschijnlijk persoonlijk en kleurrijk. Een ander voorbeeld zijn de 'Painted Ladies' rond het Alamo-park. Ze zijn kort na de aardbeving opnieuw opgericht of gelardeerd met materiaal dat tussen de puinhopen of in het water werd aangetroffen. Althans zo gaat het verhaal. Het zijn Victoriaanse 'mansions', maar met een ander voorkomen als elders in de States. Eclectisch en veelkleurig versierd met klassieke ornamenten, Griekse zuiltjes en kapitelen en arabesken op het dak staan sommigen potsierlijk te pronken.

## *pittoresk geheel*

Er gold in San Francisco na de aardbeving enige jaren een restrictie op de bouwhoogte. Die mocht niet meer zijn dan anderhalf keer de straatbreedte. Weliswaar werd die restrictie al gauw weer opgeheven. Maar inmiddels was een groot deel van de stad weer in aanbouw binnen het bestaande stratenpatroon. Het gevolg was dat de huizen tegen elkaar werden gezet en gesloten straatwanden vormden van aparte panden van twee of drie etages op een onderbouw. Erkers werden overmatig toegepast. Hierdoor deinen de huizen niet alleen mee met de hellingen van de heuvels maar golven ook de straat façades.

De Marina werd opgevuld met puin en daarmee vlak gemaakt. Hier werd ruimte geschapen voor de Panama-Pacific International Exposition van 1915, een Beaux Art Tentoonstelling voor het Amerikaanse continent. Het Palace of Fine Arts dat tussen de Marina en de Presidio ligt is hiervan een overblijfsel, een memento mori voor nooit uitgevoerde plannen om na de aardbeving van de stad het Rome van het westen te maken. Al voor 1906 lag er een masterplan om de stad te voorzien van radialen en brede boulevards en een systeem van parken. Ontwerper Burnham had het Parijs van Hausmann voor ogen om van de stad de mooiste stad ter wereld te maken.

Het eerste decennium van deze eeuw heerste er in San Francisco (zoals overigens in mildere mate ook in Amsterdam) een felle controversie in burgerlijke kringen over een keus voor schoonheid of voor zakelijkheid. De aardbeving had misschien de protagonisten van de stedelijke grandeur in de kaart kunnen spelen. Maar de aardbeving schafte het privé-eigendom niet af. En na de ramp had niemand tijd voor een debat over de toekomstwaarde van de stad. De stad werd in ijlt tempo op oude grondslag gereconstrueerd. Big Business trok aan het langste eind en schuwde politiek gekonkel niet. De idealistische stadsplanners mochten uiteindelijk het Civic Centre een monumentaal aanzien geven. In de Marina werd de grond verkocht aan de meer welgestelden die daar hun 'stucco chateaus en villa's' oprichtten.

Maar stijl kruipt waar het niet gaan kan. Zo niet via de planning dan drukt het wel via de aanblik van de gebouwen zijn stempel op de omgeving, om zo van een tijdsgeest te getuigen. Via het ontwerp ontsnapt de stijl aan de wurggreep van economische belangen. Tenzij de ontwerper door een stalinistische oekaze wordt gekapitteld heeft hij de vrijheid om met de smaak van de opdrachtgever te spelen. Natuurlijk speelt geld daarbij een rol, maar niet in de zin van een belangenafweging. Het imago dat de opdrachtgever prefereert staat maar al te vaak op gespannen voet met zijn zakelijke instelling. Het kan zijn dat hij zich een culturele beschaafdheid wil laten aanmeten. In ieder geval kiest hij een identiteit die in het gebouw tot uitdrukking moet komen en door de architect wordt aangereikt. Dan nog is de stijl geen schone schijn.

Want het gebouw trekt zich uiteindelijk niets aan van zijn bewoner of gebruiker. Het heeft de opdrachtgever of koper in de uitgesproken voorkeur tot een uitspraak verleid. (Mogelijk zelfs in de vorm van een freudiaanse verspreking. Voor de goede verstaander spreekt door de stijl ook de taal van een verlangen en een passie die aan het modeverschijnsel voorbij gaat.....)

Het lukte in San Francisco niet om de te herbouwen stad een monumentaal karakter te geven. Daarvoor zou een Frank Lloyd Wright, net als Berlage in Amsterdam, de vrije hand moeten hebben gehad om hele wijken als een geheel onder handen te nemen. De stijl van het individuele huis was toentertijd bij voorkeur de Art-Nouveau op internationale schaal. Het Fin-de-Siecle had geleid tot een geloof in de vernieuwende krachten van de burgerlijke kunst op wereldschaal. Vandaar dat die stijl nog steeds de sfeer van de stad bepaald als contrast met het aanblik van de postmoderne wolkenkrabbers.

De prachtigste exemplaren zijn nog steeds de "Painted Ladies" Omdat ze er als opgedirkte dames bijstaan werden ze in de volksmond zo gedoopt. Ondanks de zakelijke overwegingen ontstond, binnen het grid-systeem, een pittoresk geheel dat in America verder onvertaald is. Het lijkt alsof de woningbouw op het landschap is afgestemd, terwijl niets minder waar. Dat pittoresk vormde een fel contrast met het verleden van de stad - de ruige tijden van de goldrush - en de herinneringen aan de natuurramp. Maar voor de moderne architecten was dat pittoresk een doorn in het oog en een obstakel om goede stedenbouw te bedrijven. Dat zou het nog jaren blijven.

### ***idylle en catastrofe***

In de eerste tien jaar van deze eeuw werd San Francisco zowel letterlijk als sociaal door elkaar geschud. Korte tijd had de stad zelfs een socialistisch stadsbestuur toen het werkvolk het gekonkel van de omhooggevallen bazen beu was. Maar de invloed van het stadsbestuur op de ontwikkelingen in de stad is nooit zo erg groot geweest. Private Enterprise bepaalde de gang van zaken. En San Francisco ligt ideaal om er een haven te laten floreren. Die haven leverde de nodige welvaart en vanaf 1915 heerste er een serene en gemoedelijke sfeer in de idyllisch gelegen havenstad, al liet de depressie de stad niet ongemoeid.

Pas in de zestiger jaren maakt een nieuwe geest zich van de stad meester. De stad beleeft een nieuwe economische opbloeiperiode. De internationale zakenwereld stort zich op het centrum.

Maar de stad werd ook het centrum voor alles wat in de wereld alternatief is. Het werd het Mekka van de hippies en het Jeruzalem van de 'Flowerpower', residentie van 'the Love', de 'Airplane' en 'the Grateful Dead', uitvalsbasis voor de 'Merry Pranksters' van Ken Kesey en daarmee het hoofdkwartier van de 'Underground' die op wereldschaal de smaak van het grote publiek met muziek en LSD wilde ondermijnen.

De moderne jeugd gaf de stad plotseling een andere internationale allure met een hoop op nieuwe tijden. Voor de pophistorie is het de stad waar zowel de Beatles als de Sex Pistols op legendarische wijze afscheid namen van het publiek.

Bovengronds werd het Business District omgewalst en veranderd in een hypermodern en omhoog geschroefd zakencentrum. De Fishermanswarf, tot het begin van de zeventiger jaren een vissershaven in verval, werd opgekalefaterd. Nu is het de pleisterplaats voor luxe jachten en toeristen die zich vermaken willen. Op pier 39 werd een draaimolen geposteerd, waar vroeger de vissersschepen lagen aangemeerd. En ergens aan het begin van pier 39 kan men de quake-experience ondergaan, waarbij netjes wordt aangekondigd binnen hoeveel minuten die plaats zal vinden. 'The San Francisco-experience' wordt geafficheerd door een opzettelijk gescheurd bord waarop een brandende stad is afgebeeld.

San Francisco houdt al een mensenleven lang de schijn op van een moderne idylle. Een illusie, ontstaan nadat de wereld vergaan leek.

Het is de schijnbare verwezenlijking van een aangenaam bestaan waarin alle beslommingen als sneeuw door de zon verdwijnen. Van de wieg tot het graf is alles een comfortabele tijdsbesteding. De 'hardships-of-life' behoren tot het verleden al waren dat wel de ware levenservaringen die ons karakter toonden en bestaan zin gaven. Zolang die ervaringen in de vorm van vermaak kunnen worden opgeroepen hoeft men zich geen zorgen te maken. De droom van de 'Flowerpower' lijkt te zijn uitgekomen, al is er iets verloren gegaan. Want in een zorgeloze omgeving, is er niets meer over om voor te vechten, zelfs niet om te behouden wat men heeft. In San Francisco lijkt het lot goedgunstig gezind. Daaraan herinneren zelfs de drommen daklozen die zich elke dag verzamelen op Market Street, niet ver van het Civic Centre. Het aantal daklozen in SF is groter dan elders omdat ook voor hen in SF het leven aangener is.

In een bar merk ik, in een gesprek met een stamgast, plompverloren op, het gevoel te hebben dat de mensen in deze stad leven met een besef dat het elk moment kan zijn afgelopen. Verbaasd vraagt hij mij hoe ik daar bij kom. Het gevoel is nogal vaag, maar concreet wijs ik op de 'quake-obsessie' die uit de plaatselijke kranten blijkt. Eigenlijk doel ik op een idee dat alles hier naar Amerikaanse maatstaven te mooi, te netjes en te 'af' is en een zondagsrust ademt die naar de werkdag doet verlangen. Alsof de San Franciscaner na zes dagen te hebben gewerkt, de zevende dag tot in alle eeuwigheid willen doen rekken. Ik herinner me de aloude hit van The Mamas and the Pappas: "Monday, monday, ( can't trust that day)". Vertrouwt men in SF de dag soms niet waarop het harde leven weer begint, omdat men niet weet welke jobstijding die kan brengen?

"Nogal wiedes", repliceert mijn gesprekspartner "de stad is een jaar terug door een flinke aardstok getroffen, wat de nodige consternatie

heeft veroorzaakt. Maar er is niemand die daar nog langer van wakker ligt of bij stil wil staan". Ik wed met hem dat er elke twee dagen wel een bericht over aardbevingen in de krant staat. De barman geeft me bij voorbaat gelijk.

Frisco blijkt onder de met zorg beheerste oppervlakte een gespannen stad, zeker sinds de stad niet zo zachtzinnig met de neus op de feiten werd gedrukt. Eigenlijk al sinds de aardbeving in Mexico in 1985 worden de bewoners er voortdurend op geattendeerd dat de grote klap elk moment kan komen, maar welhaast zeker binnen dertig jaar. Een speciaal preparatieprogramma is in het leven geroepen. Dat licht de bewoners rond de baai voor over de te nemen voorzorgsmaatregelen en de juiste reacties tijdens of na een ramp. Maar het meest alarmerende is dat er nog steeds een grote hoeveelheid panden is dat nodig moet worden versterkt. Bij elke lichte schok houdt iedereen al zijn hart vast, want in de bouw is maar al te vaak met de kans op een aardbeving geen rekening gehouden. De overheid doet nog weinig om versteviging te stimuleren. Een noodprogramma voor gevaarbestrijding, tenminste voor lagere inkomens, is al jaren in voorbereiding en door de recente klap weer achterop geraakt. De eigenaren van woningen en kantoren doen weinig aan hun panden omdat het de huren te veel zou opdrijven. (Na de beving van '89 zijn alleen talloze eigenaar-bewoners begonnen om hun woningen shockproof te maken. Zij hebben hun lesje geleerd.)

De schok duurde maar acht tot vijftien seconden en het episch centrum lag 80 mijl verderop. Het stelde dus nog niet zo veel voor. (De beving van 1906 duurde een volle minuut en vond zijn oorsprong bij de Golden Gate. Over de gevolgen van die schok is pas enige jaren geleden een prachtig fotoboek uitgebracht met de veelzeggende titel: 'Denial of Disaster'. Ik denk dat het uitsluitend bezoekers van Frisco zijn, die het boek durven in te zien.) Maar toevallig was bij de beving van '89 de hele Amerikaanse sportpers directe getuige. In het stadion Candlestick Park vond op dat moment een baseball-wedstrijd plaats uit de World-Series. Spectaculaire beelden en dramatische reportages vlogen meteen de wereld rond.

De ervaring van de trillende aarde schijnt angstaanjagend en traumatisch te zijn. De binnenstad was als een kerstboom die door elkaar wordt geschud. Het glas spetterde op de straten. Maar voor eens werden nu eens niet de armsten maar de rijksten in de stad getroffen en bij hen komen de verliezen natuurlijk veel harder aan. Alleen in de Marina zijn er panden als een kaartenhuis in elkaar gezakt. De oorzaak bleek te liggen in de ondergrond. Het losse puin werd als door een trilnaald verdicht. Bovendien zijn de bakstenen muren van veel benedenverdiepingen nooit door een stalen frame verstevigd geweest, terwijl van die verdiepingen garageboxen zijn gemaakt. Her en der in de Marina gingen de gebouwen als het ware door de knieën en zakten onderuit.

Na de beving van '89 is er meteen een fotoboek gepubliceerd. Daarin wordt de ramp voorgesteld als een diepe tragedie en een heroïsche belevenis. Tegelijk wordt duidelijk dat de omvang van de ramp maar beperkt was. Nu wordt de aardbeving gezien als een vooraankondiging van een grotere catastrofe die zeker binnen niet al te lange tijd te verwachten is. Het lijkt wel alsof door de verwerking van de schok een mistroostig besef moest worden bestreden. In het boek klopt men zich op de borst over hoe kordaat en sociaal men geweest is. Maar iedereen weet dat de schok onomstotelijk heeft aangetoond dat men in SF niet met beide benen op de grond wenst te staan. In de opgeklopte heroïek wordt de verantwoordelijkheid voor een zeker noodlot ontkent

### ***parabel van de herrijzenis***

Ik ben hiermee op een merkwaardige paradox gestuit in de geschiedenis die ik geschetst heb. Op de plek in America waar een stevige houding op z'n plaats zou zijn hult de gebouwde omgeving zich in een aantrekkelijke maar zwakke gedaante. De 'Painted Ladies' van Frisco stonden te trillen als een riet toen hun waarheid werd geopenbaard. Ze staan daar op hun breekbare grondvesten te getuigen van een gebeurtenis die in het verschiet ligt. Hun getuigenis is de gebeurtenis vooruit gehold. De gevolgen van die gebeurtenis liggen in het heden. De oorzaken in de toekomst. Het geheim van de catastrofe is al geopenbaard voordat het noodlot zich heeft voltrokken. De bewoners van San Francisco zijn nu al verantwoordelijk voor het onheil dat door de natuur zal worden aangericht. Zij weten immers met stellige zekerheid dat de prachtige natuurlijk gesteldheid van hun stad iedereen weer ten gronde zal richten. Alleen degene die niet stil staat bij de toekomst laat zich binden aan een 'femme-fatale', aan een stad met een verblindende schoonheid. Aan een stad die ten dode is opgeschreven, nadat ze al een keer als een Phoenix uit de as is herrezen. Of moet het worden omgekeerd: de 'femme-fatale' verleidt tot het opgeven van een rationeel te verwachten perspectief om zich te verbergen achter een illusie. Laat men in America voor de schoonheid dan toch soms het zakelijk inzicht varen? Wordt de robuuste houding juist door de schoonheid verblindt?

Bij de herrijzenis van San Francisco moet men onwillekeurig denken aan het verhaal van Borges over de roos van Paracelsus. Paracelsus kon de roos niet uit de as tevoorschijn toveren toen een leerling hem daarom vroeg als teken van zijn kunsten. Maar toen de leerling was vertrokken goot hij de as in zijn hand. Hij sprak een woord en de roos herrees. De Architectuur kon als heelmeeester van alle maatschappelijke kwalen, San Francisco niet uit zijn as laten herrijzen. Maar met het dubbel begrip 'Art-Nouveau' herrees de stad als vanzelf. Maar het verhaal van Borges verteld niet wat men moet geloven. Verrees de roos alleen in de verbeelding van de heelmeeester? Paracelsus is

een charlatan gebleken als grondlegger van de sinjatuurleer. Maar tegelijk heeft zijn methode van vorsen de medicijnkunde voortgebracht (, waarmee zijn woonplaats Bazel nog steeds woekert). Medicijnen zijn een zegen voor de mensheid, maar ze richten de mensheid mogelijk even zo goed te gronde. Maar in de verbeelding van de heelmeeester zal dit nooit het geval zijn. Wie weet vervalt de roos van de heelmeeester onmiddellijk tot stof als zijn verbeelding een andere realiteit creëert. In ieder geval moet men met die mogelijkheid rekening houden. Van dit besef is iedereen, ook de heelmeeester, waarschijnlijk altijd al doordrongen. Maar meestal wordt dat dan vooral door de heelmeeester weggedrukt. Pas als het gouden kalf is verdronken dempt de ontdekker van de bron zijn put. Pas als het gif in het water is uitgewerkt.....

Het hele verhaal van de roos is een metafoor voor het spel met de apocalyptische voorkennis van de ziener, met de inzichten van de planner. Over het effect van het woord op de verschijning en verdwijning van de Apocalyps valt weinig te zeggen. Ook de herrijzenis uit de as kan louter toeval zijn. Maar dat er een weten is dat aan het woord vooraf gaat is zeker. Dat is het weten van de ziener of de planner. En hij is de ziener en de planner, omdat hij de enige is die niet intuïtief handelt en de kennis verdringt, maar goed- of kwaadaardig toepast. Het enige waardoor de sjamaan zich van de gewone sterveling onderscheidt is dat hij zijn naïeve houding heeft laten varen.

In oktober '89 heeft iedereen in San Francisco de voortekenen kunnen aanschouwen. De natuur heeft pardon getoond en America de mogelijkheid gegeven te beseffen dat het geen zin meer heeft het taboe op de toekomst nog langer voor zich uit te schuiven. En dezelfde geschiedenis toont aan dat America gezegend is onder alle naties. Tot twee keer toe heeft America op het laatste nippertje het lot van wereld in eigen hand genomen. Aanvankelijk moeizaam, maar uiteindelijk kordaat heeft het land collectief ingegrepen om een brute verstoring van de wereldorde, een sociale (en nucleaire) Apocalyps, te voorkomen. Vanwaar zo'n onbezonnen houding op eigen grondgebied?

### ***toekomstbeeld***

In het kleine Holland begreep men, na de watersnoodramp van 1953, dat men de bescherming tegen de onberekenbare en machtige Noordzee had verwaarloosd. Als excuus gold natuurlijk dat de oorlog een zware last op de schouders van het land en zijn bevolking had gelegd. Jarenlang was er geen tijd en geld geweest om de dijken te onderhouden. Maar Zeeland streed al zo lang tegen het wassende water. In het wapen van de provincie die door de zeearmen wordt omklemd, stijgt de leeuw boven het water uit. Maar na vele eeuwen was het water tot aan de lippen gestegen en de bodem verzilt. Van de noodzaak om tegen de zee te strijden had de zeelander een bestaansvoorwaarde gemaakt. Zoals voor de



masochist de kwelling plezier geeft en levensnoodzaak wordt. Maar het geleden leed bepaald de limiet. En met verstand wordt bepaald welke dam daartegen is op te werpen. Holland ontwierp een deltaplan dat voor eeuwig en altijd de zee buiten de deur houdt. De uiteindelijke overwinning op de zee is de overwinning van een nuchter verstand. Het arbeidsoffer dat heel Holland zich getroost heeft om Zeeland voorgoed aan de zee te ontrukken en zijn passie te doen vergeten was van grote waarde. Nu is Zeeland Zeeland niet meer en zou eigenlijk Deltaland moeten worden gedoopt. Maar het verlies van een authentieke identiteit is geen stuiver waard als die wordt afgemeten tegen de kosten van een catastrofe die men kan voorkomen. Nu is de toekomst onder controle. Het enige wat daardoor kan worden gefrustreerd is alleen een basale doodsdrift.

Recent hersenonderzoek heeft aangetoond dat de frontale lobben, waarover de dieren niet beschikken, een aandrang herbergen die sterker is dan alle andere driften tezamen. Deze aandrang is aangemerkt als de 'futuredrive'. Wat meer verbazing wekt is dat deze drift op fenomenale wijze wordt gevoed. De capaciteiten waarover een mens beschikt om van te voren te bepalen hoe de toekomst zich zal ontwikkelen gaan elk verstand te boven. Iedereen weet dus al wat er morgen zal gaan gebeuren. Maar de uitkomsten van die berekeningen zijn vaak niet welgevallig.

Daarom worden ze veelal in directe zin verdrongen. Wat de hersenen het bewustzijn wel kunnen toestaan wordt in de gedachtewereld verwerkt als rationele hersenschimmen.

De toekomstberekening koppelt terug op het hele driftleven. Maar de toekomstdrift staat hiertussen. De andere driften kunnen voor korte of langere tijd frustratie verdragen. Maar wordt de toekomstdrift gefrustreerd dan raken de hersenen vrij spoedig in een overspannen staat en slaan op tilt. Ze gaan links en rechts over tot een van de drie dierlijke paniekreacties van vluchten, vechten en vooral verlammen waar ze zenuwslopend al te lang in verstarren. Er valt dan via e.e.g.'s een voortdurende danige overactiviteit te constateren. Dit uit zich bij de meesten in manisch depressieve verschijnselen. Hiermee wil gezegd zijn dat niet moet worden onderschat wat de gevolgen zijn van het voortdurend onder druk staan van desastreuze vooruitzichten. Het leven onder de constante druk van de dreiging van een ramp zal aanleiding zijn tot allerlei manische verschijnselen en vluchtgedrag. Zoals de titel van het boek over de ramp van 1906 al luidde: 'Denial of Disaster'.

Het komt me voor dat men in America, maar met nadruk in Californië, op twee manieren aan een toekomstperspectief probeert te ontsnappen die men zich alleen maar als dreigend voorstellen kan. Men vlucht in het heden en probeert diens geneugten door een extase in de tijd te bevriezen. Daarnaast probeert men de dreigende toekomst door

fantastische voorstellingen te bezweren. Door zich zo letterlijk mogelijk in de illusie van een beheerste kosmos te verplaatsen denkt men zichzelf onkwetsbaar. Maar zowel in de extase als in de fantasie voelt men de zinderende spanning van paniek door merg en been.

De aanwezigheid van die spanning wordt duidelijk getoond in de film en de media. Ik hoef maar te wijzen op het succes van de films 'The Terminator' I en II. In deze films grijpt de toekomst in het heden in als een spel tussen oorzaak en gevolg. In de film is het de vraag wat vooraf gaat. Maar haast ongemerkt gaat de toeschouwer er aan voorbij dat men in een vicieuze cirkel gevangen zit. Via de onmogelijke toekomst komt men steeds weer in het heden terug, waarin de jeugd de toekomst heeft maar aan toekomstige machtsvertoon is overgeleverd.

Een ander voorbeeld is 'Blade Runner'. Die film laat in een onmogelijke toekomst al te menselijke robots naar de aarde terugkeren om een menselijk bestaan op te eisen. De robots (astronauten?) zijn begenadigd, maar ontberen een verleden. Aan dat gebrek zijn ze te herkennen. Het is de 'Blade Runner' die hen traceert en uit de weg ruimt, als zij amok dreigen te maken. Maar in hun brein is de catastrofe al ingebouwd. Zij leven terminaal, in korte tijd zullen ze vergaan. Zij zijn zich hiervan bewust en de film eindigt met dit onontkomelijk lot. Kan Hollywood zich de toekomst ooit anders voorstellen als catastrofaal? Het afgelopen jaar vertoonde de Amerikaanse tv een remake van de film 'Earthquake' uit '81. Na oktober '89 laat de collectief gefrustreerde toekomstdrift geen vluchtwegen meer open.

Kan Californië zich ooit ontworstelen aan de wurggreep van een catastrofaal besef? Ik ken er de realiteit van alledag niet. Alles wat ik daarover kan zeggen is aanmatigend. Maar een ding is zeker. Voordat de zaak doldraait komt het aan op het gezond verstand van de politici, technici, planologen en buurtorganisaties en hun gevoel voor het rentmeesterschap der aarde. Tot nu toe zijn al die verschillende mensen niet zo erg verenigbaar gebleken. Maar er zijn keuzes en voorstellingen te maken die misschien een gemeenschappelijke toekomstbeeld kunnen schetsen. Is het moment aangebroken waarop men het noodlot niet langer mag tarten? Dat is de vraag die zich sinds oktober '89 heeft opgedrongen. Als collectief die vraag met ja wordt beantwoord dan is collectief te bepalen welke offers daarvoor te brengen zijn. Voorstellingen kunnen op het beantwoorden van die vraag en het bepalen van de offers van invloed zijn. Visionaire en nuchtere voorstellingen van gevolgen en mogelijke oplossingen zijn door de planners aan te dragen. Voor San Francisco zijn er inmiddels al vele de revue gepasseerd en alleen die voor het Moscone-Center, dat zich niet te zeer van de grond mocht verheffen, wordt gerealiseerd. Als eerbetoon aan de in '78 vermoorde burgemeester. Over monumenten voor catastrofes is men het tenminste eens. Maar dat zijn geen oplossingen.

De meest vergaande visie is natuurlijk om massaal elders te gaan wonen. De vraag is weer meteen waarom die visie zo vergaand is. De meest

nuchtere voorstelling is de keus voor een veilig gevoel. Maar waarom zou men het gevaar schuwen?

Over de liefde voor de Quakerstate, de hedendaagse passies van de bewoner van Californië, de verleidelijke schoonheid van San Francisco en een verlangen naar de catastrofe kan ik alleen verhalen. Een oudere dame die afkomstig is uit het Oostblok zou hebben gezegd, nadat ze na de beving van '89 van de schrik was gekomen: "Mijn filosofie is, wat kun je doen als het voorbestemd is. Ach, dit is lang zo erg niet als de terreur van de communisten waaraan ik ontvlucht ben". Blijkbaar is er een moment van vluchten, maar ook een plezierige sensatie die door de spanning wordt opgewekt, nadat de vrijgekomen schrik ontlaadt. In ieder geval is er een opgelucht moment nodig om tot relativerende observaties te komen. Het moment waarop het voor even voorbij is en men alleen nog staat na te sidderen.

Met dank aan Peter Prowler, die mij zijn plannerswereld deed leren kennen en waaraan ik dit verhaal weer toevertrouwde.

Voorjaar 1990

Johan Meijer