

Muzikale mobiliteit per postkoets

Jan Nuchelmans Dankzij de moderne techniek kunnen we wereldwijd live concerten bezoeken of op afstand beluisteren. Wat was de actieradius van orkesten en componisten in de eeuwen vóór de uitvinding van het vliegtuig en de radio?

Onlangs hoorde ik op een dinsdagavond in de Parijse Cité de la Musique een fortepiano-recital van Melvyn Tan en op donderdagavond Bachs *Hohe Messe* door de Nederlandse Bachvereniging in Den Haag. Tussendoor had ik in Keulen het Mahler Chamber Orchestra kunnen horen met Anne Sofie von Otter of in Madrid een uitvoering van de *Messe de Minuit* van Marc-Antoine Charpentier kunnen bijwonen. De moderne techniek staat voor niets: snelle treinen en prijsvechtende vliegmaatschappijen brengen ons in iets meer dan een zucht vele steenworpen ver. Gerenommeerde dirigenten accepteren verplichtingen over de hele aardbol en brengen meer tijd in vliegtuigen door dan op de bok. En voor orkestmuzikanten in het barokcircuit is het de gewoonste zaak van de wereld om onafgebroken diezelfde wereld te bereizen. Internationale mobiliteit is aan de orde van de dag.

Dat rusteloze reizen lijkt iets van de laatste

decennia, maar we vergeten voor het gemak soms dat ook de actieradius van veelgevraagde klavierleeuwen als Franz Liszt ruim anderhalve eeuw geleden tot buiten de grenzen van Europa reikte. Spanje, Portugal, Engeland, de Baltische staten, Rusland, de Balkan, het waren door afstand of verbindingsmogelijkheden niet de meest voor de hand liggende reisdoelen. Treinen waren er in Liszts begintijd nog niet (in Duitsland werd de eerste spoorlijn in 1835 in gebruik genomen, Nederland volgde in 1839; een min of meer dekkend spoorwegnet liet nog lang op zich wachten). Regelmatig werd er per schip gereisd: op 19 november 1842 schrijft Liszt een brief aan François-Joseph Fétis, op het stoomschip tussen Keulen en Rotterdam. Zijn laatste grote concertreizen voerden Liszt in 1846-1847 naar onder meer Frankrijk, Weimar, Wenen, Praag, Hongarije, Roemenië, Constantinopel en de Oekraïne. Liszt zou een goede *frequent flyer* zijn geweest.

We kennen natuurlijk ook de verhalen van Mozart, die een niet onbelangrijk deel van zijn jeugd doorbracht in postkoetsen en diligences; stoomschepen waren er nog niet, vervoer over water ging per trekschuit of zeilboot. Het traject Brussel-Parijs duurde in 1763 drie dagen, met een daggemiddelde van tachtig kilometer. Regelmatig is in Leopolds brieven sprake van averij, gebroken assen of wielen. Het reizen was geen sinecure en we zwijgen over de soms erbarmelijke omstandigheden waaronder moest worden overnacht.

Toen Händel in 1750 Nederland doorkruiste, raakte hij tussen Den Haag en Haarlem ‘*terribly hurt*’, volgens de *The General Advertiser* van 21 augustus, die eraan toevoegt dat de meester gelukkig ‘*now out of Danger*’ is. Of het een ongeluk van de postkoets was, een overval of iets anders, weten we niet, maar het had weinig gescheeld of de muziekwereld had binnen een maand twee van zijn grootste coryfeeën verloren: Johann Sebastian Bach had namelijk op 28 juli van dat jaar in Leipzig het tijdelijke met het eeuwige verwisseld.

Gekaapt door piraten

Zonder risico was het reizen zeker niet. Constantijn Huygens liet in 1620, op zijn

Het traject Brussel-Parijs duurde in 1763 drie dagen

Grand Tour in Italië, muziek naar Nederland verschepen. Zelf bleef hij nog een poosje; daarmee bespaarde hij zich het lot van zijn zending, die onderweg door piraten werd gekaapt. Wat zou er van Huygens zijn geworden? Johann Jakob Froberger ontsnapte aan de dood toen hij in de buurt van Leuven in 1652 door Lotharingse soldaten werd overvallen en van al zijn bezittingen beroofd, voor de componist aanleiding tot het componeren van een indringende *Lamentation*. Op een reis naar Londen werd zijn schip door zeerovers gekaapt en opnieuw redde Froberger slechts het vege lijf. Het avontuur vond waarschijnlijk zijn weerslag in de *Plainte faite à Londres*.

Het is duidelijk: ondanks dergelijke risico's wisten onze verre voorvaders heel goed wat er in Europa te halen viel en deden dat ook met graagte. Betere werkomstandigheden, meer mogelijkheden, hogere salarissen, internationale roem, het zal allemaal meegespeeld hebben, wellicht was men ook uitgekeken op zijn oorspronkelijke omgeving. Misschien speelde de zucht naar avontuur een rol, of gewoon de nieuwsgierigheid. In ieder geval moet de aandrang sterk geweest zijn voor je in die tijden op pad ging. Er heerste aanzienlijk meer onzekerheid of je wel op je einddoel aankwam dan tegenwoordig met de Nederlandse Spoorwegen; herfstbladeren waren er ook toen, en de winters waren vaak beduidend minder gerieflijk dan die van 2007.

De reisbereidheid van de componisten droeg ertoe bij dat aan de schitterende Italiaanse renaissancehoven, waar adellijke families als Gonzaga, Este, Medici en Sforza elkaar in pracht en praal naar de kroon probeerden te steken, de muziek van ‘Nederlanders’ als Josquin des Prez (alias Joosken van der Weijden), Pierre de la Rue (alias Peter van Straten) en Jacob Obrecht (geen alias) op de lessenaars stond en de componist in het koor. Hertog Ercole d’Este uit Ferrara stuurde in

1502 zijn hoveling Gian de Artiganova naar de Lage Landen om een nieuwe ster voor zijn hofkapel te contracteren. De gezant signaleerde aan zijn broodheer twee mogelijke kandidaten, Josquin des Prez en Heinrich Isaac, en beschreef beknopt hun kwaliteiten en eisen: 'Isaac is zeer geschikt en een prettige persoon in de omgang maar Josquin componeert beter dan Isaac. Hij doet dat echter alleen maar wanneer hij daar zelf zin in heeft. Hij is bovendien beduidend duurder dan Isaac.' Ercole ging uiteindelijk voor de kwaliteit van Josquin. *L'histoire se répète*, maar in een hoger tempo: vijfhonderd jaar later vliegen Italiaanse *talent scouts* in luttele uren naar de noordelijke kuipen en velden op zoek naar talent voor in de Italiaanse arena's. Ook daar gaat het soms om artiesten.

Een van de noordelijke talenten die in de renaissance afzakte naar het Zuiden, was de jonge Orlande de Lassus uit Bergen in Henegouwen. Als jongenssopraan in dienst van hertog Gonzaga naar Italië gekomen, hopte hij van hof naar hof: hij verbleef in Mantua, Milaan en Napels om ten slotte, 21 jaar oud, kapelmeester te worden van St. Jan van Lateranen in Rome. Zijn Italiaanse omzwervingen leidden tot de verbastering van zijn naam tot Orlando di Lasso, de naam die hij bleef voeren toen hij van 1556 tot zijn dood in 1594 het Münchense hof van Albrecht V van Beieren diende. Een van zijn leerlingen daar was de jonge Italiaan Giovanni Gabrieli; ook hij was enige jaren op drift voor hij zelf aan het begin van de zeventiende eeuw als leraar de magneet werd die toekomstige grootheden als Heinrich Schütz naar Venetië trok.

Zijden lakens

In 1457 of 1458 beviel Lysbette Gheeraerts, echtgenote van de Gentse stadstrompetter Willem Obrecht, van een zoon, Jacob. Optredens van Willem en zijn medeblazers zijn regelmatig gedocumenteerd buiten Gent, tot in Noord-

Frankrijk en de noordelijke Nederlanden. Dat heeft misschien Jacobs reislust gewekt. Zijn eerste standplaatsen, Bergen op Zoom, Antwerpen en Brugge, vergden geen lange reizen en ook de gang naar het Noord-Franse Cambrai was te overzien, maar toen Ercole d'Este van Ferrara in 1487 Obrecht uitnodigde naar Italië te komen, moet er een serieus reisplan zijn gemaakt. De tocht duurde ongeveer een maand. Jacob werd in Ferrara in de watten gelegd, of beter nog: bij zijn aankomst zorgde Ercole er hoogstpersoonlijk voor dat de meester uit het Noorden zijden lakens op zijn bed kreeg! Na enkele maanden keerde Obrecht terug naar Brugge en de volgende tien jaar was hij afwisselend in Brugge, Antwerpen en (met een beter salaris) in Bergen op Zoom te vinden. Opnieuw lonkte Ferrara: de hertog bood hem de plaats aan die was vrijgekomen door het vertrek van Josquin des Prez. Het zou Obrechts laatste reis worden. In september 1504 geïnstalleerd als kapelmeester van hertog Ercole d'Este, stond hij vijf maanden later werkeloos op straat, aan de kant gezet door de opvolger van de in januari 1505 overleden Ercole. Enkele maanden later sloeg het noodlot toe: Obrecht wordt het slachtoffer van de Zwarte Dood.

Ook vóór Obrecht kunnen we reislustige componisten en muzikanten aantreffen. Wat te denken van Oswald von Wolkenstein (ca. 1377-1445), die in zijn autobiografische liederen gewag maakt van zijn verblijf in tal van Europese landen en Klein-Azië, en van de grote Franse dichter-componist Guillaume de Machaut (ca. 1300-1377), die in zijn jonge jaren als secretaris van Jan van Bohemen zijn broodheer op veldtochten door heel Europa vergezelde?

De mobiliteit in muzikaal Europa (en laten we de bouwmeesters en schilders niet vergeten!) was – de hier aangehaalde voorbeelden zijn bepaald geen incidenten – groter dan we wellicht zouden vermoeden. De uitwisseling tussen ver

Jan Nuchelmans

is onder meer medeoprichter van
het festival Oude Muziek.

uit elkaar liggende plaatsen zoals we die tegenwoordig kennen, is er dus veelal in het verre verleden ook geweest, al zijn onze communicatiemogelijkheden dankzij mail en mobieltjes uiteraard veel sneller geworden. Ook het reizen zelf heeft inmiddels zeer aan tempo gewonnen en zal vandaag de dag doorgaans op een aanzienlijk comfortabeler manier plaatsvinden dan in de renaissance of zelfs nog in de negentiende eeuw.

Muzikanten reisden in het gevolg van hun broodheren mee, niet alleen in hun eigen land, maar ook op grote internationale reizen. Tijdens het Concilie van Konstanz (1414-1418) troffen muzikanten uit de hofhoudingen van tal van Europese hoogwaardigheidsbekleders elkaar. De bij dergelijke evenementen plaatsvindende kruisbestuiving heeft in hoge mate bijgedragen aan de totstandkoming van een uniforme Europese muziekstijl. Zonder de reislust van onze voorvaders had het huidige muziekleven er beslist anders uit gezien.

Verkorte weergave van een tekst uitgesproken op
10 februari jl. bij de bijeenkomst *A European Cultural
Canon - part 2*