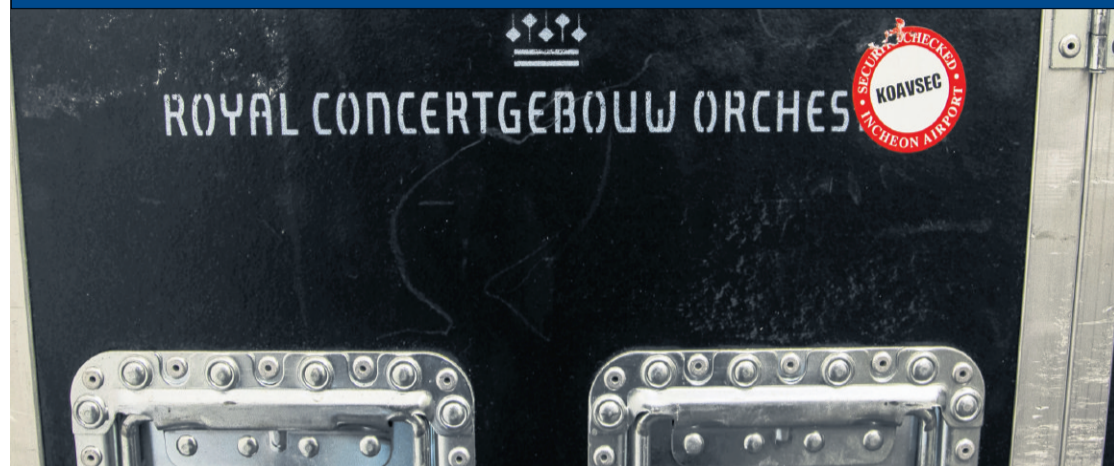


Koninklijk Concertgebouworkest

Het Concertgebouworkest is vandaag 180 man sterk vertrokken op reis naar Rusland, Azië en Australië. Wat komt er achter de schermen kijken bij een vier weken durende orkesttournee?



De instrumenten van het Concertgebouworkest werden eergisteren ingeladen voor het laatste deel van de World Tour ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan.

De muziek Thermojasjes voor de violen en brandblussers van de NASA

Door onze redacteur
Mischa Spel

AMSTERDAM. Dinsdag was de laatste repetitie "thuis". Nog één ochtend konden chef-dirigent Mariss Jansons en de musici van het Concertgebouworkest schaven aan de tourneeprogramma's. Vanochtend zijn de 140 musici en circa veertig man ondersteunend personeel vanaf Schiphol vertrokken voor de laatste etappe van hun wereldtournee: een reis van vier weken die van Sint Petersburg via Moskou, China en Japan voert naar Australië - waar het 125-jarige orkest nog nooit eerder speelde. „Men verheugt zich daar echt op ons”, lacht tourneemanager Else Broekman. „Er is bijna elke dag wel een borrel of barbecue georganiseerd.”

De instrumenten zijn al in Rusland, vervoerd met eigen grensdocumenten. „De Russische douane is extreem streng”, zegt orkestbode Johan van Maaren. Alle items die dinsdagochtend in strakke choreografie (benodigde laadtijd: één uur) in de truck zijn geladen, zijn minutieus opgevoerd in de grenspapieren. „548 items, samen goed voor 6.000 kg aan muziekinstrumenten. Van alle strijkstokken en violen moesten we voor de inkleding foto's van de voor-, zij- en achterkant maken en die overleggen.”

De musici vliegen vandaag in één strakke lijn naar Rusland, maar hun instrumenten

maakten een omweg. Eerst naar Stockholm, daar op de ferry naar Helsinki, dan met de truck door naar Sint Petersburg.

„Polen en Letland hebben wachttijdrisico's aan de douane”, verklaart Wencke Klunder, manager orkestlogistiek van het Koninklijke verhuisbedrijf De Gruijter & Co, sinds 2011 de vaste transportpartner van het orkest. „Door een stukje reis per ferry te doen, konden onze truckchauffeurs even rusten. En we kwamen nu direct vanuit een EU-land Rusland binnen, wat douanetechnisch gemakkelijker is. Of je nou instrumenten verplaatst of een Rembrandt - de voorzieningen zijn hetzelfde. Maar hier staat alles onder tijdsdruk. Dit is kunsttransport in de hoogste versnelling.”

Ook orkestdirecteur Jan Raes noemt het proces „enerverend”. „Het instrumententransport is datgene waar ik me het meeste zorgen over maak. Voor het traject Sint Petersburg-Moskou is politie-escorte geregeld. En het weer is mild, dus ik verwacht echt wel dat alles goed gaat. Maar dan nog. Voor die 800 kilometer dwars door Rusland staat één nacht. En marge is er niet.”

De Gruijter bouwde voor het orkest een eigen vrachtwagen, voorzien van GPS, klimaatcontrole en een brandblussysteem op basis van zuurstofextractie, voor NASA ontwikkeld voor de ruimtevaart. Want als er al brand uitbreekt, zou blussen met poeder of water net zo schadelijk zijn voor de strijkinstrumenten (de totale waarde van

TOURNEE

In cijfers

28
dagen**180**meereizenden:
musici en personeel**3**

continenten

4

landen

14

steden

6.000

kg instrumenten

het instrumentarium houdt het orkest om veiligheidsredenen geheim) als vuur.

Ja, hij schrikt er wel eens wakker van, beaamt bode Johan Van Maaren. „Als de wagen onderweg is, kijk ik regelmatig op mijn iPhone om hem te traceren.” Horrorscenario's? Vooruit; er is één keer een truck gekanteld. Maar ook zo'n calamiteit werd, met hulp van een snel geregelde wagen van de Berliner Philharmoniker, snel opgelost.

„Ons werk is: bedenken wat er fout kan gaan, zorgen dat dat niet gebeurt, en als wel alles zo snel mogelijk oplossen.” Op zijn laptop kan Van Maaren zelfs de temperaturen in de orkestkisten op afstand uitlezen. Overgangen van - 10 (Rusland) naar +30 graden Celsius (Australië) kunnen funest zijn voor violen van 300 jaar oud, dus klimaatbeheersing is vereist. „Onlangs heb ik thermojasjes voor de violen ontwikkeld. Een bedrijf gespecialiseerd in verpakkingsmateriaal voor kankermedicatie kon ze maken. Het werkt perfect.”

Ook transportmanager Wencke Klunder loopt over van de anekdotes. Harpen door de douane? Vraag tevoren liever om snuffelhonden, want de harpikisten zijn te groot voor een lopende band met röntgenpoort.

Van Maaren: „En wist je dat we ook tachtig zwarte kussentjes meenemen? Handig voor Japan. Anders zitten onze lange musici straks met opgetrokken knieën op die lage Aziatische stoeltjes.”

Tourneemanager Else Broekman kwam

al twee dagen geleden aan in Sint Petersburg. Om te checken of de hotelkamers écht gereed zijn, de zalen écht klaar voor hun komst. „Sommige dingen verliepen Sovjet-achtig bureaucratisch. Zo waren er dertien hotelkamers minder beschikbaar, en kon het zakkeld in roebels voor de musici uiteindelijk toch niet cash worden klaargelegd. De organisator is een staatsbedrijf, dan mag dat niet.”

Ook zij beleefde tijdens de voorbereidingen menige „zeer korte nacht”. „Maar dat geeft niet. Dit werk is mijn passie.” En het is ook bijzonder dat het KCO zo lang en frequent op tournee kan. Alleen de Wiener en de Berliner Philharmoniker reizen net zo veel. Voor de meeste andere orkesten - ook de Amerikaanse toporkesten - zijn overzeese tournees een schaarse luxe geworden. Ook het Concertgebouworkest zorgt ervoor dat tournees kostenneutraal uitpakken. De *fee* dekt de kosten.

Inmiddels is alles wat geregeld kon worden, gedaan. Omdat de reis zo lang is, reist voor het eerst de bedrijfsarts mee. En vijftien extra strijkers, om de werkdruk te verminderen. En als musici eenzaam worden, of hun kinderen missen? „Je weet zeker dat dat gebeurt”, zegt Broekman kalm. „Dus zijn we er extra alert op. Het zal heus zwaar worden. Maar ook onvergetelijk.”

[+] Verslag van het Concertgebouworkest in Moskou maandag in Première.