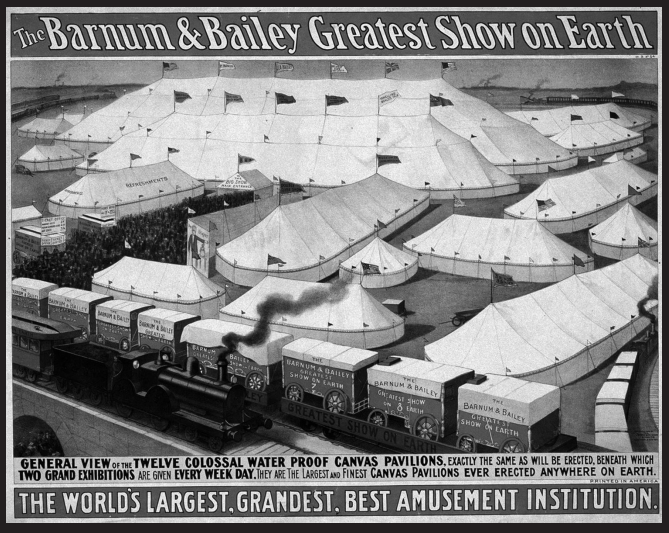
OUDE ROTTEN... OP REIS MET THEATER

Chris Van Goethem

Tijdens een van de reisvoorstellingen die we samen deden, vertelde Luc Philips me hoe hij in zijn beginjaren als toneelmeester het land doortrok met kostuums en rekwisieten in zijn bagage.



The Barnum & Bailey greatest show on Earth, *foto rv* ↑

Voor de jongere generatie: Luc was een bekend acteur die bij gezelschappen als KNS, RVT en Raamtheater werkte. Hij speelde onder andere de hoofdrol in *De brave soldaat Schwejk*, *De Tuinman van de koning*, en *Dood van een handelsreiziger.* Op TV was hij te zien als pastoor Munte in *De Heren van Zichem* en Den Bompa in de gelijknamige televisieserie.) Maar vòòr de tweede wereldoorlog was Luc Philips toneelmeester. De toenmalig directeur van de KNS vond hem immers te klein om acteur te worden. In die periode vertrok de toneelmeester een dag vroeger naar de schouwburg waar zou gespeeld worden. Kostuums en rekwisieten werden in rieten manden geladen en de 'manoeuvers' (de sjouwers, verantwoordelijk voor het verplaatsen van het decor) laadden de manden op een stootkar en brachten die naar het station. De toneelmeester nam, alleen, met de manden de trein naar de stad van bestemming. Daar stonden de plaatselijke machinisten klaar met nog een stootkar en dan ging het weer richting schouwburg.

Ter plaatse werden de decors uitgezocht: elke schouwburg had een reeks decors waaruit de gezelschappen konden kiezen wat ze nodig hadden. Hoewel de decors telkens een

Barnum & Bailey Circus trein, *foto JG Howes* ↑

eenheid vormden, werd er vaak gepuzzeld met stukken uit verschillende decors om een opstelling te maken die paste bij de voorstelling. De meeste schouwburgen hadden ook een uitgebreide collectie meubelen en rekwisieten. De stadsschouwburg van Leuven had zelfs een volledige set kerkzilver. Vond men de juiste meubels niet in de collectie, dan trokken ze de stad in om meubelen te kiezen. Bij bevriende handelaars, maar soms ook bij mensen thuis, zochten ze meubelen die bij het stuk pasten en die ze mochten lenen.

Terug in de schouwburg werden 'de lichten' uitgeprobeerd. De belichting bestond hoofdzakelijk uit voetlicht en een vast opgestelde reeks hersen in drie kleuren. De hersen

hingen over de volledige breedte van de scene en bestonden uit een aaneenschakeling van peertjes die in drie of vier kringen verdeeld waren zodat een egaal vlak licht verkregen werd. Meestal hingen er drie tot vijf reeksen die de hele scene dekten. Aan het 'softe' licht viel niet veel te regelen of te richten. Er werden een paar lichtstanden uitgeprobeerd op het manuele wielenorgel en dat was het. De rol van toneelmeester zag er toen wel anders uit dan nu. Hij was de vertegenwoordiger/vervanger van de regisseur, en bepaalde het beeld, het licht en zo meer. Maar hij zorgde ook dat er gerepeteerd werd. Hij was zondermeer verantwoordelijk voor de artistieke kwaliteit, en gaf aanwijzingen aan de elektriciens en machinisten zonder zelf met techniek bezig te zijn. Er waren toen immers geen tour- of productiemanagers.

Alle communicatie rond de voorstelling verliep per brief. Toch was er een veel kortere planningsperiode dan nu. De gezelschappen werkten met een repertoiresysteem waarbij elke week een nieuwe voorstelling of een herneming gespeeld werd. Voor de reisvoorstellingen konden ze putten uit een groot aanbod van stukken die 'klaar lagen'. Het gezelschap had een vaste ploeg acteurs die in al die stukken voorkwamen, en die in twee of drie repetities het stuk heropnamen. In sommige Europese landen bestaat die traditie nog altijd. In Roemenië spelen ze in bepaalde schouwburgen elke dag een andere voorstelling met hetzelfde gezelschap. Ze hebben soms decors van meer dan vijftig verschillende stukken in voorraad. Het oudste stuk staat er al vijventwintig jaar op het programma.

Reizen per trein met een theatergezelschap was een hele periode de standaard manier van reizen. In een artikel in het Engelse 'The Railway Magazine' uit 1912 (het jaar van de Titanic) staat een overzicht van de theatertransporten op 22 oktober 1911. In totaal reisden die dag 112 theatergezelschappen, bestaande uit in 2374 passagiers met de daarvoor speciaal ingelegde treinen. Er werden 182 decorwagens en 8 paardenplaatsen voorzien. De cijfers slaan enkel op de London and North Western Railway Company - weliswaar een grote, maar zeker niet de enige spoorwegmaatschappij uit het England van die tijd. Ook de Midland railway had een apart 'theatrical traveling department'. Maar zelfs vandaag nog staan er vermeldingen in de cao van Local 1637 van de United Transportation Union (een lokale afdeling van de Amerikaanse transportvakbond) over het berekenen van overuren bij treinpersoneel voor theatertreinen. Het Amerikaanse Barnum & Bailey Circus reist nog altijd per trein. Twee verschillende producties (*the red tour* en *the blue tour*) reizen er elk met een anderhalve kilometer lange trein van de ene grote stad naar de andere.

Treinen zijn natuurlijk alleen maar nuttig als er sporen liggen. Om op meer afgelegen plekken te spelen waren andere

Vlaams Volkstheater Vandenberghe op de baan, *foto rv* ↑

middelen nodig. Een mooi voorbeeld daarvan was het Vlaamse Volkstheater Vandenberghe dat begin vorige eeuw rondtrok in België als reizend gezelschap. Eerst speelden ze op podia in openlucht, later in een theatertent. Het was een rechthoekige tent, in tegenstelling tot de meer bekende circustenten die een ronde vorm hebben. De woonwagens en materiaalwagens werden door een vrachtwagen getrokken. Ze bouwden – waarschijnlijk als eersten - een generator, en gebruikten al elektrisch licht toen de meeste stadsschouwburgen nog met gaslicht werkten. (Hun nazaten zetten de traditie voort in circus Ronaldo).

Gezelschappen hebben altijd wel een manier gezocht om hun voorstelling tot bij hun publiek te brengen. De Internationale Nieuwe Scene bracht in de jaren '80 voorstellingen in een circustent. Andere gezelschappen werkten op een theaterboot. Villanella bouwde eind jaren '90 een oplegger om tot een theatercamion, voor de voorstelling *Beeldenstorm*. De oplegger werd op de speelplaats van scholen gezet en de voorstelling kon beginnen. ■

Chris van Goethem is podiumtechnicus, lesgever en onderzoeker. Hij houdt zich in het kenniscentrum podiumtechnieken RITS van de Erasmushogeschool onder andere bezig met het in kaart brengen van de geschiedenis van de podiumtechniek.