

MEE MET DE EUROPE ENDLESS EXPRESS

# ROLLER- COASTER ZONDER BACKSTAGE

Een treinreis van drie dagen via een geheime route door Europa met musici, theatermakers, schrijvers, films en intellectuelen. Een fantastische combinatie – en productietechnisch een ongekennde uitdaging. Hoe je met te weinig tijd, te weinig geld en te weinig slaap met zevenhonderd mensen door Europa reist. | TEKST: COEN JONGSMA |



Iets over achten vertrekt de trein uit Amsterdam. Oostwaarts. Terwijl de passagiers kennismaken, klinkt door de intercom een liveradioprogramma vanuit een studio aan boord. Het debatrijtuig loopt vol voor de Europa-pubquiz en in het restaurantrijtuig gaan twee acteurs onversterkt met Russische teksten aan de gang. Augurken en wodka gaan van hand tot hand, ook het publiek krijgt tekst toebedeeld. Het is chaotisch, maar authentiek Oost-Europees. In het barrijtuig speelt een band, de samengepakte reizigers deinen als één blok mee in bochten en op de wissels. In het gangpad lopen groepen publiek vast en probeert een horecamedewerker met een doos droogijs, die net zo breed is als het gangpad, van het keukenrijtuig naar de bar te komen. Welkom in de Europe Endless Express.

## Organisatorische uitdaging

“Dit is het meest magische project dat ik ooit heb gedaan”, zegt productieleider Floortje Halters, “maar misschien ook het zwaarste en bizarste.” Met een mengeling van trots, opluchting en uitputting blikt ze met collega Ellen van Bunnik en technisch producent Siemen Van der Werf terug op de driedaagse treinreis in juli en de maanden die eraan vooraf gingen.

Nadat in *NRC* een klein artikel over de trein had gestaan was verdere promotie onnodig. De zeshonderd kaartjes waren in no time verkocht. Er waren zevenhonderd slaappleatsen nodig voor publiek, artiesten en crew, een keukenrijtuig, programmarijtuigen. “Daarmee kwamen we op zeventien rijtuigen, maar normaal is een trein niet langer dan zestien rijtuigen”, vertelt Van der Werf. “Dus moest in elk land een aparte vergunning worden aangevraagd.”

In de vier programmarijtuigen konden 360 personen tegelijk. Die beperking vormde een belangrijke, maar zeker niet de grootste uitdaging voor het productieteam. Drie maanden voor vertrek trok de oorspronkelijke zakelijk leider en uitvoerend producent zich gedeeltelijk terug. “De kaarten waren verkocht en de programmering zo goed als rond, maar de organisatie was dat nog niet.” Halters werd gevonden als productieleider, maar was in dit late stadium niet meer full-time beschikbaar. Daarom werd ook Van Bunnik aangehaakt. Toen de producent zich eind mei helemaal terugtrok, nam bestuurslid Thijs Middeldorp de zakelijke leiding over. Een maand voor vertrek was de organisatie eindelijk stabiel. Vervolgens werd duidelijk dat veel aangevraagde subsidies niet waren toegewezen. Er moest met een minimaal budget



Op de bar van het muziekruijg mixt Rick Gobée de 'dansbare gedichten' van Daan Doesborgh

FOTO: C. JONGSMA

worden geproduceerd. Halters: "Bij zo'n project zou je eerst de fysieke en financiële kaders moeten kennen. De flexibiliteit die je normaliter hebt om er extra mensen bij te halen, letterlijk meer ruimte te creëren of last minute extra materiaal te laten komen, bestond hier niet."

### Rijdend festivalterrein

De trein werd via de Treinreiswinkel gehuurd bij het Duitse Euro Express. Drie dagen voor vertrek gaat Van der Werf met de zeskoppige techniekploeg aan de slag om de trein om te bouwen tot festivalterrein. Podia, licht, geluid, video, decoratie. "De afspraak was dat we dat op een rangeerterrein in Amsterdam konden doen, maar kort van tevoren werd bekend dat we naar Münster moesten." Voor de techniekploeg betekent dat niet alleen een halve week extra slapen in een wagon zonder douche, maar ook dat er extra reiskosten worden gemaakt en ruim een week een vrachtwagen moet worden gehuurd. Van der Werf: "Geen ramp, maar wel onvoorziene kosten binnen een toch al krap budget." Het bouwen gaat de eerste dag goed, maar dan krijgt Van der Werf te horen dat de trein de volgende dag tussen elf en drie niet beschikbaar is. "Rangeren – zo gaat dat op het spoor.



Terwijl de trein door het Rijnvald rijdt, speelt de Warme Winkel samen met oud-studenten van het conservatorium Antwerpen 'Das Rheingold'.

FOTO: ELFI BOINK



Maar vier uur bouwtijd minder voor zes man, hoe moesten we dat inhalen? Tot op het laatst waren we druk met de trein publieksklaar maken. Toen we Amsterdam Centraal binnenreden, stond ik nog dozen met programmaboekjes uit het gangpad te halen.”

## Belgische kwestie

Terwijl Van der Werf met zijn ploeg in Münster vertraging oploopt, vergaderen de directies van Euro Express en de Belgische Spoorwegen in Brussel over ‘de Belgische kwestie’. De laatste stop van de reis was in Brussel gepland; daarvoor was ook een vergunning verleend. Tot naar boven kwam dat oudere rytuigen sinds 1 januari verboden zijn op het Belgische spoor. Voor de vier stijlvolle jarenzestigytuigen en de keukenwagon zou de grens gesloten blijven.

Na vier uur overleg mag de organisatie er ‘met een zekerheid van 98 procent’ van uitgaan dat de trein België toch in kan. Zonder officiële toestemming, maar het verbod zal niet worden gehandhaafd. Een keurige Belgisch-Nederlandse gedoogconstructie. Er zal wel wat vertraging zijn: de trein zal drie uur later aankomen in Brussel. Van Bunnik: “We zijn als de bliksem nieuwe schema’s gaan maken. In Brussel hadden we een programma op locatie, er zouden artiesten en bands opstappen, de politie zou ons begeleiden tijdens een wandeltocht. Dat moesten we tussen de lopende zaken door verzetten.”

## Laddertjes en wc-papier

Vlak voor vertrek staat Van der Werf in de trein. Dan gaat zijn telefoon: de directie van de Treinreiswinkel. “De trein mag tóch België niet in.” Wat nu?! Zijn collega’s kan hij niet bereiken, die zijn druk aan de overkant van het IJ, waar de passagiers bij het EYE Filminstituut hun polsbandjes ophalen. “Maar dat maakte ook niet zoveel uit, want wat konden we nu nog regelen?”

## Al het productiewerk gaat per portofoon, tussen het publiek, in een wiebelend gangpad

Even later is iedereen aan boord en gaat de trein via Berlijn en Dresden op weg naar Praag. Dat er voor het wegvallen van ‘Brussel’ nog geen alternatief is, en daarmee nog geen routeplan voor de derde dag, is even geen issue. Het eerste driedaagse festival op een door meerdere landen rijdende trein ooit is onderweg!

Al snel blijkt dat er verschillen zijn met een stabiel festivalterrein. Van der Werf: “In het begin kregen wij voortdurend vragen over treingerelateerde zaken: de laddertjes in de coupés, de vuilniszakken, de lakens, het wc-papier. In één rytuig viel de stroom uit en de ingehuurde schoonmakers hadden voortdurend aansturing nodig.” Er is geen backstage, al het productiewerk gaat per portofoon, tussen het publiek, in een wiebelend gangpad. “Een kabeltje van

*Elk rytuig stond onder leiding van een ‘Revisor.’ Zij checken of iedereen aan boord is, informeren passagiers, wijzen de weg. En zingen; op podia in de trein, in gangpaden en op het podium in Bratislava.*

FOTO: PAVAL MATELA

de ene naar de andere kant brengen kostte ongeveer een uur”, vertelt Van der Werf. “En niet alleen de voltages van de bovenleiding bleken per land te verschillen, ook de frequenties. Daar konden de lampen van de beamers niet tegen en met het geluid waren aardeproblemen. Maar het programma liep volgens schema.”

## Halve trein kwijt

Halters: “Zo’n trein is voor ons onbekend terrein, en bij de Spoorwegen is nul ervaring met dit soort projecten. Over dingen die voor hen vanzelfspreken wordt dus niet gecommuniceerd. Bij de locomotiefwissels op de grens gaat bijvoorbeeld de stroom van de hele trein af. Volstrekt logisch voor spoorwegmensen, maar ons was gezegd dat we aan boord altijd stroom zouden hebben.” Van der Werf: “Je schrikt toch als alles in een keer uitvalt, nadat je net een film hebt gestart.”

Tot de late uurtjes vieren de reizigers feest in het barriertyuig en het debatiertyuig. Techniek, productie en horeca zijn tot vijf uur ‘s nachts in de weer en om zeven uur komt alles alweer op gang. Tegen tien uur arriveert de trein in Praag. Het publiek gaat naar de binnenstad; dit is hét moment om achterstallige klusjes te doen.

Van Bunnik: “Het grootste gedeelte van de crew bleef aan boord. We reden weg van het perron en stonden even stil. Vijf minuten later reed de helft van de trein weg – zonder enige aankondiging. Eén medewerker kon ternauwernood overspringen.” Na lang bellen krijgt Van Bunnik de machinist aan de telefoon: ze gingen water bijvullen. En omdat er bij het watervulpunt maar plek is voor negen rytuigen, is de trein even gesplitst. O ja, dat water innemen duurt ongeveer anderhalf uur. Per treindeel. Van Bunnik: “We zakten door de grond. De crew was in tweeën gesplitst, niemand kon bij de juiste spullen.”

## Next stop: Keulen

Na Praag rijdt de trein naar de Slowaakse hoofdstad Bratislava, dat net het voorzitterschap van de EU van Nederland heeft overgenomen. Begeleid door politiewagens wandelen de treinreizigers naar de markthal. Daar wordt de culturele





### EEE in het kort

De Europe Endless Express vertrok 30 juni uit Amsterdam, reisde via Dresden, Praag Bratislava, Wenen, Keulen en Rotterdam en keerde op 2 juli weer terug in Amsterdam.

Initiatief: Club Interbellum

Partners (o.a.): Treinreiswinkel, De Balie, EYE, SLAA, Toukie Delphine, De Warme Winkel, Wunderbaum, VPRO

Artiesten (o.a.): The Ex, Pink Pony Express, Eddie The Eagle, Pips:Lab, Yuri Honing, Arnon Grunberg, Ronald Snijders, Paul Haenen, Teun van de Keuken, Marjolijn van Heemstra

Idee/artistieke leiding: Casper Van Gemund

Eindregie/dramaturgie: Lizzy Timmers

Scenografie: Julien McHardy

Eindregie muziek: Rik Elstgeest

Hoofd productie: Floortje Halters en Ellen van Bunnik ('n More)

Productie: Julia Mikx, Betül Erat, Lieveke Heijn, Rosanne Procee, Lise van den Hout

Technisch producent: Siemen van der Werf

Techniek: Rick Gobée, Martin Effert, Jan Willem Bogers, Dave Staring, Mike van Galen

Catering: De Laurier

component van het voorzitterschap overgedragen. De reizigers stappen in de fontein voor de deur voor verkoeling en schone voeten.

Verder gaat de trein, via Oostenrijk en door Duitsland, richting België. Na een enerverende nacht, waarin reizigers het 'gemaskerde swingersbal' kunnen bezoeken, is het in het Rijndal rustig wakker worden. Programmaboekjes voor de nieuwe dag worden uitgedeeld, met daarin vermelding van een stop in Brussel. Maar rond het middaguur komt via de intercom 'een belangrijke mededeling': "We gaan stoppen in Keulen, met tot kwart voor vier een vrij programma. Koop geen drinken of eten, er is genoeg aan boord!"

Dat het productieteam razend druk is geweest met de aanpassingen hebben de reizigers niet meegekregen. Vanuit slaapcabines werden in allerijl tickets besteld om artiesten uit Brussel en Amsterdam naar Keulen te krijgen. Van Bunnik: "Kregen we ineens een telefoontje van de Brusselse politie, of we nog kwamen. In alle hectiek waren we vergeten om hen af te bellen."

### Overweldigend

Na Keulen is het tijd voor de terugreis. Het is zichtbaar niet eenvoudig om deze ad-hoc trein tussen de overvolle dienstregeling door op de juiste tijd op het juiste Keulse perron te krijgen. Omroepberichten zeggen het een, informatieborden het ander. Perron 6 wordt perron 5. De ruim zeshonderd,

drie dagen ongewassen reizigers wachten welwillend. Van der Werf: "Volgens planning zouden we in Brussel nog een laatste keer water bijvullen. Nu moest dit in Keulen ad hoc worden georganiseerd, dat kostte extra tijd."

Veertig minuten later dan gepland vertrekt de trein uit Keulen. Van Bunnik: "Ook al konden we nu in tweeënhalve uur naar Amsterdam rijden, eerder aankomen was voor ons geen optie. Er liepen programma's, er was eten en drank die op moest en het restaurant had nog twee shifts. Van der Werf: "Dienstregelingen worden normaal gesproken een halfjaar eerder gemaakt. Euro Express en de Treinreiswinkel hebben anderhalve dag van tevoren geregeld dat we terecht konden in Keulen en daarna met een omweg via Breda en Rotterdam naar Amsterdam konden rijden, zodat we volgens planning konden aankomen. Dat was geweldig. Ik heb ze vaak vervloekt, maar op dat moment waren het onze helden."

Iets voor negenen is de Europe Endless Express terug in Amsterdam. Voordat trein en crew weer naar Münster vertrekken voor de afbouw, volgt een massaal applaus van het publiek. Van der Werf: "De machinisten hadden al die tijd wat meewarig naar ons gekeken, maar hiervan waren ze nogal onder de indruk. Applaus voor de trein. Dat hadden ze nog nooit meegemaakt. Wij waren er ook door overweldigd, echt een mooie beloning. We waren kapot, op sommige momenten hadden we er aardig doorheen gezeten, maar nu zeiden we: ja! Volgend jaar gaan we weer!" <<