

Europeanen

*Voor mijn zuster, Kate*

ORLANDO FIGES

# Europeanen

Het ontstaan van  
een gemeenschappelijke  
cultuur

Nieuw Amsterdam

De vertaler ontving voor deze vertaling  
een projectsubsidie van het Nederlands Letterenfonds

**N**ederlands  
letterenfonds  
dutch foundation  
for literature

Vertaling Toon Dohmen

© 2019 Orlando Figes

Oorspronkelijke titel *The Europeans: Three Lives and the  
Making of a Cosmopolitan Culture*

Oorspronkelijke uitgever Allen Lane, an imprint of Penguin Books

© 2019 Nederlandse vertaling Toon Dohmen/

Nieuw Amsterdam

Alle rechten voorbehouden

Tekstredactie Marianne Tieleman

Correctie Nienke van der Meulen

Register Ewout van der Hoog en Yulia Knol

Omslagontwerp Bureau Beck

Omslagbeeld *L'Atelier de Bazille*, Jean Frédéric Bazille, 1870/

Musée d'Orsay, Parijs/Bridgeman Images

Ontwerp binnenwerk Yulia Knol

NUR 686

ISBN 978 90 468 2504 4

[www.nieuwamsterdam.nl](http://www.nieuwamsterdam.nl)



# Inhoud

Kaarten	8
Aantekening over geldbedragen	14
Inleiding	17
1 Europa in 1843	23
2 Een revolutie op het podium	102
3 Kunst in het tijdperk van zijn technische reproduceerbaarheid	168
4 Europeanen op reis	242
5 Europa ontspant zich	294
6 Het land zonder muziek	372
7 Cultuur zonder grenzen	401
8 De dood en de canon	465
Epiloog	525
Dankwoord	542
Illustratieverantwoording	544
Bronnen	549
Noten	551
Register	598



*Wanneer wederzijdse beïnvloeding voor de schone kunsten van alle landen, met al hun specifieke kwaliteiten, gangbaar zal zijn geworden, zal dit de kunst overal onschatbaar verrijken – zonder dat dit het wezen van elk land op zich zal aantasten. Op deze manier zal er eerst een Europese school ontstaan in plaats van de nationale sektes die de grote familie van kunstenaars nog altijd verdeeld houden; en vervolgens een universele school, tegelijk vertrouwd met de wereld en niets menselijks vreemd.*

Théophile Thoré, 'Des tendances de l'art au XIX<sup>e</sup> siècle' (1855)

*Geld heeft de schrijver geëmancipeerd, geld heeft de moderne literatuur in het leven geroepen.*

Émile Zola, 'L'argent dans la littérature' (1880)

*'U bent in zekere zin dus een buitenlander,' zei Gertrude.*

*'In zekere zin... ja. Dat zal wel. Maar wie zal zeggen in welke zin precies? Ik geloof dat we nooit reden hebben gehad om dat definitief vast te stellen. Zulke mensen bestaan, weet u. Wat hun land is, hun geloof of hun beroep, ze weten het gewoonweg niet.'*

Henry James, *The Europeans* (1878)







• Sint-Petersburg

• Stockholm

• Kopenhagen

• Riga

• Wilno

• Moskou

• Spasskoje

• Orjol

• Danzig

OOST-PRUISEN

• Warschau

REPUBLIC KRAKAU

• Krakow

• Kiev

• Berlijn

SEN. KON. SAKSEN

BOHEMEN

MORAVIË

HABSBURGSE RIJK

• Boeda • Pest

HONGARIJE

PAUSELIJKE STAAT

BOSNIË

• Rome

Île de France

• Bougival

• Parijs

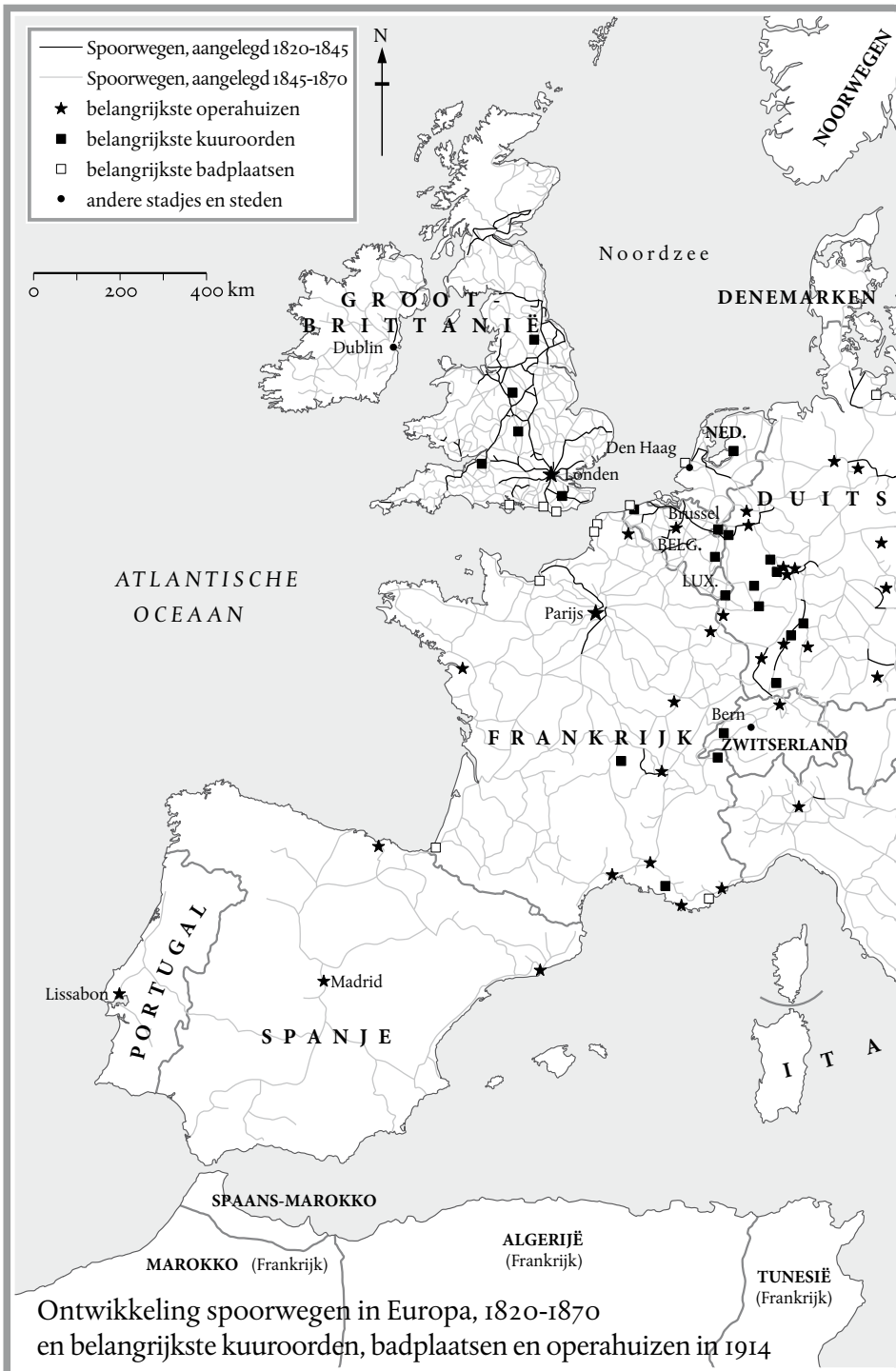
SEINE-ET-MARNE

• Courtavenal

SEINE-ET-OISE

• Barbizon

0 10 20 30 km












### Plaatsen genoemd in de tekst

- 1 Madeleine
- 2 Sacré-Cœur (*in aanbouw*)
- 3 Panthéon
- 4 Palais-Royal
- 5 Bibliothèque nationale
- 6 Palais du Luxembourg
- 7 Sorbonne
- 8 Rue de Douai 50
- 9 Rue de Rivoli 210
- 10 Place d'Orléans
- 11 Théâtre-Italien
- 12 Salle Le Peletier
- 13 Rue Murillo
- 14 Rue de Faubourg Saint-Honoré 240
- 15 Boulevard Saint Germain 243
- 16 Salle Pleyel
- 17 Théâtre de l'Odéon
- 18 Opéra-Comique
- 19 Veilinghuis Hôtel Drouot
- 20 Rue Chaptal
- 21 Assemblée nationale

 belangrijkste eindstations

 spoorlijnen

 openbare parken en groenstroken

 kerkhof

## Aantekening over geldbedragen

Geldbedragen heb ik in de originele valuta weergegeven. Maar waar nodig heb ik tussen haakjes het equivalent in Franse franken vermeld om een idee te geven van de globale omvang van het bedrag. In de negentiende eeuw was de Franse frank de meest gebruikte munt van Europa. De meeste mensen die in dit boek voorkomen, deden zaken in Franse franken.

De wisselkoers van de belangrijkste Europese munten bleef in de negentiende eeuw relatief stabiel. Deze hing samen met de waarde in edelmetaal van de munt in kwestie. De Britse pond (die de gouden standaard aanhield) was de belangrijkste stabiliserende factor. Andere valuta kwamen tot een stabiele wisselkoers ten opzichte van de Britse pond door over te stappen op de gouden standaard, zoals de meeste Duitstalige en Scandinavische landen, of de bimetalen standaard (goud en zilver), zoals Frankrijk en Rusland. Vanaf de jaren 1870 was er een Europese beweging in de richting van goudpariteit (vaste verhouding van een muntsoort en het aantal grammen goud).

Medio negentiende eeuw vertegenwoordigde 100 Franse frank een waarde van ongeveer:

4	Britse pond	38	Oostenrijkse gulden
25	Russische zilveren roebel*	27	Pruisische taler
90	Milanese (Oostenrijkse) lire	100	Belgische frank
19	Romeinse scudi	20	Amerikaanse dollar
23	Napolitaanse ducaten		

Als indicator van waarde kunnen wisselkoersen misleidend uitpakken, omdat ze voorbijgaan aan de verschillen in koopkracht. De kosten van levensonder-

houd waren in Groot-Brittannië over het algemeen hoger dan op het Europese vasteland, hoewel sommige producten (katoen bijvoorbeeld) er juist weer goedkoper waren als gevolg van de economische voordelen van de Britse industrialisatie en het Britse Rijk. Deze hogere kosten maakten dat de Britse lonen ook hoger lagen. Geschoolde werknemers verdienden in Groot-Brittannië aanzienlijk meer dan hun collega's op het Europese vasteland. In 1851 verdiende een Britse rechter een jaarsalaris van 6000 Britse pond (ongeveer 150.000 Franse frank), tweemaal zoveel als zijn collega in Frankrijk. Een stafid van een universiteitscollege in Oxford had een jaarinkomen van 600 Britse pond (ongeveer 15.000 Franse frank), wat meer was dan wat een hoogleraar aan de Sorbonne verdiende (ongeveer 12.000 frank per jaar). Lager op de sociale ladder waren de inkomensverschillen minder groot. Een 'welgesteld' gezin uit de Britse middenklasse had medio negentiende eeuw doorgaans een jaarinkomen van ongeveer 200 Britse pond (5000 frank), een bedrag dat de meeste gezinnen in de Franse hogere burgerij eveneens verdienden, waar bruidsschatten nog altijd een belangrijkere aanvulling vormden op het huishoudinkomen dan in Groot-Brittannië. Een Franse mecanicien of beginnend ingenieur verdiende tussen de 3000 en 7000 frank per jaar. Een geschoolde arbeider of kantoormedewerker verdiende jaarlijks tussen de 800 en 1500 frank. Aan de onderkant van de sociale ladder lagen de Britse salarissen op een vergelijkbaar niveau.

In de kunsten waren de inkomens heel verschillend. De schrijvers, artiesten en muzikanten die in dit boek de revue passeren, hadden een inkomen dat zich bevond tussen de best betaalde rechter en de slechtst betaalde mecanicien. Een paar voorbeelden kunnen de verschillen in inkomen treffend illustreren. In de jaren 1850, op het hoogtepunt van zijn carrière, verdiende de schilder Ary Scheffer tussen de 45.000 en 160.000 Franse frank per jaar. Veel kunstenaars, onder wie Théodore Rousseau, een beschermeling van Scheffer, verdienden minder dan 5000 frank per jaar. Vóór 1854 ontving de schrijver Victor Hugo voor zijn werk gemiddeld 20.000 frank per jaar. George Sand en Ivan Toergenjev verdienden ongeveer evenveel; de laatstgenoemde verdubbelde zijn literaire inkomsten met de opbrengsten van zijn landgoederen in Rusland. Tussen 1849 en 1853 verdiende de componist Robert Schumann jaarlijks gemiddeld zo'n 1600 Pruisische taler (6000 frank) met zijn composities, aangevuld met 750 taler (ongeveer 2800 frank) die hij kreeg als hoofd-dirigent in Düsseldorf.

Het is vrijwel onmogelijk deze bedragen om te rekenen naar hedendaagse valuta. De kosten van goederen en diensten lagen in de negentiende eeuw op een

heel ander niveau. Arbeid was een stuk goedkoper (in Rusland zelfs gratis voor de bezitters van grond met lijfeigenen); de huren lagen ook een stuk lager, maar voedsel was in de steden relatief duur. Om de lezer een indruk te geven van de waarde van geldbedragen in de negentiende eeuw: 1 miljoen Franse frank was een waar vermogen, waarmee goederen en diensten ter waarde van 5 miljoen Britse pond anno nu konden worden aangeschaft; 100.000 frank was genoeg om een Frans kasteeltje met omliggende landerijen te kopen (zoals het *château* dat de Viardots in Courtavenel kochten), terwijl 10.000 frank (50.000 Britse pond of 55.000 euro anno nu) was de prijs die de Viardots in 1848 betaalden voor een orgel van de beroemde orgelbouwer Aristide Cavallé-Coll.

\* Tot 1843 waren er twee soorten roebel in omloop: de zilveren roebel (destijds ongeveer 4 Franse frank waard), die werd gebruikt voor buitenlandse betalingen, en de roebel in assignaties (ook wel papieren roebel genoemd), die tegen een koers van 3,5 tegen 1 kon worden ingewisseld voor zilveren roebels. In 1843 werd de papieren roebel vervangen door Russisch staatspapier.



# Inleiding

Op de ochtend van 13 juni 1846, een zonnige zaterdag, vertrok om half acht precies de eerste stoomlocomotief die van het Gare Saint-Lazare de reis naar Brussel ging maken. Hij werd gevolgd door twee andere locomotieven, onder luid gejuich van de aanwezige menigte en muzikale begeleiding van een blaaskapel. Elk van de drie treinen telde twintig open wagons die waren versierd met de Franse en Belgische driekleur. De vijftienhonderd reizigers waren door James baron de Rothschild uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de feestelijke opening van de spoorlijn tussen Parijs en Brussel, waarvan zijn bedrijf Chemins de fer du Nord kort daarvoor het laatste stuk spoor tussen de Franse hoofdstad en Lille had voltooid.

Het was niet de eerste internationale spoorweg. Drie jaar daarvoor, in 1843, hadden de Belgen al een spoorlijn van Antwerpen naar Keulen (in de Pruisische Rijnprovincie) in gebruik genomen. Maar het spoor tussen Parijs en Brussel was van extra belang, omdat hiermee een snelle verbinding ontstond tussen Frankrijk en de Lage Landen, Groot-Brittannië (via Oostende of Duinkerken) en de Duitstalige landen. De Franse pers onthaalde de nieuwe spoorweg juichend als het begin van de Europese eenwording onder de bezielende leiding van Frankrijk. 'Het uitnodigen van buitenlanders om onze kunsten, onze instituties en al wat ons groot maakt te komen bewonderen, is de beste manier om de goede naam van ons land in Europa hoog te houden,' redeneerde de commissie die de aanleg van het spoor naar Lille goedkeurde.<sup>1</sup>

De eerste trein vervoerde allerlei hoogwaardigheidsbekleders, onder wie de hertogen van Nemours en Montpensier, zonen van de Franse koning, Franse en Belgische ministers, kopstukken van de politie en prominente schrijvers als Alexandre Dumas, Victor Hugo en Théophile Gautier en de kunstschilder Jean-Auguste-Dominique Ingres. De voorste trein reed met de ongekende

snelheid van 30 kilometer per uur en bereikte Lille in de zinderende middaghitte. Met verwaaide kapsels en hun nette kleding onder het stof vanwege de open wagons stapten de reizigers voor de middeleeuwse stadswallen uit op een provisorisch station, waar ze werden verwelkomd door de notabelen van de stad, de aartsbisschop van Cambrai en een erewacht te paard met Franse en Belgische vlaggen. Nadat een legerkapel de beide volksliederen had gespeeld, liep de stoet hoogwaardigheidsbekleders door de versierde binnenstad, waar zo veel mensen waren samengekomen dat de Nationale Garde moeite had de orde te handhaven. Het wemelde van de dieven, er ontstonden opstootjes toen de drank op raakte en er werd alarm geslagen toen er brand uitbrak in het Paleis van Justitie.<sup>2</sup>

De feestelijkheden begonnen met een groot banket voor tweeduizend mensen, door Rothschild aangeboden in een enorme tent op de plek waar het toekomstige treinstation zou komen, dat destijds binnen de middeleeuwse stadswallen in aanbouw was. Zestig koks en vierhonderd obers serveerden ruime hoeveelheden gepocheerde zalm in witte saus, Yorkham met vruchten, kwartels *au gratin*, patrijs *à la régence*, boontjes *à la crème*, kazen, desserts en Franse wijnen, waarna uitgebreid werd getoost: ‘Op de eenheid van Frankrijk en België!’ ‘Op de internationale vrede!’ Rothschild hield een gepassioneerde rede over de spoorwegen die de landen van Europa nader tot elkaar konden brengen.<sup>3</sup>

Bij het vallen van de avond vond er een ‘monsterconcert’ plaats op het voorplein, waar Berlioz zijn *Grande Symphonie funèbre et triomphale* dirigeerde, die hier zijn eerste uitvoering kreeg door vierhonderd muzikanten afkomstig uit de plaatselijke legerkapellen. De organisatoren hadden alles op alles gezet om twaalf kanonnen te regelen die tijdens de slotakkoorden van de ‘Apothéose’ zouden worden afgevuurd. Maar toen het moment daar was, bleken de lontstokken zoek, hoewel twee kanonnen werden aangestoken met een sigaar, waardoor hun lont in de lucht begon te sissen en sommige toeschouwers het idee kregen dat dit daadwerkelijk de bedoeling was geweest.<sup>4</sup>

Berlioz had ook opdracht gekregen een cantate te componeren, *Le chant des chemins de fer*, naar een tekst van schrijver Jules Janin waarin de internationale vrede en broederschap werden bezongen, idealen waartoe de spoorwegen inspiratie boden. De cantate, een compositie voor tenorsolist, orkest en verscheidene koren, werd na het concert op het voorplein uitgevoerd tijdens een feestmaal in het stadhuis. ‘De cantate werd met buitengewone geestdrift en zuivere stemmen gezongen,’ liet Berlioz zijn zus Nanci weten. ‘Maar ter-

wijl ik in de aangrenzende ruimte in gesprek was met de hertogen van Ne-mours en Montpensier, die speciaal naar me hadden gevraagd, werd mijn hoed samen met mijn bladmuziek van de cantate gestolen.<sup>5</sup> De bladmuziek werd later weer teruggevonden, maar de hoed niet.

Om twee uur 's nachts vervolgden de genodigden hun reis naar Brussel. In Kortrijk, de eerste stad in België, verdrong de lokale bevolking zich bij het station om de bijzondere treinen uit Frankrijk te verwelkomen. In Gent werd een militaire parade gehouden en een eresaluut afgevuurd. Het laatste stuk van de reis, vanaf Mechelen, legden de voorste treinen naast elkaar af, zodat ze onder luid gejuich van de verzamelde menigte tegelijk het station van Brussel binnenreden. De Franse prinsen werden op het perron opgewacht door de Belgische koning Leopold I en zijn Franse echtgenote Louise d'Orléans, de oudste zus van de prinsen. In het Koninklijk Paleis werd een banket aangericht en de Belgische Spoorwegen organiseerden een groot bal in het pas geopende Gare du Nord. Het station was omgetoverd tot een balzaal, compleet met een houten vloer boven de rails, kroonluchters aan de glazen stationskap en wagonladingen tulpen die speciaal voor de gelegenheid uit Nederland waren geïmporteerd. 'Zo'n luisterrijk bal hebben we nog niet eerder meegemaakt,' meldde de verslaggever van de *National*.<sup>6</sup>

De volgende dag aanvaardden de bezoekers uit Frankrijk alweer vroeg in de ochtend de terugtocht. Ze zouden de afstand van 330 kilometer in slechts twaalf uur afleggen: een kwart van de tijd die de rit normaal gesproken duurt per postkoets, het snelste vervoermiddel voor de komst van de trein.

Al snel werden de landsgrenzen overal door spoorwegen gepasseerd. Voor de Europese cultuur was een nieuw tijdperk aangebroken. Kunstenaars en hun werk konden zich nu veel gemakkelijker over het continent bewegen. Berlioz zou voor een Russische tournee in 1847 dezelfde spoorlijn vanuit Parijs nemen (destijds bracht die hem niet verder dan Berlijn, maar voor zijn tweede Russische tournee, twintig jaar later, kon hij per trein vanuit Parijs helemaal naar Sint-Petersburg reizen). Vanaf deze decennia zouden de spoorwegen worden gebruikt door orkesten en koren, opera- en theatergezelschappen, rondreizende tentoonstellingen van beeldende kunst en schrijvers op lezingentournee. Het ontzagwekkende gewicht van veel kunstuitingen, dat voorheen ongelooflijke aantallen paarden en karren zou hebben geveerd, kon met behulp van stoomkracht relatief eenvoudig worden vervoerd. Voor goedkope, in grote oplagen vervaardigde reproducties van schilderijen, boeken en bladmuziek kwam een internationale markt binnen bereik. De moderne reis-

wereld deed zijn intrede en stelde veel grotere aantallen Europeanen in staat te ontdekken wat ze met elkaar gemeen hadden. Het bood hun de gelegenheid via deze kunstwerken te ervaren hoe ‘Europees’ zijzelf waren, welke waarden en ideeën ze met andere volken in Europa deelden, in welke mate ze de grenzen van hun eigen nationaliteit overstegen.

De vraag hoe deze ‘Europese cultuur’ kon ontstaan, staat centraal in dit boek. Het wil verklaren hoe het mogelijk was dat omstreeks 1900 overal op het continent dezelfde boeken werden gelezen, dezelfde schilderijen werden gereproduceerd, dezelfde muziek bij mensen thuis werd gespeeld en in concertzalen ten gehore werd gebracht, en dezelfde opera’s werden uitgevoerd. Hoe, kortom, de Europese canon – die de grondslag vormt voor alle hoge cultuur van tegenwoordig, en dat niet alleen in Europa maar overal waar Europeanen zich vestigden – vorm kreeg in het stoomtijdperk.

Een internationale culturele elite bestond in Europa al sinds de renaissance. Ze was gevormd door het christendom, de klassieke literatuur, filosofie en verdere studie, en had zich verspreid via Europese hoven, academies en stadstaten. Pas in de negentiende eeuw kwam een relatief breed gedeelde cultuur in heel Europa tot ontwikkeling.

*Europeanen* gaat over internationale geschiedenis. Europa wordt hier als een geheel bekeken, niet als een gebied verdeeld in verschillende natiestaten en tijdzones – zoals in de meeste boeken over de Europese geschiedenis het geval is, waarbij de aandacht meestal uitgaat naar de rol die cultuur in de negentiende eeuw speelde bij de vorming van nationalistische bewegingen en het ontstaan van natiestaten in plaats van naar de kunsten als een bindende kracht tussen de verschillende Europese landen. Mijn streven is Europa te benaderen als een plek voor grensoverschrijdende cultuuroverdracht, vertaling en uitwisseling, waardoor een ‘Europese cultuur’ in het leven werd geroepen – een internationale synthese van kunstvormen, ideeën en stijlen – die Europa onderscheidde van de rest van de wereld.<sup>7</sup> Zoals de Britse kunsthistoricus Kenneth Clark ooit zei: bijna alle grote ontwikkelingen in de beschaving – en de schitterende prestaties in de Europese cultuur van de negentiende eeuw maakten daar zonder twijfel deel van uit – hebben plaatsgevonden tijdens periodes van uitgesproken internationalisme, waarin mensen, ideeën en kunstuitingen vrijelijk tussen landen konden bewegen.<sup>8</sup>

In veel opzichten is dit boek een verkenning van het stoomtijdperk en de opkomst van de spoorwegen als de eerste periode van culturele mondialisering, want dat is wat het ontstaan van een Europese kunstmarkt in de negen-