

Matthijs de Ridder

De eeuw van
CHARLIE CHAPLIN



2017

DE BEZIGE BIJ
AMSTERDAM

VOORPROGRAMMA



AMERIKA!

Charlie Chaplin
ontdekt de Nieuwe Wereld
en ziet dat de twintigste eeuw
wel eens een Amerikaanse
zou kunnen zijn

En dus stond ik, terwijl de oceaanstomer aanlegde, trillend op het dek, gretig om losgelaten te worden in de wonderen van het bos van wolkenkrabbers dat New York heet, met alle sensaties van een jongen die naar Mars wordt gestuurd, of naar om het even welke andere onbekende wereld waar alles mogelijk is.

– *Charlie Chaplin's Own Story*

The Immigrant



Het was al meer dan een dag geleden dat het sein 'land in zicht' had geklonken, maar veel land had Charles Chaplin vanaf het dek van de ss Cairnrona niet kunnen ontwaren. Newfoundland was in een dichte mist gehuld. De grauwe rotspartijen die af en toe door de nevel heen priemden, lieten niet veel bewoning vermoeden en ook het Canadese vasteland, dat uren later in de verte opdoemde, lag er grotendeels verlaten bij. Daar waar de mist even optrok, strekten zich slechts de eindeloze kwelders van Quebec voor hem uit. Was dit de Nieuwe Wereld waarover zijn collega's in het vaudevillegezelschap van Fred Karno zulke fantastische verhalen hadden verteld? Maandenlang had Chaplin gehoopt dat de 'gouv'ner' van de Engelse music-hall hem mee zou sturen op de Amerikaanse tournee, maar nu de laatste etappe van de reis was ingezet, moest hij eerlijk bekennen dat hij zich er wel iets anders van had voorgesteld.

Even dacht Chaplin aan Hetty Kelly, het meisje met wie hij in de herfst van 1908 een romantische middag had doorgebracht en dat vervolgens nooit meer uit zijn gedachten was verdwenen. Hoelang was het nu geleden dat hij haar toevallig tegen het lijf was gelopen in Londen? Een paar weken, een maand? Veel tijd had ze toen niet gehad. De volgende dag zou ze naar Frankrijk vertrekken, vertelde ze, naar haar zus, die getrouwd was met een Amerikaanse multimiljonair.

'Maar vertel me eens iets over jezelf,' had Hetty vlug gevraagd, om maar niet op de teleurgestelde blik van Chaplin in te hoeven gaan.

'Och, veel is er niet te vertellen,' antwoordde hij. 'Ik draai nog altijd rond in dezelfde molen – beetje grappig proberen te zijn. Ik denk dat ik het maar eens ga proberen in Amerika.'

Dat laatste was eruit voor hij er erg in had.

‘Dan zie ik je daar wel,’ reageerde Hetty enthousiast.

‘O ja, ik zal wel zorgen dat mijn secretaris dat regelt.’¹

Een flauwe grap. Maar ach, misschien kwam het er nog wel eens van. Misschien liep hij Hetty inderdaad wel ooit tegen het lijf in de Nieuwe Wereld. Als hij die althans ooit zou bereiken. Er kwam maar geen einde aan de uitgestrekte grauwe leegte.

Vrijdagmorgen was het, iets na tien. De ss Cairnrona was net bij Father Point de Lawrence River op gevaren en had nog bijna een hele dag te gaan voordat zij op de vroege morgen van 1 oktober 1910 zou aanmeren in de haven van Quebec-Stad.²

Het trans-Atlantische verkeer was de laatste jaren zo druk geworden, wist *The Brooklyn Daily Eagle* diezelfde dag te melden, dat het steeds moeilijker werd om een kajuit te boeken op een schip met bestemming New York. Zelfs ‘Karno’s Komediants, de Engelse pantomime-act waarvan het stuk *The Wow-Wows* op 3 oktober zijn Amerikaanse première zal beleven in het Colonial Theater van Percy Williams,’ vervolgde de krant, die al bleek uit te kijken naar de komst van Chaplin en consorten, ‘hebben hier last van ondervonden, aangezien ze gedwongen waren om met het hele gezelschap, inclusief hun omvangrijke decors en rekwietsien, op Quebec te varen.’³

De *Eagle* weet het tekort aan plaatsen op de schepen richting de Verenigde Staten aan het grote aantal Amerikanen dat terugkeerde van een vakantie in Europa. Dat zal eind september zeker een rol hebben gespeeld, maar ook de emigratie naar Noord-Amerika bleef onveranderd hoog. In de periode 1900-1910 kwamen meer dan acht miljoen immigranten naar de Verenigde Staten. Vanuit Engeland waren het niet meer zozeer de Britten zelf die hun geluk massaal aan de andere kant van de oceaan gingen beproeven; het waren vooral Russen, Polen, Roemenen en zelfs Syriërs die Groot-Brittannië gebruikten als springplank naar Amerika. Een deel van hen koos bewust voor de route via Canada om de steeds strengere controles op Ellis Island te omzeilen.

Een halfjaar eerder, begin april 1910, was op een pijnlijke manier duidelijk geworden hoeveel Oost-Europeanen de Engelse havens gebruikten om naar Amerika te varen. De oceaanstomer die nu Chaplin en zijn collega’s vervoerde was toen even voorbij Beachy Head in brand

gevlogen met een goede achthonderd passagiers aan boord, waarvan het overgrote deel Russisch bleek te zijn. De paniek was groot geweest. Er was een stormloop op de reddingsboten ontstaan. In het gedrang werd een kind doodgedrukt, sloegen vier mensen overboord en dreigde een aantal vrouwen vertrappt te raken. Het was aan de slagvaardigheid van kapitein Stooke en zijn bemanning te danken dat er niet meer slachtoffers waren gevallen. Koelbloedig hadden ze de mannen die in hun angst de stormloop op de sloepen hadden veroorzaakt, neergeslagen. Het moest duidelijk zijn wie de leiding had. Alleen zo kon de evacuatie ordelijk verlopen.

Ook op deze reis voerde Stooke het gezag over de inmiddels weer opgelapte Cairnrona, en ook nu waren er, naast Britten, Duitsers en Scandinaviërs, weer heel wat Russen, Polen, Roemenen en Syriërs aan boord. De overtocht was dit keer zonder al te veel problemen verlopen, maar Chaplin had geen extra drama nodig om gegrepen te worden door het grote aantal Oost-Europeanen en andere exoten dat in Amerika opnieuw ging beginnen. Toen hij zeven jaar later de film *The Immigrant* (1917) maakte, leek de samenstelling van de opvarenden op de boot die *the tramp* naar de Nieuwe Wereld bracht wel een uitvergroting van de etnische verhoudingen onder Chaplins medepassagiers op de Cairnrona. Haast iedereen leek uit Oost-Europa of Klein-Azië te komen. De vrouwen droegen hoofddoeken, de mannen zware baarden en hoge laarzen, en een enkeling had een astrakan op het hoofd. Hoewel dit soort culturele stereotypen niet eenduidig naar de ene of de andere nationaliteit wezen, waren het duidelijk geen West-Europeanen die samen met Charlie de grote oversteek waagden.

The Immigrant (first reel)

Terwijl de oceaanstomer tweepijpig door het water klieft en de arme luizen uit de derde klasse kriskras door elkaar op het dek liggen – uitgeput, ontbeemd en zeeziek – hangt de tramp met wandelstok en al over de reling. Die hangt zijn lichaam binnenstebuiten te kotsen, denk je aanvankelijk, maar als hij moeizaam overeind komt, blijkt hij een vislijntje te hebben ingehaald. Trots haalt hij zijn vangst van de haak. (Het beest begint te spartelen en Charlie gooit hem snel naar zijn medereizigers, die als een berg uitgetelde spieringen op het dek zijn uitgekiept. Een man schrikt wakker en ziet

in het verlengde van zijn neus een kabeljauw liggen. Hap, doet de vis.)

Zoals wel vaker bevindt Charlie zich in een geheel andere omgeving dan de mensen om hem heen. Terwijl de een na de ander opstaat om zijn maag te legen in zee, maakt hij doodgemoedereerd een wandelingetje – telkens op één voet tegen de rolrichting van de boot in huppend. Totdat hij oog <hik> in oog staat met een hikkende kozak. Ze gaan beiden tegen <hik> de reling <hik> zitten en het ritme van de <hik> <hik> hikkende kozak begint de <hik> <hik> bewegingen van Charlie over te nemen. Steeds sneller <hik> hikkend, zitten ze getweeën <hik> <hik> een tijdje <hik> synchroon <hik> te hikken.

Ze was al een paar keer in beeld geweest, in stille wanhoop, met haar oude zieke moeder in haar armen. Maar pas in de eetzaal – die zo hevig op de golven heen en weer beweegt dat Charlie en de kozak haast ongemerkt om beurten een hap uit hetzelfde kommetje nemen – vangt de tramp de blik van het mooiste meisje dat hij ooit heeft gezien (Edna Purviance). Hij biedt haar zijn plek aan en kijkt bij het verlaten van de eetzaal nog eens verlangend achterom.

Geïnspireerd door haar schoonheid wellicht, gooit hij even later tijdens het dobbelspel de ene na de andere hoge score. Boos en blut staat de grootste van zijn tegenstrevers op. Het weinige wat hij had, heeft hij verspeeld, beseft hij. Maar dan ziet hij de zieke moeder van het meisje liggen, met om haar nek een leren buidelkje met daarin haar spaargeld. Daar ligt mijn kans, denkt de gokker. Hij snijdt het koord door en gaat er met de buit vandoor.

Terug bij de goktafel probeert Charlie een aantal nieuwe werptechnieken uit, maar als de man die hij even tevoren nog had gepluimd een pak kaarten op tafel gooit en revanche eist, is hij plots uitgedobbeld. Hij raapt zijn winsten bij elkaar, maar hij mag niet gaan. Hij moet zitten en delen. Met een air alsof hij nooit iets anders heeft gedaan, schudt Charlie het pak, zonder evenwel ook maar één kaart te verplaatsen. Is het geluk, of doorgestoken kaart? Charlie heeft in ieder geval een goede hand gekregen. Hij verhoogt de inzet, en nog eens, en nog eens, totdat de man die uit was op revanche weer door zijn geld heen is. 'Ik wil die wel van je kopen,' gebaart de tramp, wijzend op 's mans revolver. Hij stemt in. Als Charlie vervolgens een straat op tafel legt, komt het wapen meteen van pas. Ondersteboven en achterlangs houdt hij zijn tegenstander onder schot, terwijl hij de poet verzamelt en vertrekt.

Een... twee... drie... 't Is een hele boel geld, besluit Charlie als hij snel de

hoogte van de opbrengsten probeert in te schatten. Wanneer hij het geld wegstopt, ziet hij dat hij vlak naast het mooie meisje en haar moeder terecht is gekomen.

Moeder heeft haar geld verloren,' snikt het meisje. Charlie zucht eens, maar weet dat hem maar één ding te doen staat. Hij diept de bankbiljetten op en stopt de hele stapel ongemerkt in het jasje van het meisje. Of nu ja, wacht eens, de hele stapel... misschien kan hij wel een briefje houden, of nee, twee... twee is misschien beter.

Uitgerekend dat laatste wordt gadegeslagen door de kapitein. 'Zakkenroller!' zegt hij tegen Charlie, terwijl hij ook het meisje erbij roept. 'Deze man probeerde uw geld te stelen,' gebaart hij tegen haar.

'Geld?' reageert ze verbaasd.

Als ze in haar jasje inderdaad een flinke stapel bankbiljetten aantreft, kan ze haar geluk niet op. 'Hij heeft me juist geholpen,' laat ze de kapitein verstaan. Ze kijkt Charlie dankbaar aan. Hij kijkt verliefd terug.

'Ik kan dit onmogelijk aannemen,' gebaart ze.

'Het is voor jou,' verzekert hij haar. Ze huilt tranen van geluk.

Aankomst in het land van de vrijheid,' zegt de tussentitel. Gelabeld en vol goede verwachtingen zitten de reizigers op het dek, klaar voor de aankomst in Amerika. 'Het Vrijheidsbeeld,' roept de kozak en iedereen loopt naar de reling om het hoopvolle symbool te aanschouwen. Maar de vreugde is van korte duur. De immigranten worden als vee bij elkaar gedreven en met harde hand langs de vreemdelingendienst geloodst. Met pijn in het hart ziet Charlie het meisje en haar moeder verdwijnen.

In werkelijkheid moet de aankomst voor Karno's Komediants heel wat ordelijker zijn verlopen dan in de film, al had Chaplin goed gezien dat machtsvertoon en intimidatie voortaan onlosmakelijk deel uitmaakten van de bij uitstek moderne ervaring van het trans-Atlantische reizen. Ook wie zich netjes aan de regels hield, kreeg het gevoel bij de gratie van de grootmoedigheid van de douane te worden toegelaten tot de Nieuwe Wereld. Dat gevoel werd nog versterkt door de soms harde beslissingen die ten overstaan van iedereen door de immigratiedienst werden genomen.

Op last van de Amerikaanse autoriteiten waren sinds 1907 ook in de Canadese havens de controles flink aangescherpt. Men waakte er vooral voor niet te veel ongeletterden, armlastigen en al helemaal geen gekken,

zieken en veroordeelde criminelen toe te laten. Sinds de Chinese Exclusion Act van 1882 waren er in Amerika bovendien stelselmatig wetten aangenomen die weliswaar niet meer zulke sprekende namen droegen, maar die allemaal tot doel hadden de zogenaamde culturele eenheid van de Verenigde Staten te waarborgen. Vanaf 1906 werd bijvoorbeeld van immigranten geëist dat ze Engels leerden spreken. Dit soort maatregelen moest ervoor zorgen dat de niet-westerse elementen geen al te groot aandeel kregen in de Amerikaanse smeltkroes.

De effecten daarvan waren duidelijk zichtbaar op die eerste oktober 1910. Van de 376 opvarenden van de Cairnrona werden er veertig om medische of civiele redenen in bewaring genomen. Twee timmermannen uit Beiroet, destijds deel uitmakend van de Syrische provincie van het Ottomaanse Rijk, die aangaven niet te kunnen lezen of schrijven, werden subiet vastgezet. Hetzelfde gold voor een analfabete landarbeider uit Galicië (ook wel Oostenrijks-Polen).

Albert Austin, die in *The Immigrant* de zeezieke kozak zou spelen, zag het allemaal voor zijn neus gebeuren. Vlak achter hem stond Stanley Jefferson, die later als Stan Laurel naam zou maken, daar weer achter Alf Reeves, Karno's manager voor de Amerikaanse tour, en enkele plaatsen daarachter de ervaren Amy Minister – dit werd haar vijfde Amerikaanse tournee – met de nog wat onzekere Charles Chaplin aan haar zij.

'Naam? Leeftijd? Getrouwd of alleenstaand? Doel van uw bezoek? Kunt u lezen en schrijven? Adres van uw naaste familielid?' De vragen die ze op zich afgevuurd kregen, waren methodisch en koud, maar niemand in de bende komieken had iets te vrezen. Voor ze het goed en wel beseften, stonden ze op de kade van Quebec. Het was nog geen acht uur. Er waren nog drie uur te doden, voordat een speciale trein hen naar Montreal zou brengen, vanwaaruit ze verder reisden naar New York.⁴

Voorwaarts (te land, ter zee en in de lucht)

Toen Charles Chaplin en zijn collega's op zondag 2 oktober 1910 uit de trein stapten in New York, troffen ze er een stad in beweging. Het straatbeeld werd nog grotendeels gedomineerd door handkarren en rijtuigen, maar zeker op de hoofdassen moesten de voetgangers en de paarden steeds meer plaats ruimen voor auto's en elektrische trams. Op

zich was dit niets nieuws. Ook in Londen was het gemotoriseerde verkeer in die jaren in opkomst, maar Chaplin zou zich later herinneren dat hij getroffen was door 'het hoge, hysterische, schrille geluid van het verkeer op straat, dat zo anders was dan het zware gegrom van Londen.'⁵ New York had haast, haast om vooruit te komen.

'In New York,' schreef Chaplin in *My Autobiography* (1964), 'handelt zelfs de eigenaar van de kleinste onderneming met een enorme gretigheid. De schoenpoetser haalt met gretigheid zijn poetsdoek tevoorschijn; de barman serveert met gretigheid een pint en schuift hem over het gepolijste oppervlak van de bar.'⁶ Iedere transactie werd gezien als een unieke kans om hogerop te raken. Voor de eigenaars van de grootste ondernemingen was dat niet anders. Sinds de aanleg van de transcontinentale spoorlijnen was de economie veel compacter geworden, waardoor bedrijven hun activiteiten op veel grotere schaal konden ontplooiën, met ongezien hoge winsten tot gevolg. Op Manhattan resulteerde de enorme groei van deze corporaties in een race naar de wolken. Overal schoten hoofdkwartieren en kantoorgebouwen de lucht in. In 1908 mocht de Singer Building met zijn 186,5 meter zich de grootste noemen. Het jaar erop opende de 213 meter hoge Metropolitan Life Insurance Company Tower zijn deuren, maar ook dat gebouw was zijn dagen als hoogste bouwwerk ter wereld inmiddels aan het tellen. De plannen voor de nog hogere Woolworth Building waren al in ontwikkeling.

Ook gemiddeld genomen waren de gebouwen in New York de laatste twintig jaar steeds hoger geworden. Hotels en kantoren van tien of zelfs twintig verdiepingen waren geen uitzondering meer. Op een van die hotels, Hotel Normandie op de hoek van Broadway en 38th Street, was eerder dat jaar 's werelds grootste elektrische reclamebord geplaatst. Op de onderste helft van het ruim 18 bij 27 meter grote paneel speelde zich een tafereel af dat nog maar eens onderstreepte hoezeer men verward was in een race naar de top. Over de twintigduizend gloeilampen, die 2500 keer per minuut knipperden, raasden permanent een aantal Romeinse tweespannen over het scherm, verward in een eeuwige achtervolging. Daarboven verschenen in een eindeloze lus de slogans van zo'n 150 bedrijven, die met deze adembenemende nieuwe techniek de klandizie van het met stomheid geslagen publiek najoegen.

Wie die zondag *The New York Times* kocht, zag al snel dat de drang naar voren, en de onvermijdelijke ongelukken die onderweg gebeurden, ook het publieke debat beheersten.⁷ Die ochtend was de stad wakker geworden met het onrustwekkende nieuws van een militaire sloep die was gekapseisd op de Hudson. Het vaartuig was de avond ervoor na het invallen van de duisternis van wal gegaan om naar verluidt achtentachtig matrozen naar het slagschip New Hampshire te brengen, dat even stroomopwaarts voor anker lag. Zo ver was de sloep echter nooit gekomen. In het verraderlijke, afnemende tij was de boot vastgelopen en omgeslagen. Er werd gevreesd voor het leven van negenentwintig zeelieden.

Honderden New Yorkers waren naar de dokken getogen, hopen op goed nieuws. Maar de berichten werden steeds grimmiger. In de loop van de dag lag het aantal vermisten al op zesendertig en was het bang afwachten of er niet toch nog wat zeelieden waren die zich in veiligheid hadden weten te brengen. Die hoop bleek vergeefs.

Nog los van het menselijk drama dat zich op de Hudson had voltrokken, waren de mensen zo massaal naar de dokken gekomen omdat een ramp als deze inspeelde op een vraag die de Amerikanen op vele manieren bezighield: de vraag hoe hun land zich zou opstoten in de vaart der volkeren. De menigte op de kade riep niet om grootscheepse hervormingen of reguleringen. Men uitte vooral zijn ongeloof over het feit dat de moderne scheepvaart, die voor veel burgers zo'n krachtig symbool van de menselijke beteugeling van de aardbol was geworden, nog steeds niet honderd procent veilig was. De voor de hand liggende vraag waarom de sloep na het invallen van de duisternis zo vol was geladen, werd weliswaar gesteld, maar niemand keek ervan op dat ze haast met schouderophalen werd beantwoord. Het was standaardprocedure om na een verlot zo veel mogelijk matrozen in één keer terug te brengen naar hun schip. Bovendien werden deze buitenformaat sloepen volgens verschillende officiers 'onzinkbaar geacht'.⁸

Onzinkbaar – een concept dat de wereld in haar zoektocht naar een middel om zich op een snelle en betrouwbare manier over de globe te bewegen, nog een paar jaar zou bezighouden. De theorie was valabel. Een vaartuig met een gecompartmenteerde romp kon nooit zomaar lek slaan, tenzij het van de voor- tot de achterstevan werd opengereten. Precies daar zat het zwakke punt. Tot die conclusie was de Amerikaanse

marine recent gekomen toen het fregat Charleston tijdens een oefening een zogenaamd onzinkbaar doel moeiteloos had weten te kelderen.⁹ In de burgerscheepvaart bleef men echter optimistisch. Reikhalzend werd er uitgekeken naar de nieuwe generatie monsterschepen die in de droogdokken van Belfast en Hamburg volgens de nieuwste inzichten werden gebouwd: de Olympic, de Titanic en de grootste van allemaal: de Imperator. Dat laatste schip zou onder andere worden uitgerust met een heuse hardloopbaan, 'zodat een atleet feitelijk de oceaan zou kunnen oversteken, zonder zijn training te hoeven onderbreken'.¹⁰

De drang naar voren was haast onstuitbaar, en lang niet alleen in de scheepvaart. Wie op 2 oktober 1910 het trieste nieuws op de voorpagina van *The New York Times* had verwerkt en met een zwaar gemoed verder bladerde, kwam het ene na het andere verhaal tegen over pioniers en waaghalzen die naarstig op zoek waren naar manieren om zich wat vlotter door de twintigste eeuw te kunnen bewegen dan met de sukkelgang waarmee men door de negentiende eeuw had geslenterd. Tijdens de Vanderbilt Cup, een autorace die die zaterdag was verreden op de Long Island Motor Parkway, waren zo'n beetje alle records verbroken. Harry Grant had de race over ruim 448 kilometer voor de tweede keer op rij gewonnen in zijn bolide van de constructeur Alco, en dat in een recordtijd van 4 uur, 15 minuten en 58 seconden. Verder waren er nog nooit zoveel coureurs aan de start verschenen en met een half miljoen toeschouwers waren er ook nog nooit zoveel mensen komen kijken. 'Maar het dodental was hoog', luidde de ondertitel van het over twee volle pagina's uitgesmeerde verslag. Twee coureurs en twee toeschouwers hadden de race niet overleefd en van de twintig gewonden vochten er nog drie voor hun leven. Dat was voor Nassau County, waar het parcours gelegen was, net iets te gortig. Autoraces werden er voorlopig verboden, wat organisator William K. Vanderbilt II ertoe bewoog zijn race knarsetandend naar elders te verhuizen. Want hoe gevaarlijk dit soort wedstrijden ook waren, velen waren het met Vanderbilt eens dat deze evenementen niet alleen plezier en spektakel brachten, maar ook noodzakelijk waren om de nog relatief jonge technieken tot het uiterste te testen en ze zo te kunnen verbeteren.

Dat gold nog in verhevigde mate voor de luchtvaart. Zeven jaar na de eerste gemotoriseerde vlucht van de gebroeders Wright (en twee jaar nadat ze de wereld van hun uitvinding hadden kunnen overtuigen)

stond deze industrie nog in de kinderschoenen. Er was eigenlijk geen praktische toepassing voor de vederlichte vliegtuigjes, die naast de piloot hoogstens één passagier konden vervoeren, op voorwaarde dat deze niet te zwaar was. Hardop filosoferend over de mogelijke rol van het vliegtuig in een eventuele oorlog, concludeerde een Duitse officier in de zondagseditie van *The New York Times* dat vliegtuigen vooral ingezet zouden kunnen worden in de verkenning van het vijandelijke grondgebied. Eventueel zouden er lichte machinegeweren op kunnen worden gemonteerd, maar dat was voorlopig nog allemaal toekomstmuziek. Eerst dienden vliegmachines veiliger, betrouwbaarder en vooral bestuurbaarder te worden.

Het enige wat de gebroeders Wright en andere vliegeniers in de tussentijd konden doen, was demonstraties geven en hun primitieve toestellen tot de limiet drijven om te zien waar ze in de toekomst eventueel toe in staat zouden kunnen zijn. Dat lijkt een mager resultaat voor een uitvinding die het eeuwenlange verlangen van de mens om te kunnen vliegen verwezenlijkte, maar juist de demonstratie van dit nieuwverworven vermogen gaf een extra impuls aan de groeiende overtuiging dat er grote schreden werden gezet op weg naar een nieuwe tijd. Elke vlucht (en elke crash) droeg daaraan bij. Het publiek kwam dan ook massaal kijken naar luchtschouwstukken en wedstrijden, zoals de race van Chicago naar New York, waarvoor *The New York Times* en de *Chicago Evening Post* een bedrag van \$25.000 hadden uitgelooft. De wedstrijd zou pas een week later van start gaan, maar dit weekend waren al tienduizend toeschouwers naar het Hawthorne-hippodroom in Chicago gekomen om zich te vergapen aan de halsbrekende toeren die de piloten uithaalden.

Uiteraard werd ook het overige nieuws uit de luchtvaart op de voet gevolgd. Op deze zondag werd er bericht over twee Italianen die in volle vlucht op elkaar waren gevlogen, over een Duitser die had geprobeerd van Trier naar Metz te vliegen (maar halverwege uit de lucht was gevallen), over de jonge Nederlander Henri Wijnmalen, die het wereldhoogterecord naar 2780 meter had gebracht (en tijdens zijn vlucht bijna was bevroren), en over de zeppelin *America*, die na drie mislukte pogingen om de Noordpool te bereiken, nu klaar was om als eerste de Atlantische Oceaan over te steken (maar ook daar niet in zou slagen).

Voorwaarts, voorwaarts! Het was niet alleen de richting waarin de maatschappij noodzakelijk dacht te evolueren, het was ook de beweging

die het tijdsgewricht in de Amerikaanse geschiedenis als geheel het best leek te typeren. In hun toespraken had zowel president William Howard Taft als zijn toekomstige uitdager Woodrow Wilson zichzelf zaterdag als de ware 'progressive' naar voren geschoven. De Verenigde Staten bevonden zich op het hoogtepunt van wat later als de 'Progressive Era' bekend zou komen te staan, de periode die grofweg de presidentschappen van Theodore Roosevelt (1901-1909), William Howard Taft (1909-1913), en Woodrow Wilson (1913-1921) overspande, en die getekend werd door de zoektocht naar politieke antwoorden op de sociale vraagstukken die gepaard gingen met de doorgedreven industrialisering van het land. Kartelvorming, slechte arbeidsomstandigheden, vakbondswerking, vrouwenstemrecht, gelijke burgerrechten voor blank en zwart, het waren allemaal onderwerpen die in deze periode op tafel kwamen te liggen.

In hun pogingen om Amerika als een eenheid door deze woelige tijden te loodsen, kozen de 'progressieve' presidenten overigens lang niet altijd voor even 'progressieve' oplossingen. De maatregelen tegen kartelen en monopolievorming en tegen de mannetjesputters in de politiek hielpen de modale Amerikaan zeker vooruit. Maar het was ook het tijdperk waarin de theorieën van efficiëntiegoeroe Frederick Taylor hoogtij vierden en men de neiging kreeg het land en het bestuur ervan als een mechaniek te beschouwen. Individuele belangen raakten daardoor nog wel eens in het gedrang. Al in 1894 had Theodore Roosevelt bijvoorbeeld als een van de voorwaarden voor een sterke Amerikaanse maatschappij gesteld dat met name de immigranten uit Zuid- en Oost-Europa dienden af te zien van hun bestaande nationale en politieke identiteiten en zich moesten voegen naar de overwegend Angelsaksische maatschappij die zich als Amerikaans was gaan identificeren. 'De enorme immigratiegolf die over ons land slaat,' schreef hij in 'True Americanism', 'heeft veel goeds en veel kwaads met zich meegebracht; en of het goede of het kwade de overhand zal krijgen, zal grotendeels afhangen van de vraag of deze nieuwkomers zich al dan niet met overgave deelgenoot zullen maken van onze nationale levenswijze, ophouden Europeanen te zijn, en net als wij Amerikanen worden.'¹¹ De Verenigde Staten waren ontworpen als ruimte waarin ieder individu het onvervreemdbare recht had zijn eigen geluk na te streven, maar de laboratoriumfase was volgens Roosevelt ondertussen voorbij en het experiment kon alleen slagen als er niet

meer te veel verstorende atomen werden toegevoegd aan het element Amerika. Er kon links en rechts wel wat bijgesteld worden aan het mechaniek, maar de Amerikaanse machine was onderweg, daar deed je weinig meer aan.

Misschien moest de mens zelfs maar helemaal afzien van de aanspraak op elke vorm van individualiteit, opperde Thomas Edison op de zondag dat Chaplin aankwam in The Big Apple in een lang interview met *The New York Times*. Sinds de atoomtheorie aan het begin van de eeuw een gedegen wetenschappelijke onderbouwing had gekregen, was het duidelijk geworden dat de mens niet meer was dan een verzameling van cellen. 'Ik geloof in het geheel niet dat wij individuen zijn,' verzekerde de uitvinder. 'Wij kunnen niet meer aanspraak maken op individualiteit dan een grote stad dat kan.' Het was een uitdagende redenering, die naadloos paste in het denken van de Progressive Era. Ook de mens bleek immers een ingenieuze machine, waarvan het maar de vraag was of de afzonderlijke onderdelen een bezielde geheel vormden. Geen rechter zou bij zijn volle verstand een hele stad veroordelen of belonen, stelde Edison. Was het dan nog wel verdedigbaar om een mens, die per slot van rekening ook maar een opeenhoping van cellen was, verantwoordelijk te houden voor zijn daden?

Zelfs een visionaire geest als Thomas Edison liep in deze nietsontziende drang naar voren zichzelf wel eens voorbij.

A Night in a Secret Society

'Die eerste dag voelde ik me op alle vlakken tekortschieten,' herinnerde Chaplin zich in *My Autobiography* over zijn aankomst in Amerika. 'Dit geoliede tempo was me vreemd.' De opgedreven snelheid beperkte zich ook niet tot de straten van New York. De theaterwereld was in zijn beleving al even jachtig. 'De kranten wijdden elke dag een hele pagina aan het theater,' schreef hij, 'opgesteld als een uitslagenlijst, waarin werd aangegeven welke vaudevilleacts eerste, tweede en derde waren geëindigd in de categorieën populariteit en applaus, als waren het racepaarden.'¹²

In die wervelwind moesten Karno's Komediants zich iets meer dan vierentwintig uur na hun aankomst in New York bewijzen. Op 3 okto-

ber ging in het Colonial Theater op Broadway *The Wow-Wows or a Night in a Secret Society* in première. De voorstelling was speciaal voor de Amerikaanse tournee geschreven, maar al vanaf de eerste try-outs in Engeland hadden mensen eraan getwijfeld of de show wel echt ‘the very thing for America’ was, zoals Fred Karno beweerde.¹³ Die bezorgdheid was bij aankomst in New York alleen maar groter geworden. De stad leek helemaal niet in de ban van geheime genootschappen, zoals Karno had verzekerd. Waar hij die wijsheid vandaan had, is niet helemaal duidelijk. Zij was wellicht ingegeven door de berichten over de zorgwekkende wederopstanding van de sinistere Ku Klux Klan, die her en der begonnen op te duiken. Voorlopig leken dat echter nog incidenten. De tijd van de grote georganiseerde lynchpartijen moest nog beginnen. Dat Karno met de ceremoniële kledij van de Wow-Wow-leden – zwarte gewaden met lange puntmutsen – een duidelijke verwijzing maakte naar de kostuums van de Ku Klux Klan viel dan ook geen enkele recensent op.

Inhoudelijk had *The Wow-Wows* ook niets met rassenhaat te maken. De voorstelling draaide om drinkebroer Archibald Binks, gespeeld door Charles Chaplin. Archie was een typisch product van de Engelse upper class: weinig snugger en rijk genoeg om zich van de wereld om hem heen niet al te veel te hoeven aantrekken. Al even karakteristiek was de combinatie van drankzucht en gierigheid die hij aan de dag legde en die erop uitdraaide dat hij maar al te graag op rekening van anderen dronk. Als Archie tijdens een kampeertrip een rondje te veel overslaat, besluiten zijn vrienden hem terug te pakken door hem te onderwerpen aan het krankzinnige initiatieritueel van het ter plekke verzonnen geheime genootschap Wow-Wow.

De reacties waren lauw. *The New York Clipper* noemde Karno’s Komediants een ‘bende babbelende, brabbelende Britten’. Ook *Variety* had niets actueels, of ‘Amerikaans’ in de voorstelling ontdekt en oordeelde dat het een typisch Engelse komedie was, die wel aangename momenten kende, maar ‘de echt leuke delen van *The Wow-Wows* zijn niet bepaald genoeg om de totale looptijd van een halfuur te rechtvaardigen’. De act viel volgens het blad overigens best te repareren door er, geheel volgens de mores van de tijd, ‘meer snelheid in aan te brengen en de onnodige gesprekken te schrappen’.¹⁴

Chaplin was teleurgesteld. Vooral in de voorstelling. Naar eigen

zeggen had hij Karno ervan proberen te overtuigen om niet met *The Wow-Wows* te openen in New York, maar Karno was volgens hem ‘koppig’ geweest. Ondertussen zaten ze wel met een probleem. Hoe vreemd Chaplin de Amerikaanse competitiedrang bij aankomst ook gevonden had, hij was wel erg benieuwd geweest ‘op welke plek we zouden eindigen op de uitslagenlijst’. Na de première vreesde hij echter dat zijn gezelschap de strijd aan het verliezen was. Erg veel tijd om zich terug te vechten in de race was er bovendien niet. Meer dan de eerste zes weken die ze in de theaters van Percy Williams zouden spelen in en om New York, lag er niet vast. Als de besprekingen niet wat positiever zouden worden, was de kans reëel dat het een zeer korte tournee zou worden.

Zes weken later waren er inderdaad te weinig boekingen binnen om een uitgebreide rondreis – waarvoor een hele treinwagon moest worden gehuurd – rendabel te maken. Pas toen impresario Marcus Loew het gezelschap vanaf 14 november 1910 een week in zijn theater in de Bronx zette, begon het tij te keren. In plaats van *The Wow-Wows* had Loew een ander stuk van het Karno-menu gekozen: *A Night in an English Music Hall*. Dit vertrouwde succesnummer had de gewenste uitwerking. Hoewel de voorstelling met een andere cast al eens in Amerika te zien was geweest, waren de recensies laaiend enthousiast.

Variety haalde opgelucht adem: ‘De verandering van voorstelling heeft het probleem duidelijk opgelost’, luidde het, waarna het vakblad de theaters en boekingskantoren erop wees dat de Karno-groep vanaf 28 oktober een drie weken durende reeks van *try-outs* zou spelen in The American in New York: ‘Elke week een andere voorstelling’. Drie weken werden er uiteindelijk vijf en in die vijf weken kregen het publiek en vooral de impresario’s vier voorstellingen voorgeschoteld waaruit ze hun keuze voor het komende seizoen konden maken: *A Night in an English Music Hall* (eerste en vijfde week), *The Wow-Wows* (tweede week), *A Night in a London Club* (derde week) en *A Night in the London Slums* (vierde week).¹⁵

De tactiek werkte. De Amerikaanse theaterwereld was er weer even van doordrongen welk spektakel een goede Karno-productie kon opleveren en de boekingen stroomden binnen. Chaplin en de zijnen kregen de kans om een tournee van tweeëntwintig weken te maken langs de theaterketen van Tim Sullivan en John Considine, die zich uitstrekten

van het Amerikaanse Midden-Westen via Manitoba in Canada tot het Pacifische Noordwesten en het zonnige Californië.

De tour begon eind januari 1911 in de American Music Hall in Chicago, waar de drie aantrekkelijkste voorstellingen nog eens werden uitgetest op het publiek, om zo te kunnen bepalen welke het geschiktst waren om mee op reis te gaan. Het was nauwelijks een verrassing dat de keuze niet op *The Wow-Wows* viel, maar op *A Night in an English Music Hall* en *A Night in a London Club*, de twee voorstellingen waarin Chaplins talent om een dronken gentleman neer te zetten het best tot zijn recht kwam. In *A Night in an English Music Hall* speelde Chaplin een dronkaard die een variétévoorstelling in het honderd laat lopen. Of hij, gedreven door de wanen van de alcohol, nu een act wilde verjagen, of zijn liefde wilde verklaren aan een bevallige zangeres wier ondeugende liedje hij iets te voortvarend op zichzelf had betrokken, er was altijd wel een reden om het toneel te willen bestijgen. Maar aangezien zijn dorstigheid zijn motorische vermogen danig had aangetast, sloeg hij keer op keer met een spectaculaire buiteling over de rand van de loge, om vervolgens op het podium zijn dronkenmansballet uit te voeren. In *A Night in a London Club* gebeurde iets soortgelijks. De setting was een geanimeerd diner, waar de gasten een voor een toespraak hielden of een dansje maakten. Ver kwamen ze echter nooit. Altijd was daar Chaplin, in de rol van een in zeer kennelijke staat verkerende Archie Binks, die alle aandacht naar zich toe trok.

Het publiek smulde van de capriolen van de zatlap Archie Binks. De voorstellingen waren zo'n succes dat Chaplin en consorten aan het eind van de eerste tournee langs het circuit van Sullivan en Considine als het ware meteen weer van voren af aan konden beginnen. In de periode 1911-1912 zou de Karno-groep dat rondje uiteindelijk drie keer maken, en na de zomer van 1912 in Engeland te hebben doorgebracht, volgden er in het seizoen 1912-1913 nog twee rondgangen langs hetzelfde circuit. Bij iedere passage leken het publiek en de recensenten enthousiaster te worden. Zo belandden Karno's Komediants alsnog boven aan de uitslagenlijstjes van de vaudevillerubrieken, zij het niet omdat ze zich naar de Amerikaanse actualiteit hadden gevoegd, maar juist omdat ze zo'n onbeschaamd Britse act opvoerden.