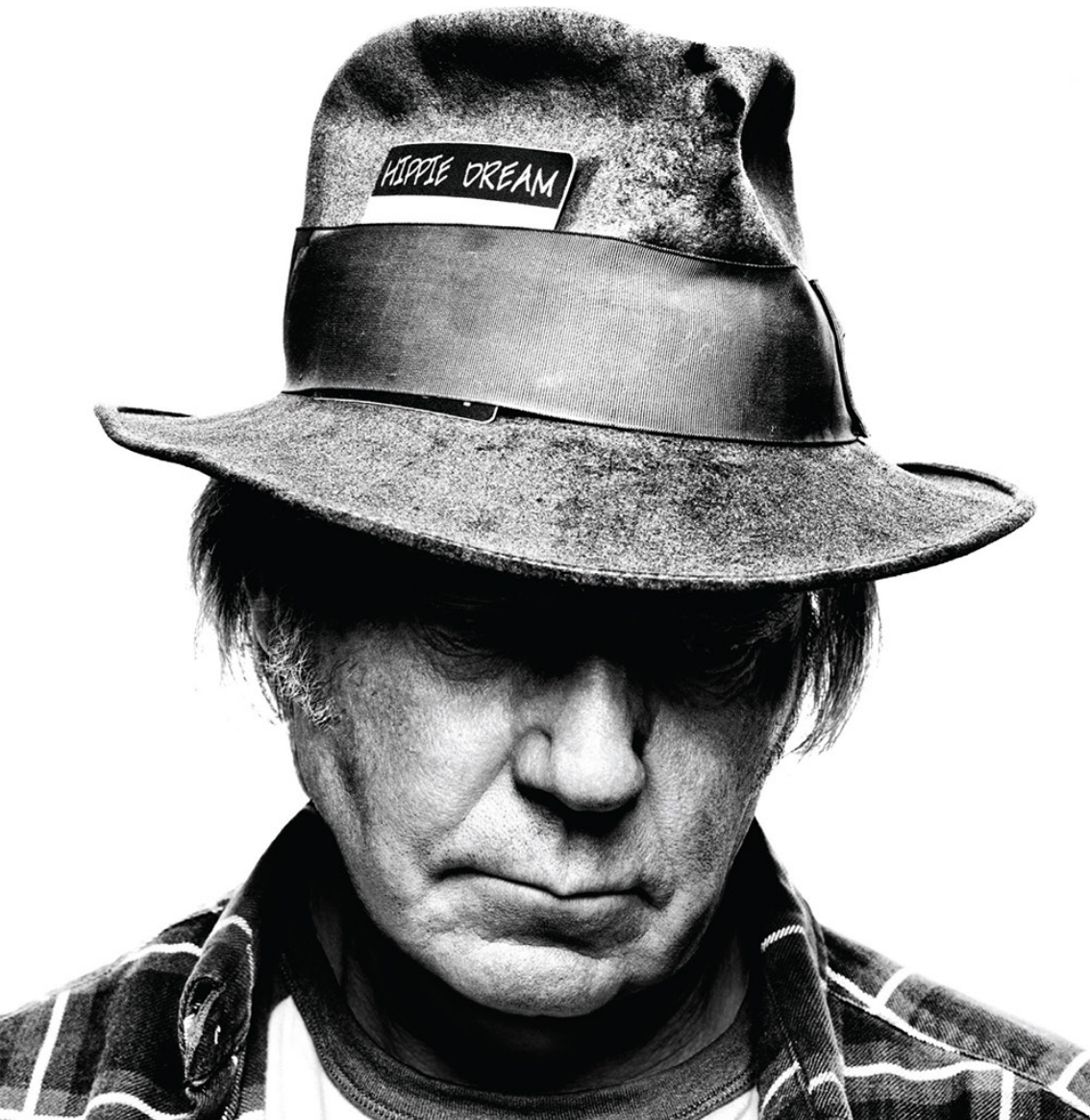


# NEIL YOUNG

---

## WAGING HEAVY PEACE

DE AUTOBIOGRAFIE



## **Over het boek**

Neil Young is al meer dan veertig jaar muzikant en songwriter. Zijn vierendertig studioalbums vol rock-'n-roll, folk en country – met af en toe een vleugje blues, techno, of andere stijlen – zijn tijdloos en blijven populair.

Young staat gedurende zijn hele carrière bekend om zijn muzikale talent en zijn artistieke integriteit: van de beginjaren met Buffalo Springfield, zijn baanbrekende soloalbums, tot de samenwerking met Crosby, Stills & Nash, Crazy Horse en tientallen andere invloedrijke muzikanten en bands. In elk decennium sinds de jaren zestig heeft hij tenminste één grote hit gehad, hij is twee keer geëerd met een plaats in de Rock and Roll Hall of Fame (als soloartiest in 1995 en als bandlid van Buffalo Springfield in 1997). Hij is ook bekend als politiek activist, milieubeschermer en filantroop en is oprichter van onder andere Farm Aid en The Bridge School, die kinderen met fysieke en communicatieve beperkingen ondersteunt.

## **Over de auteur**

Neil Young is geboren in Toronto in 1945. Na de scheiding van zijn ouders is hij met zijn moeder in Winnipeg gaan wonen. In 1966 verhuisde hij naar Californië waar hij mede-oprichter was van Buffalo Springfield, toetrad tot het enorm succesvolle Crosby, Stills & Nash en begon aan een indrukwekkende solocarrière. Hij is niet een, maar twee keer opgenomen in de Rock and Roll Hall of Fame als 'één van Rock-'n-Rolls grootste songwriters en artiesten'.

Bezoek [www.vipboeken.nl](http://www.vipboeken.nl) voor informatie over al onze boeken. Volg @VIP\_boeken op Twitter en bezoek onze Facebook-pagina: [www.facebook.com/VipBoeken](http://www.facebook.com/VipBoeken).

**Colofon**

*Oorspronkelijke titel*

Waging Heavy Peace

© 2012 by Neil Young

All rights reserved including the right of reproduction in whole or in part in any form. Published by arrangement with Blue Rider Press, a member of Penguin Group (USA) Inc. through Ulf Töregård Agency AB.

*Vertaling*

Fanneke Clossen

*Omslagontwerp*

Pinta Grafische Producties

*Omslagbeeld*

Graham Nash

© 2012 A.W. Bruna Uitgevers B.V., Utrecht©

ISBN paperback 978 94 005 0203 1

ISBN e-book 978 90 449 6883 5

NUR 671

# Waging Heavy Peace

*Een hippiedroom*

NEIL YOUNG



2012  
Utrecht

## BROKEN ARROW RANCH, LENTE 2011

Het jonge gezin  
vader Neil, moeder Pegi,  
kinderen Amber en Ben

Ik trok het plakband los van de kartonnen doos. Pakpapier lag om mijn voeten op de grond. Ben keek vanuit zijn stoel toe en Amber en Pegi zaten om me heen. Voorzichtig tilde ik iets zwaars uit de doos. Daar zat ook nog papier omheen, met ten slotte een laag schuimplastic van een centimeter dik. Toen was het uitgepakt: een elektrische locomotief met het handmatig aangebrachte logo van Lionel. Vreemd, want het was geen echte Lionel. Het moet een soort prototype zijn geweest. Er zat een wit, getypt vel papier in de doos, van Lenny Carparelli, een van de oneindige hoeveelheid Italiaanse Amerikanen, die op de een of andere manier verbonden was met de geschiedenis van Lionel, een bedrijf waarin ik nog altijd een klein aandeel heb. Ik las het vel papier. Het model was van General Models Corporation, een prachtige locomotief en inderdaad het prototype dat Lionel als voorbeeld voor zijn eigen model had gebruikt. In de brief stond uitgelegd dat dit dateerde uit de periode voordat rechtszaken en handelsgeheimen tot in alle lagen van creativiteit en ontwerpen waren doorgedrongen.

Pegi doet me voor elke vakantie een collector's item van Lionel cadeau en inmiddels heb ik een uitgebreide collectie bijzondere modellen, allemaal trots uitgesteld achter glas in een ruimte waar een reusachtige modelspoorbaan ligt. Het is niet zomaar een spoorbaan: het landschap bestaat uit roodhouten bulten die voor bergen moeten doorgaan en mos voor grazige weiden. Het spoor is in zwaar weer terechtgekomen. Er heerst droogte. Het werk aan de rails, ooit uitgevoerd door hardwerkende ploegen Chinese arbeiders, ligt stil. Nu rijden er dure, zeer gedetailleerde Lionel-stoommo-

toren uit China over het spoor. Mijn spoorbaan is op zijn eigen wijze historisch. Hij is het toneel geweest van vele elektronische ontwikkelingsprogramma's: de commandocontrole- en geluidssystemen zijn er ontwikkeld en vanaf nul opgebouwd, daarna werden er prototypes getest, de software werd geschreven en uitgetest, herschreven en weer getest. Best heftig, die elektronische ontwikkeling. En het begon allemaal met Ben Young.

Ben was geboren met een viervoudige verlamming, wat betekent dat hij niet kan lopen, praten of zijn armen kan gebruiken, en net in die tijd pakte ik mijn treinhobby weer op, maakte ik opnieuw kennis met een tijdverdrijf waar ik als kind zo van had genoten. De gelukkigste tijd was het samen opbouwen van de spoorbaan. Ben lag nog in zijn wieg toen de Chinese arbeiders de allereerste rails neerlegden. Met tallozen zwoegden ze dag en nacht, eindeloos lange uren. Hij keek toe terwijl wij aan het werk waren. En toen, maanden later, kwam het er eindelijk van dat de treinen konden gaan rijden. Later maakte ik een schakelsysteem met een grote rode knop die hij met zijn hand kon bedienen. Dat kostte heel wat inspanning, maar het was een grote beloning voor hem als er dan ook echt iets gebeurde. Daardoor kón Ben iets.

Maar dat was drieëndertig jaar geleden en nu heb ik de zeemleren lap tevoorschijn gehaald en maak ik de glazen deuren van de vitrinekasten schoon, waarin mijn gekoesterde Lionel-bezittingen veilig en wel staan uitgestald voor eenieder die ernaar wil kijken. Niet dat hier ooit iemand komt. Je kunt de bezoekers op een hand tellen. Wat jammer is, als je bedenkt met hoeveel zorg de uitstalling is samengesteld. Die roept in combinatie met de spoorbaan een zen-ervaring op. Daardoor kan ik de chaos, songs, mensen en gevoelens uit mijn opvoeding ontleden waar ik tot op de dag van vandaag door word achtervolgd. Niet op een vervelende manier, maar prettig is het ook niet helemaal. Maanden gaan er voorbij terwijl de dozen zich overal opstapelen, treinen ontsporen en stof verzamelen. En dan, wonder boven wonder, kom ik weer tevoorschijn en ga ik schoonmaken en opruimen. Ik ben eindeloos lang bezig met het ordenen van alle details, waardoor alles weer perfect draait. Dit lijkt samen te vallen met andere creatieve processen.

Ik kan me nog een dag herinneren waarop David Crosby en Graham Nash me in de treinschuur kwamen opzoeken tijdens de opnamen van *American Dream*, die voor een groot deel plaatsvonden in Plywood Digital, een schuur op mijn ranch die tot een opnamestudio was omgebouwd. Buiten stond een truck vol opnameapparatuur en we werkten aan verschillende nieuwe songs. We waren allemaal behoorlijk opgetogen omdat we weer

samen speelden. Crosby had onlangs de drugs aan de wilgen gehangen, was aan het herstellen van zijn cocaïneverslaving, had net zijn gevangenisstraf uitgezeten wegens een akkefietje met een geladen wapen in Texas en had nog altijd de neiging om tussen de opnamen door een tukje te doen. Zijn systeem was behoorlijk in de war maar hij deed ontzettend zijn best, want hij genoot van de band en de muziek. Ik ken niemand anders die meer houdt van muziek maken dan David Crosby. Graham Nash is al jarenlang zijn beste vriend, door dik en dun, en aan de manier waarop ze samen zingen kun je zien hoe hecht hun lange relatie is.

Ze hebben elkaar ontmoet bij The Hollies en The Byrds, twee productieve bands in de rock-'n-rollgeschiedenis. Daarna kwam Stephen Stills erbij en rond 1970 vormden ze Crosby, Stills & Nash. CSN's eerste plaat is een kunststukje. Die vertegenwoordigt een sound die jarenlang is geïmitteerd door andere bands, waarvan sommige grote commerciële successen boekten. Maar je kunt er niet omheen dat dat eerste CSN-album baanbrekend was. Destijds speelde Stephen het grootste deel van de muziek, dubde 's nachts alle partijen over met Dallas Taylor, de drummer, en Graham. Stephen had in de jaren daarvoor van alles met Buffalo Springfield willen doen – zoals produceren, het schrijven en arrangeren van muziek, evenals meer gitaar spelen – en nadat de Springfield ermee ophield, kreeg hij bij CSN voor het eerst de kans om echt creatief te zijn. Hij ging er helemaal voor. Maar daarover later meer...

Hoe dan ook, ik zag dat David naar een van mijn treinruimtes vol rijdend materieel keek en een steelse blik op Graham wierp, waaruit sprak: er is een steekje los aan die kerel. Hij is gestoord. Moet je zijn obsessie eens zien. Ik liet het van mijn rug afglijden. Ik had die spoorbaan nodig. Voor mij is het een weg terug.

Maar goed, nu ben ik het glas aan het poetsen van een van de schappen waarop mijn verzameling uitgestald staat. Nu het glas weer schoon is en fonkelt, sta ik in mijn eentje in de kamer en bewonder de schitterende Lionel-modellen, allemaal keurig netjes op een rij in een volgorde die alleen ik begrijp.

Ik verlaat het pand en loop zo'n vijftig meter verderop naar de Feelgood's Garage. Feelgood's staat vol met mijn versterkers en elektrische gitaren, vooral oude Fenders, maar er staan ook een paar Magnatones, Marshalls en een enkele Gibson. Ik herinner me nog mijn eerste Fenderversterker: die had ik van mijn moeder gekregen. Zij steunde me altijd in mijn muziek. Het was zo'n draagbaar model dat boven op de speakerkast stond. Twee tien-inch speakers zorgden voor die geweldige sound uit de

kleinste draagbare versterker die Fender ooit heeft gemaakt. Maar voor mij was hij megagroot. Daarvóór had ik een Ampeg Echo Twin. Vroeger op school droomde ik van versterkers en podiumopstellingen, ik tekende diagrammen en podiumlay-outs. In die tijd deed ik het niet echt heel goed op school.

In Feelgood's staan ook mijn auto's. Ik heb iets met vervoer: auto's, boten, treinen. Reizen. Ik houd ervan om in beweging te zijn. Op m'n twee- of drieëntwintigste liep ik een keer door de straten in LA en zag daar een garage die Al Axelrod's heette. De achterkant van een rode cabrio stak naar buiten. Ik herkende hem als een Buick uit 1953 of 1954. In mijn jeugd jaren woonde een vriend van mijn vader, de schrijver Robertson Davies, naast ons in Peterborough, Ontario. Met kerst gingen we altijd naar zijn huis en speelden Hints tijdens een feestje. Hij had een hele sliert dochters. Heel opwindend. Hoe dan ook, hij had ook een Buick uit 1954. Die was spiksplinternieuw en ik was er erg van onder de indruk, met zijn prachtig vormgegeven grille en achterlichten, en strakke lijn met een soort welving of golving in het midden, geaccentueerd door een chromen strip waarin dat alles werd weerspiegeld. Deze welving begon vanuit het achterspatbord en was uniek voor Buicks.

Dus ging ik bij Al Axelrod's naar binnen en zag mijn eerste Buick Skylark. Ik had het niet meer. Van dat model waren slechts 1690 exemplaren gemaakt! De productie werd ongeveer op hetzelfde moment stopgezet als dat General Motors de Eldorado en de Corvette op de markt bracht. Daarna ben ik jarenlang naar de Skylark op zoek geweest en uiteindelijk vond John McKeig er een in een garage in Pleasanton, Californië. John was een Vietnamveteraan die voor mijn auto's zorgde. Hij was een geweldige automonteur. Hij had ooit een klusje voor me gedaan en daarna huurde ik hem in om de vijfendertig auto's die ik inmiddels had te onderhouden. Die hadden allemaal een uniek ontwerp. De meeste kwamen uit de jaren vijftig van de vorige eeuw; veel Cadillacs. Als ik ze kocht, interesseerde het me niet echt hoe ze er technisch aan toe waren, ik wilde ze vooral hebben vanwege de unieke vormgeving. (Achteraf bleek dat een grote vergissing, want de meeste ervan deden het niet goed en het kostte een hoop tijd en geld om ze te restaureren. Het was beter en minder kostbaar geweest als ik alleen maar originele wagens in uitstekende staat had gekocht.) Hoe dan ook, nadat ik ze jarenlang had verzameld, verkocht ik de meeste weer en hield alleen de goede exemplaren over. Die staan nu in Feelgood's. De mooiste wagen uit mijn collectie is de Buick Skylark uit 1953, die John had gevonden, exemplaar nummer één. De eerste die ooit was gemaakt. Dat is echt de topper.



Dus hier zit ik dan in Feelgood's, te schrijven en naar een vergadertafel en een whiteboard te kijken. Morgen heb ik een belangrijke afspraak met Alex, de vertegenwoordiger van Len Blavatnik, de nieuwe eigenaar van WMG, mijn platenmaatschappij. We komen bij elkaar in verband met het nieuwe bedrijf dat ik ga starten: PureTone. Zo noemden we het althans de afgelopen week nog. Het zit nog in een heel vroeg stadium en we zijn nog steeds niet zeker van de naam. Het bedrijf heeft als doel om mijn kunstvorm, de muziek, te redden van de kwaliteitsverloedering die volgens mij de oorzaak is van de daling in de muziekverkopen en uiteindelijk de ondergang inluit van de populaire muziek zelf. Met de komst van de nieuwe online muziekverkopers zoals iTunes, is de kwaliteit achteruitgehold. Een mp3-opname heeft ongeveer vijf procent van de data die je op een PureTone masterbestand aantreft, of zelfs op een gewone langspeelplaat. Ik heb een idee ontwikkeld voor een draagbare geluidsdrager en een online distributiemodel die een alternatieve kwaliteit voor mp3's aanbieden, met de gebruiksvriendelijkheid die de consument van vandaag eist. Ik wil de ziel van de muziekindustrie en de technologie uit Silicon Valley bij elkaar brengen om dit nieuwe model te creëren waarbij artiesten als aanjagers fungeren. Het is mijn doel om een kunstvorm te rehabiliteren en tegelijkertijd de oorspronkelijke kunst te beschermen en de muziekliefhebber van dienst te zijn.

Morgen vindt de grote presentatie plaats en ik ben mijn aanpak aan het doornemen, waarbij ik word begeleid door de CEO-kandidaat van PureTone, Mark Goldstein, die gespecialiseerd is in het opstarten van bedrijven en die ik heb leren kennen door briljante en succesvolle vrienden van mij uit de Silicon Valley-gemeenschap. In tegenstelling tot mijzelf kunnen zij hun ideeën wel verzilveren. Ik heb geweldige ideeën, maar heel weinig geld om er iets mee te doen. Maar ik klaag niet, hoor. Het gaat niet om het geld; mij gaat het erom dat ik de dingen goed en efficiënt doe. En ik wil zo ontzettend graag dat dit gaat lukken.

Het staat me niet aan wat er is gebeurd met de geluidskwaliteit van muziek; er zit nog maar heel weinig diepte en gevoel in, en mensen krijgen niet meer wat ze nodig hebben wanneer ze naar muziek luisteren, dus sterft die uit. Dat is mijn theorie. In creatief opzicht is het opnemen van muziek mijn grote liefde (samen met songwriting en muziek maken), dus dat raakt me recht in mijn hart. Daar wil ik iets aan doen. Daarom is het van belang dat ik mijn gedachten op een rijtje zet, indruk maak op deze meneer en wat financiële steun krijg voor dit project, want die heb ik zeker nodig.

Gelukkig heb ik mijn Skylark hier bij me.