

# «ZEIT UND RAUM SIND SCHWANKEND GEWORDEN»

ZUR KÜNSTLERISCHEN INSZENIERUNG VON  
GESCHWINDIGKEIT UND BESCHLEUNIGUNG

von Stefan Drees

Leseprobe aus: *Neue Zeitschrift für Musik* 3/2015  
© Schott Music, Mainz 2015

■ «Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.»<sup>1</sup> Diese Bemerkung Heinrich Heines, am 5. Mai 1843 mit Blick auf die Eisenbahn niedergeschrieben, versucht dem als doppeldeutig empfundenen Umstand Rechnung zu tragen, dass der Einzug der Geschwindigkeit ins Leben auch eine Veränderung von Wahrnehmung und Erleben nach sich ziehen müsse.<sup>2</sup> Bereits 1830, also fünf Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth, hatte Adelbert von Chamisso in seinem Gedicht «Das Dampfross» Vergleichbares angestrebt, indem er den Wechsel vom Pferd zur Lokomotive thematisierte und Letztere als «Muster der Schnelligkeit» beschrieb, das «die laufende Zeit» hinter sich lasse.<sup>3</sup> Chamissos Auffassung von der Eisenbahn als «Bote der Neuzeit», der es der dichterischen Fantasie erlaube, «gleichsam auf Dampfesschwingen durch die Zeit»<sup>4</sup> zu reisen, nimmt nicht nur die Vorstellung von Modernität als Zustand unaufhörlicher Dynamik vorweg, sondern ist auch bemerkenswert, weil der Dichter darin «die Beschleunigung selbst»<sup>5</sup> zu erfassen sucht. Dazu treibt er, ausgehend von der Schilderung einer Umrundung der Erde von Osten nach Westen und der damit verbundenen Zeitersparnis, das imaginierte Geschehen in seinen Versen bis zum Gedanken einer vollständigen Aufhebung von Zeit voran.

## GESCHWINDIGKEIT

Was Chamisso so früh in Gestalt poetischer Bilder zu einer utopischen Sicht auf Historie formt, verdankt sich einer positiven Lesart technologischen Fortschritts und verweist letzten Endes auf die «Beschleunigung von Prozessen und Ereignissen als Grundprinzip der modernen Gesellschaft».<sup>6</sup> In der musikalischen Produktion dagegen sind die Spuren solcher Umwälzungen zunächst nur spärlich auszumachen: Zwar hatte bereits 1836 Johann Strauss (Vater) anlässlich eines Sommerfests unter dem Motto «Buntes aus der Zeit» einen *Eisenbahn-Lust-Walzer* op. 89 komponiert und ihn der Eröffnung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn am 13. November 1837 vorausgeschickt, was er visuell durch eine mehr als 30 Meter breite Dekoration aus der Werkstatt des Bühnenbildners Michael Mayr mit der Vision einer Eisenbahnfahrt unterstreichen ließ. Doch sind die in Introduction und Coda sowie vereinzelt auch in den fünf Walzern eingestreuten Akkord- und Tonrepetitionen als Imagination von Fahr- und Betriebsgeräuschen des neuen Verkehrsmittels eher als publikumswirksame, mit untrüglichen Sinn für tagesaktuelle Entwicklungen eingestreute Effekte, denn als Indizien für den künstlerischen Widerhall der Veränderung von Wahrnehmung und Erleben aufzufassen.

Ein weitaus anschaulicheres Beispiel für die Beeinflussung der Musik durch die neue Bewegungsform der Eisenbahn schuf Charles Valentin Alkan zeitgleich mit William Turners berühmtem Gemälde *Regen, Dampf und Geschwindigkeit. Die Great Western Railway* im Jahr 1844. In seinem Klavierstück

*Le chemin de fer* (Die Eisenbahn) op. 27 ist der Gedanke der Geschwindigkeit gleichgesetzt mit einem hohen Grundtempo, das der Komponist mit *vivacissimo* (Halbe = 112) angibt. Zwar dient die Idee einer schnellen Eisenbahnfahrt vor allem der Legitimierung technischer Brillanz, doch flicht Alkan über das rasende Skalenspiel hinaus illustrative Elemente ein, die – weitaus stärker als die Repetitionen bei Strauss – die besondere Eigenart des musikalisch imaginierten Erlebnisses unterstreichen: einen ostinaten, auf der ersten Achtel betonten Grundrhythmus in der linken Hand, dessen repetitiver Charakter über weite Stre-





Das neuartige Fortbewegungsmittel Eisenbahn beeinflusst die Musik | William Turner: «Regen, Dampf und Geschwindigkeit. Die Great Western Railway», 1844

cken hinweg den Fixpunkt einer wenig veränderlichen Harmonik bildet, oder die später in den Bass getupften, das Ostinato ersetzenden Vorschlagsfiguren. Dabei bleibt der Komponist ausschließlich dem metrischen Rahmen des vorgegebenen 2/4-Takts verpflichtet, den er erst am Schluss überschreitet, um die vorangegangene Bewegung in einem Prozess der Verlangsamung, verbunden mit schrittweiser Verdoppelung der Notenwerte, zum Stillstand zu bringen.

Was Alkan hier mit Rückgriff auf die kompositorischen Gestaltungsregeln seiner Zeit in einem effektvollen Salonstück verpackt, lässt sich als künstlerische Inszenie-

rung von Geschwindigkeit begreifen, bei der vor allem das Gefühl des Dahineilens – also eine spezifische Wahrnehmung von Raum im Verhältnis zur Zeit – im Mittelpunkt steht. Knapp 150 Jahre später hat sich der Komponist John Adams in seinem Orchesterstück *Short Ride in a Fast Machine* (1986) auf vergleichbare Weise mit diesem Phänomen auseinandergesetzt. Die zugrundeliegende Idee der Fahrt in einem rassigen Sportwagen spitzt den Gedanken des Geschwindigkeitsrauschs allerdings weiter zu und appliziert ihn auf das Automobil in seiner Funktion als mythische Idealisierung von Freiheit, wie sie beispielsweise seit

jeder im Genre des US-amerikanischen Roadmovies gepflegt wird. Wie Alkan bindet Adams seine Musik an einen schnellen Grundpuls (*delirando*, Halbe = 152). Diesem weist er den charakteristischen Klang eines hohen Woodblocks zu, den er, gleichmäßig akzentuierte *forte*-Schläge ohne Rücksicht auf die Metrik des eingangs vorgezeichneten 3/2-Taktes zur Markierung der Halben fordernd, zum roten Faden macht, an den alle übrigen musikalischen Ereignisse angehängt werden. Adams behält diese perkussive Klangspur während des ersten (T. 1–81) und des zweiten Teils (T. 82–138) unverändert bei, wechselt jedoch zwischenzeitlich die

Tonlagen, indem er bei T. 79–121 einen tiefen und bei T. 133–138 einen mittleren Woodblock einsetzt, wogegen er im finalen, eine Spur ruhiger beginnenden Abschnitt (T. 138–188, *Slightly slower*, Halbe = 144) vollständig auf das Schlaginstrument verzichtet. Allerdings wird der Puls dort von anderen Instrumenten durch repetierte Viertel (in Teilen der Holzbläser und Streicher sowie im Triangel) und Achtelketten (in Klarinetten und Synthesizern) weitergetragen und verschwindet erst ab T. 181 mit der Rückkehr zum initialen Tempo aus der Partitur.

Diese alternativen rhythmischen Schichten setzen schon zu Beginn des Werks ein, wo Adams den Woodblockpuls sogleich durch ein Klangband aus Achtelketten in Klarinetten und Synthesizern (ab T. 2) sowie aus Viertelimpulsen der Trompeten (ab T. 3) ergänzt. Ihr Reiz liegt darin, dass sie sich nicht affirmativ zum Grundpuls verhalten, sondern ihn immer wieder stören, weil sie permanent zur Schaffung von Konflikten zwischen Rhythmus und Metrum benutzt werden.<sup>7</sup> *Short Ride in a Fast Machine* lebt geradezu von den rhythmischen Widersprüchen, mit denen Adams den initialen Puls überschreibt, seine Wahrnehmung verändert und – verknüpft mit allmählichen harmonischen Transformationen – in jedem Abschnitt erneut auf eine Klimax hinarbeitet. Stanley Kleppinger deutet dieses Verfahren als Versuch der Konstitution eines musikalischen Narrativs, in dessen Mittelpunkt er die negative Erfahrung einer Autofahrt sieht, die der Komponist in einem Interview geschildert hat.<sup>8</sup> Dabei bleibt der Schluss des Werks mit seiner spezifischen Wirkung jedoch unberücksichtigt, obgleich gerade hier die Transzendierung des Sujets ansetzt: Nachdem die Musik zwei Höhepunktbildungen durchlaufen hat, schafft Adams im dritten Teil Platz für den Einsatz einer im Tonraum weit ausgreifenden, den Trompeten anvertrauten Melodie. Ihr schwebender, aus der metrischen Indifferenz resultierender Charakter, unterstrichen durch miteinander konkurrierende rhythmische Schichten in den unterschiedlichen Instrumentengruppen, markiert die Überführung des Geschwindigkeitsgefühls in einen rauschartigen Zustand. Sie lässt sich daher als Klangsignatur deuten, deren Bezug zum erhabenen Tonfall heroischer Fanfaren<sup>9</sup> für den Versuch einer musikalischen Akzentuierung des an das Automobil geknüpften Freiheitsmythos entsteht.

## BESCHLEUNIGUNG

Während die bisherigen Beispiele vorrangig auf eine Abbildung der Wirkung von Geschwindigkeit zielen, geht es in Arthur Honeggers «mouvement symphonique» *Pacific 231* (1923) auch um den Übergang von Stillstand zu Bewegung. Die Benennung des Werks nach den Pacific-Dampflokomotiven – vom Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum Ende der Dampflokzeit zu den schnellsten, stärksten und modernsten Maschinen gehörend – hat, gestützt durch einen frühen Werkkommentar<sup>10</sup>, die Interpretation der Musik als realistische Imitation einer rasenden Eisenbahnfahrt befördert, auch wenn der Komponist selbst in späteren Jahren eher den abstrakten Gehalt seines Orchesterstücks zu akzentuieren versuchte.<sup>11</sup> Tatsächlich fokussiert Honegger über weite Strecken hinweg die Fragestellung, wie sich der Vorgang der Beschleunigung, physikalisch betrachtet ein Zuwachs an Geschwindigkeit, kompositorisch umsetzen lässt: Die ersten elf Takte verweisen zunächst mit einem Kontrabass-Orgelpunkt und einem durch Beckenwirbel gestützten Streichertremolo auf den Stillstand, während eingestreute Akzente im Horn zusammen mit einzelnen Bass-Pizzicati zugleich jenen «Eindruck des Atmens der Maschine»<sup>12</sup> entstehen lassen, den Honegger in seinem Kommentar erwähnt.

Bereits innerhalb dieser Ruhephase setzt mit einem im *pianissimo* beginnenden chromatischen Aufstieg der Tuba (T. 9–12) der Eindruck von Bewegung ein, der nachfolgend (ab T. 12) kontinuierlich weitergetragen wird. Das hieran erkennbare Prinzip einer stetigen Verkürzung sukzessiv aufeinanderfolgender Notenwerte fängt jenen Kraftaufwand ein, der für die «Anstrengung des Anfahrens»<sup>13</sup> notwendig ist, und verzweigt sich anschließend in den gesamten Tonsatz. Verknüpft mit einem stetigen Wandel der Harmonik, unterstützt es die Wahrnehmung einer zunehmenden Geschwindigkeit, was von der Artikulation ganzer Takte in T. 12 (Halbe = 80) über den kontinuierlich durchlaufenden Achtelpuls ab T. 90 (Viertel = 152) hin zu den in ihren Drehfiguren freischwingenden Holzbläserkonfigurationen über triolischem Grundgerüst ab T. 118 (Viertel = 144) führt. Ihren Höhepunkt erreicht die Musik in T. 169 (Viertel = 132), gekennzeichnet durch «die gleichsam im Triumph auftretende Melodie der Blechbläser»<sup>14</sup> über einem komplexen, Triolen- und Sechzehntelbewegung verschachtelten Hintergrund, der zugleich auch den

Zustand größter harmonischer Dichte bezeichnet. Diesem Abschnitt folgt ein Prozess der Verlangsamung (ab T. 204), der, kompositorisch mit der Phase der Beschleunigung und dem dortigen Umgang mit dem Rhythmus korrespondierend, über eine relativ rasch vollzogene Verlängerung der Notenwerte zum endgültigen Stillstand (T. 216–217) führt. Dass sich – ähnlich wie bei Adams – die Komposition als Reflex auf eine spezifische kulturelle Gemengelage verstehen lässt, erscheint angesichts der historischen Kontexte naheliegend: Als Versuch, die Veränderung der Geschwindigkeit zum Gegenstand moderner ästhetischer Erfahrung zu machen, wendet sich Honegger hier gegen die noch immer virulenten Vorstellungen der futuristischen Manifeste von Francesco Pratella (1911) und Luigi Russolo (1913).<sup>15</sup> Indem er nämlich gerade nicht auf maschinelle Klangerzeuger der modernen Zivilisation, sondern auf das Instrumentarium eines Orchesters zurückgreift, bindet er seine Auseinandersetzung mit dem Beschleunigungsprozess dezidiert an die von den Futuristen als obsolet verworfene Grundlage eines traditionellen Tonvorrats und der daraus entwickelten harmonischen wie rhythmischen Dispositionen.<sup>16</sup>

Während Honegger seiner Musik die Idee einer beschleunigenden und abbremsenden Lokomotive einschreibt und davon ausgehend eine asymmetrische Bogenform konstruiert, spielt sich Louis Andriessens Auseinandersetzung mit dem Phänomen der Beschleunigung im Ensemblestück *De Snelheid* (1983) auf einer weitaus abstrakteren Ebene ab. Grundlage der Komposition, nach Nicolaus A. Huber ein «Muster an Sparsamkeit, Einfachheit und in die Tiefe gedachter Komplexität der Elementauswahl und Elementführung»<sup>17</sup>, ist ein permanenter Tempoanwuchs, der über die Pulse zweier Woodblockparts angezeigt wird und erst gegen Ende eine Brechung erfährt. Das musikalische Geschehen erstreckt sich über einen zehnteiligen Verlauf und unterliegt einer Tempoprogression, die von  $5/16 = 46$  zu Beginn bis punktierte Achtel = 92 reicht, dann aber in einem als Coda dienenden elften Abschnitt erneut zum Grundpuls 46, diesmal auf Basis einer fünffach unterteilten Ganzen, zurückkehrt. ...

**... mehr erfahren Sie  
in Heft 3/2015**