

Fahrkarte oder Schicksalsinfonie?

Zu einer außergewöhnlichen Komposition und Schallplatteneinspielung: Steve Reich, *Different Trains*; Kronos-Quartett, Nonesuch/Teldec CD 979 176-2, erschienen 1989.

Von dieser musikalisch ebenso intensiven wie ungewöhnlichen Aufnahme der achtziger Jahre war in FonoForum bisher nicht die Rede. Der folgende Essay ist nicht nur der Reflex auf diese Tatsache, sondern auch der engagierte Wunsch des Rezensenten, ausnahmsweise einmal die 40-Zeilen-Brille einer Schallplattenbesprechung abzusetzen und nicht nur Eisenbahn-begeisterte Leser zu einer Fahrt besonderer Art einzuladen.



Foto: Dag Kempe/Bavaria

Es ist kein Geheimnis – aber die erstaunliche, noch heute ebenso universelle wie populäre Stilistik der Beethoven-Sinfonien ist ja nicht der Glückstreffer eines Einzelnen. Mannheimer und Wiener Schule, Bach-Söhne (aber auch Bach), Haydn und nicht zuletzt musikalische Typen französischer Revolutionsmusik hatten ein musikalisch-stilistisches Sprengpulver geliefert, zu dem Beethovens Geist „nur“ noch als Zündfunke notwendig war. Daß der amerikanische Komponist Steve Reich mit seinem emphatischen Temperament und seiner rhythmischen

Energie ein Komponist von vergleichbarer Bedeutung ist, kann hier zwar nicht bewiesen werden, nüchtern und objektiv kann man jedoch feststellen, daß auch seine Musik extremes Ergebnis, wenn nicht Gipfelpunkt zahlreicher zusammenfließender stilistischer Ströme ist. Gerade „*Different Trains*“ (komponiert 1988), auf den ersten Blick ein so harmonisches, tonales und zunächst auch fröhliches Eisenbahnfahrt-Stück, liefert hier deutliche Indizien. Wenn dem Hörer im

wärts und deuten an, was in den 40er Jahren im zivilisierten Europa geschah. Wenn danach die naive Eisenbahn-Fröhlichkeit zurückkehrt und das Stück fast so heiter endet, wie es begann, so erinnert auch diese melancholisch durchsetzte Final-Heiterkeit an klassische Vorbilder, allerdings eher von Mozart (g-Moll-Streichquintett) und vor allem Schubert (große A-Dur-Sonate u.a.).

Aber an dieser Stelle sind bereits die letzten zwei Minuten der 27minütigen Komposition angebrochen. Zum melodischen Bogen einer weich rhythmisierten As-Dur-Streicherfigur spricht im gleichen rhythmischen Tonfall eine Stimme: „...and when she stopped singing they said: 'More, More', and they applauded.“ Die gleiche Stimme hatte bereits vorher, begleitet von monoton dahinfahrenden Streicher-Ostinati, mitgeteilt, daß da ein Mädchen mit einer schönen Stimme zu singen schien und daß man ihr zuhöre. Aber wer hört da zu, und warum? Der gesprochene Text ist nicht gleich klar verständlich, aber das ist gut so. Fangen wir also vorne an.

Anders als in Arthur Honeggers „Pacific 231“ von 1923 befindet sich die Eisenbahn schon am Beginn von Reichs Werk in voller Fahrt. In die typischen, sich wie Räder drehenden Fahr-Figuren der Streicher mischen sich fast jubelnd die Rufe der Lokomotive; der hymnische Sound der rhythmisierten Pfliffe und das so „positiv“ emotionale Dahinstürmen der Musik sind Welten entfernt von der technisch präzisen, unterkühlten Eisenbahn-Komposition Honeggers.

In der 39. Sekunde, nach einer weiteren Beschleunigung, ist plötzlich die Stimme einer älteren Frau zu hören: „From Chicago - to New York“, gegenpolig zur Streicherfigur rhythmisiert und dadurch den Drive verstärkend. Der

„Oh, we're leavin' for the Promis' Lan' an' you better get on board, all you sinners, oh, you better get on board. 'Cause we're leavin' for the Lan', Oh! Keep that drivin' wheel arollin', rollin', till we meet our brudder in the Promis' Lan'.“

Schluß des ersten Aktes von „Porgy and Bess“; DuBose Heyward, Ira und George Gershwin

Laufe dieser Fahrt das bekannte Motto „Durch die Nacht zum Licht“ dann doch plötzlich im Halse stecken bleibt, so hat das nichts mit abgegriffenen Avantgarde-Klischees zu tun. Ihrer hat sich der Amerikaner Reich nie bedient. Vielmehr fahren in der Mitte der Komposition die Züge plötzlich ost-

„Bei Fahrten an Freitagen und Sonntagen sind in zuschlagspflichtigen EC/IC-Zügen tarifmäßige EC/IC-Zuschläge in doppelter Höhe erforderlich.“

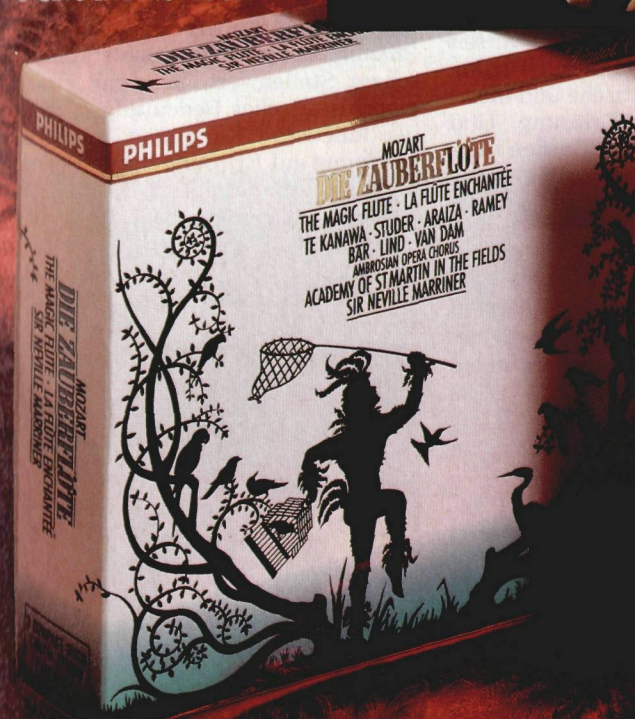
Zitiert aus den Bestimmungen zum Super-Sparpreis-Ticket der Deutschen Bundesbahn

DIE GROSSEN PREMIEREN

DAS OPERN-FESTIVAL VON PHILIPS CLASSICS



2 CD/3 LP/2 MC 426 308-2/1/4



2 CD/3 LP/3 MC 426 276-2/1/4



3 CD/MC 422 381-2/4

unpräzise Sprachgestus dieser und folgender Stimmen hat jeweils auch eine prägnante melodische Kontur, die deutlich wird, auch wenn hier gar nicht im herkömmlichen Sinne gesungen wird. Vorangehende und folgende Imitationen des Streichersatzes verstärken die ganz spezifische Eindringlichkeit der einzelnen Sprachmelodien. „One of the fastest trains“ folgt in der 91. Sekunde – eine gleichzeitige Verlangsamung der Bewegung empfindet der Hörer jedoch (im Sinne einer emotionalen Täuschung) wie eine weitere Beschleunigung so, als hätte die Musik in einen höheren Gang mit niedrigerer Umdrehung geschaltet.



DIE GEKIPPTER RAUM-ZEIT-ACHSE

Neue musikalische Typen charakterisieren im Folgenden auch jeweils andere Züge: den Schnellzug aus New York, die Verbindung New York-Los Angeles etc.; nach sechs Minuten und 22 Sekunden ereignet sich dann allerdings etwas vollkommen Unerwartetes. In eine neue rasante Beschleunigung hinein spricht die Stimme nun eine Jahreszahl: „in nineteen thirty nine“. Unversehens kippt die räumliche Bewegung in eine zeitliche, und die Assoziation der drehenden Räder hat sich in das Bild der rotierenden Erdkugel verwandelt. Steve Reichs Kunstgriff trifft den Hörer unvorbereitet und katapultiert ihn schockartig aus der bis dahin eingenommenen Perspektive. Die Drehung der Erdkugel wird für einen Moment zur realistischen Vision. „1940, 1941“ folgen – doch dann legt sich, auch harmonisch differenziert auskomponiert, eine Wolke über die Jahreszahlen, die die Bewegungen und Sprachketten zu ersticken scheint. Weitere Details dieses Abschnitts sollen hier nicht wiedergegeben werden; die auch musikalisch formulierte Sprachlosigkeit angesichts der Fakten führt zum Stillstand und zu einer Generalpause – in der flüssigen musikalischen Sprache Reichs

ein Grenzfall der Ausdrucks-Intensität.

Stockend und zunächst unsicher fragend kommt dann allerdings wieder die alte Bewegung auf – „the war is over“ –, „Are you sure?“, fragt eine Frauenstimme nochmals, doch endlich tauchen die alten Fahrtziele wieder auf: New York, Los Angeles ... und die hymnischen Pfeife der Lokomotiven singen wie im Anfangsteil der Komposition. Erst nach achtminütiger Fahrt wird im musikalischen Abgesang die Linse verändert: Ja, es sind Deutsche, die dem Mädchen zuhören, das da singt. Eine dunkle Ahnung der Durchführung klingt auch im Codateil der Reprise noch nach, aber es geht hier nicht um Anklage.

... IN THE PROMIS' LAN'?

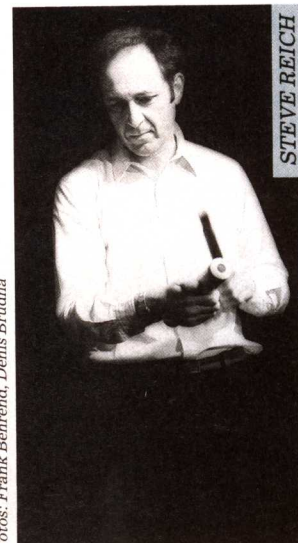
Schon die Eisenbahnfahrt ins verheißene Land am Ende des ersten Aktes von „Porgy and Bess“ hatte eine lange kulturelle und musikalische Vorgeschichte. Im Blues, seinem weiten Umfeld, und im frühen Jazz waren die typischen Bewegungen der Eisenbahn immer wieder archaische rhythmische Dominanten, die zahlreiche Titel und Kompositionen prägten. In der „Black Music“ (Miles Davis) war seit den Zeiten der Sklaverei die Bewegung der Eisenbahn das akustische und musikalische Synonym für Erlösung. Und auch die großen weißen Bardens (der deutsch-tümelnde Begriff „Liedermacher“ wird ihrem Geist nicht gerecht) dieses Jahrhunderts, Woody Guthrie und Bob Dylan, stehen in dieser Tradition. Daß es dabei nicht um irdische Fahrpläne ging, muß wohl kaum gesagt werden; „kein irdischer Plan, der dem Menschen bekannt, kann ihn irritieren“, formuliert Dylan in „When He Returns“ (auf „Slow Train Coming“, 1979).

Reichs musikalische Sprache ist (wie die Dylans) jedoch nicht nur von amerikanischen und afrikanischen Wurzeln geprägt; entscheidender sind die Einflüsse der jüdischen Musikkultur, des spezifischen Melismas synagogaler Musik und eines ruhelosen, aber weltumspannenden Tonfalls, wie er in ganz anderer Stilistik auch Gustav Mahlers Partituren prägt. Die Musik ist noch (oder wieder) von einem unmittelbaren religiösen Pulsschlag getragen, und das macht sie so andersartig als die überwiegende zeitgenössische europäische Musik. Denn die abendländische Kulturmusik bezahlt ja erst heute die Rechnung dafür, daß sie sich so gründlich von ihren

religiösen Wurzeln zu emanzipieren wußte – sie ist einfach stehengeblieben wie ein Zug, der über 200 Jahre hinweg allmählich ausgerollt ist und der nur noch jene Schwankungen am Rande des Klanglichen von sich gibt, die heute vorwiegend auf Avantgarde-Festivals zu vernehmen sind.

Als Zugehörige zu einer Kultur, die gerade noch durch den doppelten Inter-city-Zuschlag zum Supersparpreis an den ursprünglichen Sinn des Freitags und des Sonntags erinnert werden, hören wir das nicht unbedingt gern. Aber es entspricht den Realitäten einer Kultur, die dafür ihre immer schnellere Eigendrehung zum Götzenkult erhoben hat. Der Kulturphilosoph Peter Sloterdijk (hier zitiert aus: Eurotaoismus, Frankfurt a. Main 1989, S. 42) formuliert dazu brillant, spricht aber von einem anderen Medium der Bewegung, dem entschiedensten Gegenspieler der Eisenbahn: „...Der Widersacher hatte selber seine Hand im Spiel und sorgte dafür, daß aus der allgemeinen Selbstbewegung gelegentlich die allgemeine Unbeweglichkeit wurde. In solchen Augenblicken wird uns klar, daß wir – auch wenn keiner es wahrhaben will – längst wieder aus dem Paradies der Moderne Vertriebene sind und künftig im Schweiß unseres Angesichts das postmoderne Stop-and-Go werden lernen müssen. Deswegen sind ... die großen Staus auf den sommerlichen Autobahnen Mitteleuropas Phänomene von geschichtsphilosophischem Stellenwert, ja sogar von religionshistorischer Bedeutung ... sie sind der kinetische Karfreitag, an dem die Hoffnung auf Erlösung durch Beschleunigung zugrunde geht ...“

Bleibt zu hoffen, daß der kritische Leser diesen Essay nicht als Schleichwerbung für die Deutsche Bundesbahn mißversteht. Hans-Christian v. Dadelsen



Fotos: Frank Behrend, Denis Brudna