

»Venedig ist die fortschrittlichste Stadt der Welt, denn hier hat man die Autos bereits abgeschafft.«

(John Cage 1958)

»Ein Automobil wird ganz mit Kartoffeln gefüllt

auf einem Parkplatz geparkt in der City der Wagen wird danach mit Erde ueberdeckt
Dauer 99 Tage«

(Wolf Vostell, Idee 3, Oktober 1969)

»... für mich ist die ständige Präsenz von Musik problematischer als die von Verkehrsgläuschen.«

(John Cage 1984)

Sven-Åke Johansson hat ein Faible für Kraftfahrzeuge und ihre akustischen Potenzen. Als er sich 1983 in der sizilianischen Kleinstadt Augusta aufhält, bemerkt er, daß die dortigen Autofahrer mittels ihrer Hupen ein differenziertes Sprachsystem entwickelt haben. Nach ein paar Stunden des Zuhörens und Kaffeetrinkens kann Johansson die Bedeutung dreier Basisphoneme dechiffrieren: 1. bip = »Vorsicht!«, 2. bip-bip = »Aus dem Weg!« und 3. bip-bip-biiip = »Hallo, wie geht's!?« Von diesen Sprechakten fasziniert, schreibt er im selben Jahr ein Stück mit dem autoreferentiellen Titel *Italienische Verkehrsverständigung* für sieben Holzblasinstrumente, das allein aus den abgelauchten Hupsignalen besteht.¹ Notiert ist die Komposition mit ebenso konzisen wie vagen Zeichen: die rhythmischen Bausteine sind codiert als I = bip, X = bip-bip, O = bip-bip-biiip. Die jeweiligen Dauern und ihre Abstände bleiben allerdings unbestimmt, verlangen Entscheidungen der Interpreten, denen – mit entsprechender Position eines Punktes direkt am Zeichen – auch nur die relativen Tonhöhen tief, mittel und hoch vorgegeben sind. Weitere Parameter notiert die Partitur nicht. Das Stück durchläuft, von wenigen Generalpausen perforiert, etliche sich aus den sparsamen Anweisungen ergebenden Konstellationen. Dabei kombiniert Johansson über längere Abschnitte meistens nur zwei der drei Pattern miteinander, wohl um bei dieser Materialknappheit überhaupt noch Überraschungen oder Effekte des Erkennens vorzuführen.

Aus reduziertem Klangmaterial besteht auch Johanssons *Konzert für zwölf Traktoren* (1996). Bei der gut zehnminütigen Aufführung in weiträumigem Halbkreis geparkt, schalten die authentischen Treckerfahrer auf Geheiß des Dirigenten die Motoren im Leerlauf an und aus, lassen sie mehrere Se-

Stefan Fricke

Autos, Hupen und Amerika

Die Automobil-Stücke von Sven-Åke Johansson

kunden laufen, erhöhen oder senken das Standgas in verschiedenen Tempi. Je nach Partituranweisung – für einzelne Landmaschinen bis hin zur tutti-Traktorengruppe – verändern sich die Geräusche der immens pferdestarken und bevorzugt niedrigtourigen Dieselmotoren erheblich. Die ausschließlich agraralltagsüblichen Handhabungen lassen zudem jeden Schlepper selbst anders brummen und vibrieren, knattern und rattern, stottern und spucken, fauchen und röcheln. Johanssons Traktorenkonzert liefert ein höchst indeterminiertes Klangbild. Schließlich sind die Reaktionen der einzelnen Motoren plus Chassis, eingedenk ihrer erfahrenen Behandlung, ihrer Baujahre und Wetterfähigkeit, im vorhinein nicht exakt zu bestimmen und das zwölfstimmige Zusammenspiel noch viel weniger.

Sein drittes Kraftwagenstück² konzipiert Johansson 1997 für das Modell »Eifel« des Autoherstellers Ford und die in der Eifel gelegene Burg Lissingen (bei Gerolstein), wo das szenische Musikprojekt mit dem Titel *Henry F. kommt zu Besuch* im selben Jahr auch uraufgeführt wird. Im Werkkommentar heißt es: »Klang = Automotor – Glocke – Hupe –, Sinnbild = Unbewohntes – nicht Vorhandenes – Burg – Auto –, doch Vorhandenes –, Amerika = Ford, Deutschland = Burg, 2 x Eifel – historische Betrachtung, Treffen nach langem, ergeben vielleicht etwas Drittes?« Diese knappen, eher assoziativen Angaben Johanssons seien um einige historische Hintergründe ergänzt. 1931 eröffnete die amerikanische Ford Motor Company, 1903 von Henry Ford (1863-1947) gegründet, in Köln ihre deutsche Fabrik; im Mai 1935 lief dort das erste Exemplar »Eifel« vom Fließband. Dieses Modell war der erste in Deutschland gefertigte Ford, der das von der nationalsozialistischen Regierung verlangte und für den Inlandsverkauf nötige Prädikat »Deutsches Erzeugnis« trug. Dies setzte wiederum voraus, daß die Fahrzeuge nur aus in Deutschland produzierten Zulieferteilen bestanden und daß die Geschäftsleitung weder Ausländer noch

für Dietrich

2 Johanssons Komposition *Tankstellen bilden im Saitengewirr* (1996) für Schlagwerk und Klavier spielt mit dem Titel an auf den Wechsel zwischen den intensiven »(Klang-)Gebilden« vom Klavier und den im Stück vorgeschriebenen Ruhepunkten zum »Denk-Auftanken«; hier soll über das Bisherige reflektiert und davon ausgehend das Kommen festgelegt werden. - Das *Wagenstück* (1990) für Sextett bezieht sich auf einen Buttermilchwagen aus Holz und enthält das zu sprechende Sprachspiel »Buttermilchwagen« / »Milchbuttermilch(a)gen«.

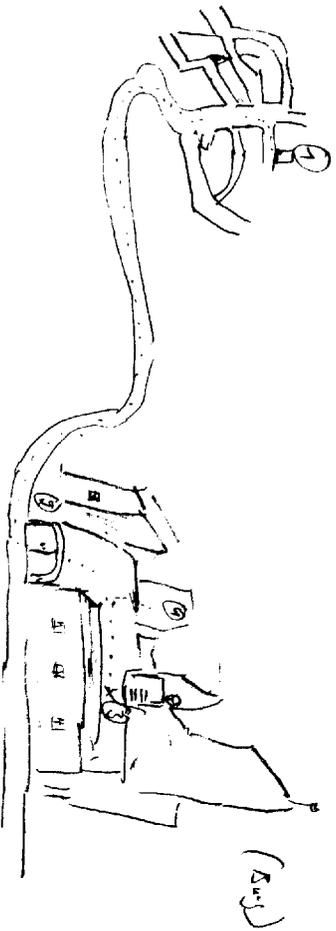
1 Die Partitur ist faksimiliert in: *MusikTexte* 48 (Februar 1993), S. 14.

Henry F. Kowand zu Besuch

Tiere: Sam Mil. - Plausion

(Dorf)

Sonntags mit dem Auto auf der Bay Lisserssee / 1977



(Bus)

(Job)

Ein nachkriegsmodell von der Marke Ford-Eifel fährt von einer ausmitleide person sitzend, von ⑦ bis ⑨ sitzt ein
hospitant, das der wird ihm manchmal ausmitleide person, öffnet, er fällt wieder bis ③ (Bushof) steigt aus
— mit langem motor, im schiffahrt - Stadt er eine kleine fahrt auf, bringt einmal an einer an der Bay Lissers
Kehndeckel Stadt, wendet er 1 minute, es wird ihm nicht ankommen, sehr zurück zum Auto und sehr
Rückwärts in den Bus Hof ④ zurück und fährt wieder zum ausgangspunkt ⑤ (Gänge in den Dorf)

— Henry = autor motor - große - hänge — Sunbad - antischwefel - wird vorhanden - Bus - auto - stad vorhanden —

Amerika = Ford, Deutschland = Bus, 2 x Eifel historische herstellung, treffen nach fangen, ersten nachteil
was Dittis? — (Die vorstellung wird nach planung 2 x spielen + 7 x nachts (mit schrein vorfahren) ausgestellt
am 2-es Theaterabend. 1977)

Juden innehatten. Henry Ford mochte dies sogar entgegengekommen sein, hatte er 1934 doch selbst einige antisemitische Hetzschriften publiziert. 1938 wurde der oft gekaufte »Eifel« dann in Ungarn fertigmontiert, da das Kölner Werk für die vehement aufrüstende Wehrmacht im Geheimauftrag 1500 Ford-Lastwagen baute und auch später als »kriegswichtig« eingestuft Betrieb am Kriegstreiben Deutschlands entscheidend teilhatte.

Auch nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden von Ford noch »Eifel«-Modelle gebaut. Ein solcher Wagen ist der Hauptakteur in Johanssons Musikprojekt *Henry F. kommt zu Besuch*, wobei offenbleibt, ob mit Henry F. der Firmengründer oder dessen Enkel gleichen Namens gemeint ist. Henry Ford II. (1917-1987) leitete die Firma von 1945 bis zu seinem Tod. Doch die Personen-Konkretisierung spielt wegen der Kontinuität des Industriebetriebes keine weitere Rolle, mag das Doppeldeutige der Begegnung »Eifel«/Eifel eher noch verschärfen. Die Realisationspartitur nun liest sich wie eine absurde Geschichte. Aus einer Garage in dem Dorf Lissingen, das auf einer Anhöhe liegt, lenkt ein nicht näher zu bestimmender Fahrer einen Ford-»Eifel« zum Eingangstor der unterhalb am Fluß gelegenen Burg. Dort hupt er, das Burgtor wird geöffnet. Nach der Weiterfahrt in den Burghof steigt er bei laufendem Motor aus, läßt die Tür offenstehen und geht eine kleine Treppe hinauf. Am Portal bimmelt er einmal an der dortigen Glocke und wartet etwa eine Minute. Da nicht aufgemacht wird, geht der Fahrer zurück zum Auto, fährt rückwärts aus dem Burghof hinaus und anschließend zurück zum Ausgangspunkt, die Garage in Lissingen.

Diese Aktion kann laut Partituranweisung zweimal hintereinander sowie zusätzlich nachts mit eingeschalteten Scheinwerfern realisiert werden. Ebenso optiert Johansson für eine Wiederholung an dem auf die Aufführung folgenden Wochenende. Aber sooft sich die Kreise von Auto und Burg, von Eifel und Eifel auch berühren mögen, eine Begegnung zwischen Personen wird es nicht geben, das sieht die Partitur auch nicht vor. Die »historische Betrachtung« und das »Treffen nach langem« evoziert beim heutigen Publikum allenfalls so etwas wie: wahre Geschichte(n).

Johanssons jüngste Automobilkomposition mit dem onomatopoetischen Titel *Tüüt* entsteht 1998 im Auftrag des Saarländischen Rundfunks.³ Inspiriert ist das radiophone Stück von den langandauernden

Hupkonzerten bei Hochzeiten. *Tüüt* besteht aus Hupsignalen von PKWs, zudem aus Textfragmenten dazugehöriger Bedienungsanleitungen, Werbebroschüren und Garantieverklärungen. Im November 1998 sammelte Johansson – begleitet von einem Aufnahmeteam – diese Materialien bei etlichen Autohäusern und -werkstätten in Saarbrücken und Völklingen. Ursprünglich sollen für das Stück nur die Hupen der aktuellen Autogeneration verschiedener internationaler Hersteller verwendet werden. Allerdings stellt sich schnell heraus, daß sich die neueren Hupen alle sehr ähneln und dabei noch recht monoton sind. Je nach Fabrikat bestehen die Signale aus einem sinusartigen Ton, aus zwei oder – in der Luxusklasse – aus drei solcher Töne. Dementsprechend langweilig klänge eine nur auf solchen Klangfarben basierende Komposition, weshalb Johansson das Spektrum kurzerhand auf ältere Modelle erweiterte. Außer Wagen der sechziger und siebziger Jahre findet sich ein kleiner Renault 4 CV (Baujahr 1957) mit einem schwächtigen Einzelton sowie eine Citroën CV 15-Limousine aus den vierziger Jahren mit einer besonderen Hupe: Je nach Erfordernis kann sie Signale für Stadt- oder Landfahrten abgeben, wobei die einstigen Konstrukteure dem pastoralen Hupklang eine größere Lautstärke zugemessen haben als dem urbanen. Heute fiele eine solch kommode Klangdifferenzierung freilich anders aus.

Insgesamt zeichnete das Johansson-Team vierundvierzig verschiedene Hupen auf, wobei die digitalen Aufnahmen meist im Freien, selten in Verkaufs- und Reparaturhallen geschahen. In den halligen Räumen ist die Brutalität und Penetranz der sinustönigen Autohörner kaum auszuhalten, zumal jedes Modell gut drei Minuten lang benutzt wird, davon etwa eine Minute für den Klangfarben- und Aufnahmetest, eine weitere für den hupigen Dauerbetrieb und eine dritte für rhythmisches Hupen. Der ungewohnte Dauerbetrieb macht manchen Membranen arg zu schaffen. Als besonders sensibel, störanfällig und in ihrem Klangcharakter instabil-vagierend erweisen sich erstaunlicherweise jene PKW-Hupen italienischer Provenienz; aus dem Land viriler Signalzwänge jeglicher Art hätte man auch vom Mittelklassebereich eher das Gegenteil erwartet.

Für die anschließende Studioproduktion beim Saarländischen Rundfunk entscheidet sich Johansson dann für nur sechzehn der insgesamt vierundvierzig Hupen. Von diesen faßte er jeweils sieben zu einer Klang-

links: Faksimile des Ideenkonzepts *Henry F. kommt zu Besuch*, © Sven-Åke Johansson.

Ursendung: 22.12.1998, SR 2-Kulturradio. Sprecher: Gunter Cremer, Viviane Shabandzeh, Sven-Åke Johansson. Technik: Kirstin Ermela, Helga Ruben, Ingo Siegrist. Aufnahmeleitung: Stefan Fricke. Redaktion: Wolfgang Korb. Realisation/Regie: Sven-Åke Johansson. Dauer: 47'.

gruppe zusammen, zwei Hörner fungieren als Solisten. Klanggruppe I besteht aus den Hupen der Markentypen Mercedes A 160, Citroën CV 15, Alfa Romeo 33, Alfa Romeo 155, Alfa Romeo 2000, Fiat Uno und Renault Safrane, Klanggruppe II aus Citroën CX, Renault Wingo, BMW 520, Opel Manta, Opel Corsa, Opel Sintra und Lincoln Galant. Die Hörner eines Jaguar XK 8 und eines Ferrari 348 TB übernehmen die alternierende Funktion des *Tüüt*-Solisten. Im Stück selbst verhalten sich beide Klanggruppen quasi doppelchörig zueinander, wobei die Klanggruppe II ausschließlich als einheitlicher Klangblock auftritt (was mitunter an eine gigantische Mundharmonika erinnert). Hingegen werden die Hupen der Klanggruppe II, die ebenfalls oft als geschlossener Akkordkomplex erscheint, auch einzeln vorgeführt, bilden »Intervall«-Derivate des Gesamtklanges und wegen ihrer unterschiedlichen Tonhöhen streckenweise sogar diastematische »Melodie«-Figuren. Die Aktionen der sich abwechselnden Solisten Jaguar und Ferrari sind allein rhythmische und dynamische; kraft ihrer authentischen Grundlautstärke und Schrillheit durchdringen deren Hörner jeden noch so massiven Zusammenklang der anderen vierzehn Hupen. Im übrigen blieben alle Signale so, wie sie aufgezeichnet worden sind. Digitale Klangbildmanipulationen gibt es in *Tüüt*

nicht, nur die traditionellen Hörspieltechniken des Schnitts, der Blende und des Lautstärkereglers (abgesehen von künstlichem Hall für drei und ein Frequenzmodulator für ein Ereignis). Außer der Klangschicht besitzt *Tüüt* noch eine polyglotte Sprachschicht, die sich hin und wieder dezent unter die Hupen legt. Als Rekurs auf den internationalen Automarkt rezitieren eine Sprecherin und zwei Sprecher – auf deutsch, englisch, französisch, schwedisch (Johanssons Muttersprache) – verschiedene, zuweilen recht absurde Passagen aus den ohnehin meist mehrsprachigen Gebrauchstexten diverser Automobilhersteller, etwa: »Wo mehr Raum ist, ist der innere Bremsweg länger«, oder: »Innere Größe ist wahre Größe«.

Zum Hören von *Tüüt* bedarf es allerdings schon der »inneren Größe«, nämlich Ausdauer; gibt es doch kaum etwas Nervigeres als Autohupen, echte wie digitale. Wer solches auditives Durchhaltevermögen nicht besitzt, der kann sich selbst ins Auto setzen, *Tüüt* hören und, wie er es auch sonst Tag für Tag macht, mitspielen. So eine Empfehlung von Sven-Åke Johansson, der übrigens nicht mithupt, weil er sein Auto schon vor etlichen Jahren abgeschafft hat, seine akustische Vorliebe fürs Vehikel aber noch lange nicht. ■

Henry F. kommt zu Besuch, Fotoserie der Aufführung 1997, Archiv Sven-Åke Johansson.

