

Sound der Zeit

Geräusche, Töne, Stimmen
1889 bis heute

*Herausgegeben von
Gerhard Paul und Ralph Schock*

WALLSTEIN VERLAG



G 72/45

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Wallstein Verlag, Göttingen 2014
www.wallstein-verlag.de
Vom Verlag gesetzt aus der Aldus und der Frutiger
Umschlaggestaltung: Susanne Gerhards, SG-Image
unter Verwendung folgender Fotografie: Die Ethnologin Frances Densmore nimmt die Stimme
des Piegan-Häuptlings mit einem Phonographen am 2. Februar 1916 im Smithsonian auf
© Slg. G. Paul – Library of Congress
Druck und Verarbeitung: Pustet, Regensburg
Lithografie: Schwab Scantechnik GmbH, Göttingen
ISBN 978-3-8353-1568-6

Inhalt

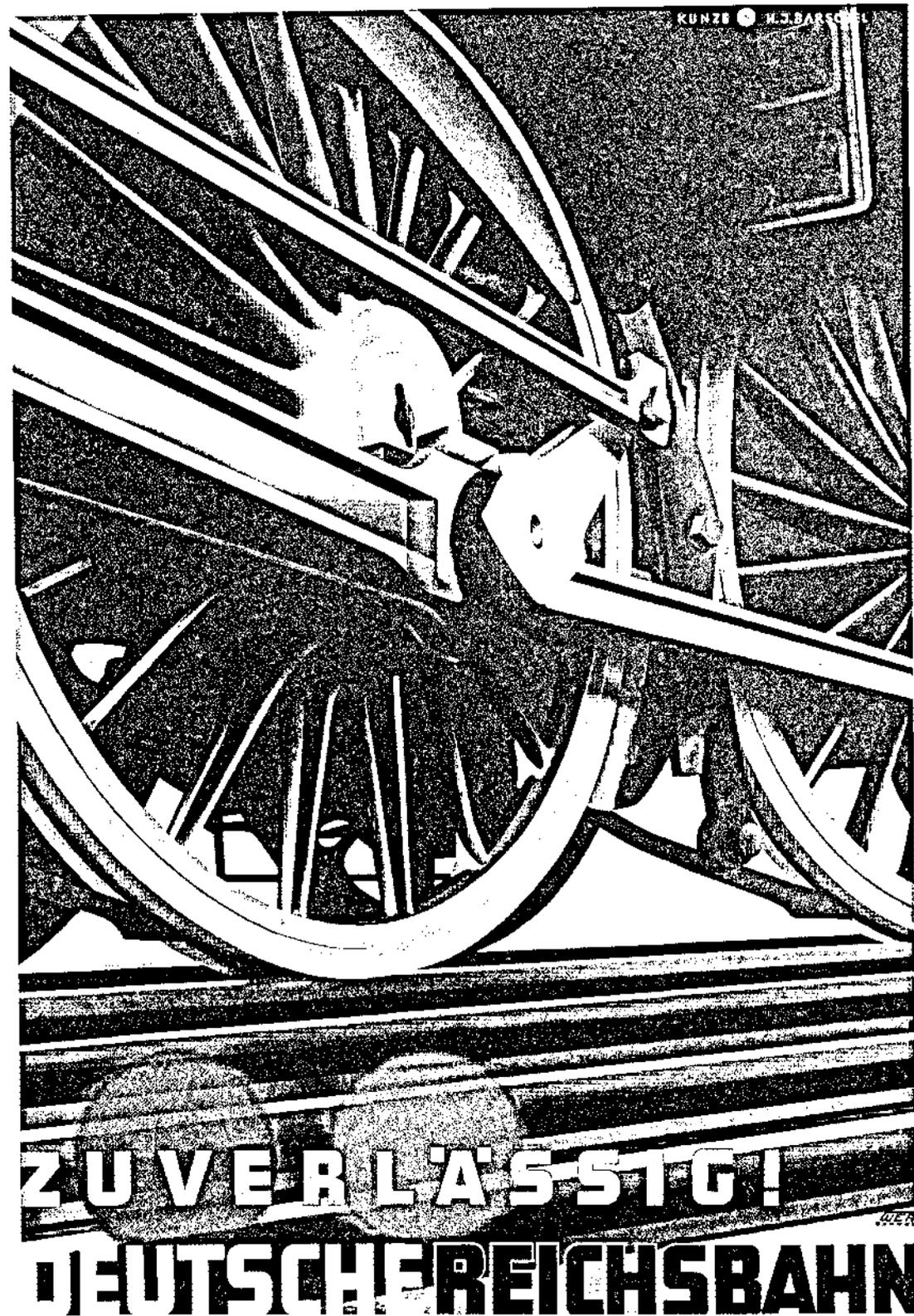
Einleitung	11
1889 bis 1919	
Soundgeschichtliche Gründerzeit. Klanglandschaften der Jahrhundertwende und des Ersten Weltkrieges	19
JAN-FRIEDRICH MISSFELDER Verklungenes und Unerhörtes. Klangkulturen des 19. Jahrhunderts	23
STEFAN GAUSS Der Sound aus dem Trichter. Kulturgeschichte des Phonographen und des Grammophons	31
PETER PAYER Signum des Urbanen. Geräusch und Lärm der Großstadt um 1900	39
MARTIN KOHLRAUSCH Kaiser-Sound. Wilhelm II. auf frühen Tondokumenten	47
TOBIAS WIDMAIER Heil dir im Siegerkranz. Patriotisches Liedgut im Deutschen Kaiserreich	53
PETER PAYER Es ist Zeit, dass wir auf Abwehr sinnen! Lärmschutz im frühen 20. Jahrhundert	59
HEINZ HIEBLER Caruso auf Platte. Die Geschichte der Tonspeicherung und der Tonträger	67
MELANIE UNSELD Le Sacre du Printemps. Ein Schlüsselwerk der musikalischen Moderne	75
GERHARD PAUL Trommelfeuer aufs Trommelfell. Der Erste Weltkrieg als akustischer Ausnahmestand und die Grenzen der Reproduktion	83
RALPH SCHOCK gadji beri bimba/glandridi lauli lonni cadori. Lautpoesie von Hugo Ball bis Bas Böttcher	91
1919 bis 1933	
Klangwelten der Moderne. Die Roaring Twenties	97
WOLFGANG RATHERT Fabriksirenen, Nebelhörner, Dampfbootpfeifen. Die Klangwelt der Moderne und das Geräusch	103
HANS-ULRICH WAGNER Achtung, Aufnahme! Mikrofonberufe in der Geschichte des Rundfunks	111
CLAUDIA BULLERJAHN The Jazz Singer. Der neue Klang des Tonfilms	119

CLAUDIA SCHMÖLDERS	
Frauen sprechen hören. Aufstieg einer Klanggestalt	127
RALPH SCHOCK	
Rumm rumm haut die Dampftramme. Großstadtlärm im Spiegel der Literatur	135
CAROLIN STAHRENBURG	
Roaring Twenties. Die populäre Musik der 1920er Jahre	141
DANIEL MORAT	
Die Sinfonie der Großstadt. Berlin und New York	149
HANNS-WERNER HEISTER	
Vorwärts und nicht vergessen. Politische Kampflieder	157
1933 bis 1945	
(Zwangs-)Beschallung und Stille. Klanglandschaften der 1930er und 1940er Jahre	165
CORNELIA EPPING-JÄGER	
Lautsprecher Hitler. Über eine Form der Massenkommunikation im Nationalsozialismus	171
JULIANE BRAUER	
... so machtvoll ist der Heimatlieder Klang. Musik im Konzentrationslager	179
LUTZ NEHZERT	
Muzak. Funktionelle Musik, Klangtapeten und Zwangsberieselung im öffentlichen Raum	187
SIGRID FALTIN	
La Paloma. Die Grande Dame der Popmusik	195
MARTINA HESSLER	
Oh the humanity. Herbert Morrisons Radioreportage vom Absturz der <i>Hindenburg</i> in Lakehurst	203
INGE MARSOLEK	
Schienenklänge – Lokgesänge. Soundkosmos Eisenbahn	209
HANNS-WERNER HEISTER	
»Entartete Musik«. Die Verfolgung moderner, jüdischer und linker Musik	217
CONRAD PÜTTER	
Hier ist England. Der Ätherkrieg gegen das »Dritte Reich«	225
DIETMAR SÜSS	
Warnsignale des Todes. Fliegeralarm und Luftschuttsirenen	233
BERND ULRICH	
Der Krieg – ein rücksichtsloses Geräusch. Der Lärm des Zweiten Weltkriegs	239
CLAUDIA HELMS	
Tönende Wochenschau. Die Musik der <i>Deutschen Wochenschau</i>	247
ANNELIES JACOBS/KARIN BIJSTERVELD	
Der Klang der Besatzungszeit. Amsterdam 1940 bis 1945	255

GERHARD PAUL	
Wagners Walkürenritt. Aus dem Orchestergraben auf das Schlachtfeld des (post-)modernen Krieges	263
RALPH SCHOCK	
Sinnlos verlorene Liebesmüh für Deutschland. Thomas Manns BBC-Reden: Deutsche Hörer!	271
JÖRG KOCH	
Davon geht die Welt nicht unter. Die musikalische Ertüchtigung der »Volksgenossen«.	277
BERND POLSTER	
Sound der Freiheit. Swing und »Swingjugend« im Nationalsozialismus	285
KARL-HEINZ GÖTTERT	
Wollt ihr den totalen Krieg? Der Lautsprecher und die Medialisierung der Stimme des Politikers	291
CLAUDIA SCHMÖLDERS	
Freislers Stimme. Vernichtungsrhetorik vor dem Volksgerichtshof 1944	299
1945 bis 1949	
Nachhall und neuer Sound. Klanglandschaften der Nachkriegszeit	305
HANNS-WERNER HEISTER	
Neue Musik nach dem Zweiten Weltkrieg. Ordnung oder Auflösung der Elemente und Engagement	311
WOLFGANG RUMPF	
Music in the Air. AFN: neue Musik, neue Radiokultur, neues Lebensgefühl	319
HANS-ULRICH WAGNER	
Radiomeldungen. Von Seewetterberichten, Suchmeldungen und Verkehrsnachrichten	327
1949 bis 1989	
Soundrevolutionen und Ätherkrieg. Klanglandschaften einer gespaltenen Welt	335
ADA BIEBER/GÜNTER HELMES	
Von Trizonesiern, Konjunkturrittern und Herzensbrechern. Der Schlagersound der 1950er Jahre	341
THOMAS GOLL	
Die Partei, die Partei hat immer recht! Das politische Lied in der DDR	349
HANS-ULRICH WAGNER	
Träume. Die Geschichte des Hörspiels	357
OLAF STIEGLITZ	
Tor, Tor, Tor, Tooooo. Sportreportagen im Radio	365
HERMANN KURZKE	
Deutschland, Deutschland – aus Ruinen. Zwei deutsche Hymnen	373

STEFAN FRICKE	
John Cage. Die Stille und die Ewigkeit	381
KARIN HARTEWIG	
Von toten Punkten und der wilden Frische von Limonen. Der Klang der Marken	387
MATTHIAS S. FIFKA	
Rock around the clock. Die Eroberung Europas durch die Rockmusik	397
KARIN HARTEWIG	
Klack, klack, klack. Der erotische Klang der Stöckelschuhe	405
HANS-HERMANN HERTLE	
Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten! O-Töne und Reportagen zum Mauerbau	411
ECKART D. STRATENSCHULTE	
Lasst euch nicht verhetzen! Der Lautsprecherkrieg in Berlin	421
MARK BRINK	
Düsentrieb und Überschall. Der Himmel als Kloake und die Entstehung des Bürgerprotests gegen Fluglärm	427
ANDREAS W. DAUM	
Ich bin ein Berliner. John F. Kennedys Ansprache vor dem Schöneberger Rathaus in Berlin	433
SIBYLLE MACHAT	
I have a dream. Martin Luther Kings Rede vom 28. August 1963 in Washington	439
WOLFGANG BIEDERSTÄDT	
We shall overcome. Die Lieder der Bürgerrechtsbewegung von Joan Baez und Bob Dylan	445
DETLEF SIEGFRIED	
Wild Thing. Der Sound der Revolte um 1968	451
KATHRIN FAHLENBRACH	
Ho Ho Ho Chi Minh! Die Kampfschreie der Studentenbewegung	459
GERHARD PAUL	
In einem stillen Land. Soundscape DDR	465
HANS-JOACHIM ERWE	
Je t'aime. Soundtrack der »sexuellen Revolution«?	473
GERHARD PAUL	
Taa-taa, ta-ta-taaa – Tatü tata. Sound-Logos des Fernsehens	479
DIETRICH HELMS	
Thriller. Das erfolgreichste Album »aller Zeiten«	487
INGO GRABOWSKY	
Sonderzug nach Pankow. Udo Lindenberg und die deutsch-deutsche Sehnsucht	493
AXEL DOSSMANN	
Wir sind das Volk! Von der Stimmgewalt im Herbst 1989 – und von Volker	499

1990 bis heute	
Geräuschkulissen – digitaler Sound – Loudness War. Klanglandschaften des digitalen Zeitalters	507
ROLF GÖSSNER	
Abhören und Lauschen. Zur Entwicklung der akustischen Überwachung	513
KAI BRÖNNER	
Audio Branding. Von tönenden Werbebotschaften, klingenden Logos und Markensounds	523
HEINER STAHL	
Klanginseln – Hintergrundrauschen – Selbstmischungen. Der Sound der postmodernen Großstadt	531
STEPHAN WEICHERT	
Oh, my god! Klanglandschaft 9/11	539
M. J. GRANT	
Rein, schön, furchtbar. Musik als Folter	547
FRAUKE BEHRENDT	
Klingeling ... klingeling ... klingeling ... Telefon! Zur Kulturgeschichte des Klingeltons	555
KARSTEN LICHAU	
... währenddessen auf zwei Minuten jeder Ton und jede Bewegung aussetzt. Die Schweigeminute als akustische Inszenierung politischer Einheit	561
SIEGLINDE GEISEL	
Unerhört. Veränderungen des Geräusch- und Lärmempfindens	569
Anhang	
Hörbeispiele im Internet	578
Ausgewählte Literatur	588
Autorenverzeichnis	593
Personenregister	596
Ortsregister	605



Plakat von Willi Kunze, 1937 (bpk/Kunstabibliothek, Staatliche Museen zu Berlin/Dietmar Katz)

Schienenklänge – Lokgesänge

Soundkosmos Eisenbahn

Inge Marszolek

Wie kaum ein anderes Dokument verdeutlicht der Film *La Bête Humaine* von Jean Renoir aus dem Jahr 1938 den infernalischen Lärm auf dem Führerstand einer Pacific-Schnellzuglokomotive. Die berühmt gewordene dreiminütige Eingangssequenz ist aus der Blickrichtung des Lokomotivführers gedreht. Der Kameramann hing auf einer kleinen Plattform außen an der Lok. Bei der Einfahrt in einen Tunnel wurde ihm die Kamera aus der Hand gerissen. Genau dokumentiert die Kamera die Handgriffe von Heizer und Lokführer auf dem schlingernden Führerstand, die sich wortlos über Handzeichen verständigen müssen, so laut sind das Rattern der Maschinen und Räder und das Zischen des Dampfes. Der Zug fährt schließlich in den menschenleeren Bahnhof von Le Havre ein. Die abgründig düstere Geschichte, die der Film bzw. Émile Zola, auf dessen Roman der Film beruht, erzählt, kann nun beginnen. Zola schrieb, dass sein Roman von einem Mann handle, der zu Taten getrieben werde, die mit seinem Willen rein gar nichts mehr zu tun hätten und deren Motive ihm selbst abhandengekommen seien. Im Film wie im Roman scheint die vernichtende Kraft durch die Lokomotive symbolisiert.

Nicht nur Filmemacher zeigten sich immer wieder von der Eisenbahn bzw. den Dampflokomotiven angezogen, sondern auch Maler versuchten zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in ihren Bildern die sinnlich-ästhetischen Erfahrungen und die gebändigte Ungebändigkeit der Dampflokomotiven einzufangen. Das Gemälde *Der Bahnhof* von Hans Baluschek aus dem Jahre 1904 katapultiert den heutigen Betrachter in eine Zeit, als es noch Dampflokomotiven gab. Eisenbahnfahren war damals verbunden mit dem Dampf, mit dem Zischen, Rauschen und Pfeifen der Lok. Auch das Rattern der eisernen Räder auf den Schienen war Teil der Geräuschkulisse. In naturalistischer Weise hat Baluschek die einfahrenden Züge gemalt. Im Stellwerk sind nur schemenhaft Männer zu erkennen, die die Weichenhebel betätigen und so manuell die Ein- und Ausfahrt der Züge regeln. Im Hintergrund liegen der Bahnhof und die Stadt Berlin. Die Buchstaben BL auf dem Stellwerk stehen für den Lehrter Stadtbahnhof, den heutigen Hauptbahnhof.

Hans Baluschek wurde 1870 als Sohn eines Regierungslandvermessers und Eisenbahningenieurs

in Breslau geboren. Bereits 1876 zog die Familie nach Berlin. Die Gründerjahre mit dem rasanten wirtschaftlichen Aufschwung ebenso wie der große Börsenkrach 1873 gehörten zu seinen Kindheitserfahrungen. Beides ließ ihn zum Maler sowohl der technischen Moderne als auch des großstädtischen Lebens werden. Insbesondere aber faszinierten ihn Bahnhöfe und Eisenbahnen. Hier verdichtete sich für ihn, wie für viele, der tief greifende Wandel jener Jahre.

Baluschek gehörte zu den Künstlern, die die »soziale Frage«, also die Lage der Industriearbeiter, thematisierten, etwa in einem weiteren Bild, das die Ankommenden und Abfahrenden im Lehrter Bahnhof zeigt. Seine Sympathie galt dabei uneingeschränkt den Arbeiterinnen und Arbeitern. Daher stellen seine Bilder, auch wenn sie moderne Produktionsanlagen, Maschinen oder eben die Lokomotiven zum Sujet wählten, keine Technikverherrlichung dar. Ihn interessierte, inwieweit der technische Wandel die Alltagswelten und insbesondere das Leben der einfachen Menschen veränderte.

Lokgesänge – früher

Als Mitte des 19. Jahrhunderts die ersten Züge Orte miteinander verbanden, war dies begleitet von Ängsten: Die Eisenbahn zerstörte die unmittelbare Beziehung zwischen dem Reisenden und der Landschaft. Für den Neurologen, Psychiater und Philosophen Erwin Straus begann mit der Eisenbahn die Umwandlung der Landschaft zum geografischen Raum. Straus, der sich in seinem 1935 erschienenen Werk *Vom Sinn der Sinne* aus psychologisch und geisteswissenschaftlicher Sicht auch mit der Veränderung der Sinne durch die Technologien beschäftigte, betonte die Verkürzung von Raum und Zeit. Die Zeitgenossen beschrieben den Zug als Projektil, als Geschoss, das Raum und Zeit vernichte.

Die Projektilmetapher blieb noch bis Ende des 19. Jahrhunderts in Gebrauch, bezog sich allerdings mehr auf die Geschwindigkeit sowie die Veränderung des Sehens der Landschaft als auf das Geräusch der Lokomotive. Diese Veränderung der Wahrnehmung wurde zunächst als Verlust beschrieben: Verlust der sinnlichen Erfahrung von Landschaft, zu der Gerüche, Geräusche und Farben gehören. In anderen Reisebeschreibungen aber wird das Neuartige des Sehens geschildert. Durch die Bewegung des Zuges werde die Landschaft selbst in Bewegung gesetzt. Der Kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch arbeitet in *Geschichte der Eisenbahnreise* aus den von ihm benutzten Reisebeschreibungen vor allem das veränderte panoramatische Sehen heraus. Die Wahrnehmung der Geräusche, das Rattern der Züge, das durch die Holzabteile nicht gedämpft wird und die Unterhaltung erschwert, das Zischen und Pfeifen der Lokomotiven, also den gesamten Geräuschpegel, thematisiert er nicht.

Dampflokomotiven waren in der DDR bis 1988 in Betrieb. In der Bundesrepublik ging ihr Zeitalter bereits 1977 zu Ende. Allerdings waren zu diesem Zeitpunkt bereits große Strecken elektrifiziert. Am 29. Mai 1991 wurde das ICE-Netz mit einer Sternfahrt der neuen Hochgeschwindigkeitszüge von Bonn, Hamburg, Mainz, Stuttgart und München zum neu gebauten Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe eingeweiht. Die Bahn entfaltete eine breite Marketingkampagne, in der u. a. an die erste Eisenbahn-

fahrt erinnert wurde: »Vor 156 Jahren galt Bahnfahren als aufregend. Jetzt ist es wieder so weit.« »Ein neues Gefühl für Zeit, Raum und Komfort.« »Am 2. Juni 1991 startet das Raumfahrtprogramm der Bahn.« Auch wenn die Marketingstrategen mit dem letzten Slogan eher auf das Innendesign der ICE-Züge zielten, ist dies doch zugleich ein wahrscheinlich nicht beabsichtigtes Weiterschreiben der Projektil-Metapher, nunmehr als Rakete des 20. Jahrhunderts. Auch erste Reaktionen von Reisenden, die in den geschlossenen Räumen bei 250 km/h transportiert wurden, erinnern an die frühen Reisebeschreibungen.

Choo-choo, puff-puff – die Dampflok in der Popkultur

Kaum eine andere technologische Erfindung diente und dient so sehr als Projektionsfläche von Sehnsüchten und Ängsten wie die Eisenbahn. Die Dampflokomotive, der Zug, der Bahnhof – sie sind fester Bestandteil des kulturellen Gedächtnisses, und das nicht nur in Europa. Als solcher ist die Eisenbahn Gegenstand sowohl der Literatur als auch der Musik. Das wohl bekannteste Werk, *Pacific 231*, stammt von Arthur Honegger, der die Geräusche der Dampflokomotive in einer Tondichtung sinfonisch einzufangen versuchte (→ RATHER, S. 103). Zugleich ist die Eisenbahn fester Bestandteil populär-kultureller Produktionen. Obgleich längst die Hochgeschwindigkeitszüge mit ihren quietschenden Bremsen in die Bahnhöfe einfahren, ist es die Dampflok, die den Soundtrack der Eisenbahn in Liedern und Filmen prägt.

Insbesondere in den USA spielen und spielten die Züge eine große Rolle. Die Eisenbahnen ermöglichten die Besiedlung des riesigen Landes, sie transportierten Menschen, Soldaten, Waren und Waffen. In der Zeit der Großen Depression in den 1930er Jahren waren es die Wanderarbeiter, die die Züge auf ihrer Suche nach Arbeit nutzten. So nimmt es nicht wunder, dass die Eisenbahn zum festen Bestandteil des kulturellen Gedächtnisses wurde. Ob nun Glenn Millers *Chattanooga Choo Choo*, der klangmalerisch den Zug von New York nach Chattanooga bekannt machte (1941) – Udo Lindbergs *Sonderzug*

nach Pankow ist eine deutsche Version (→ GRABOWSKY, S. 493) –, oder der Song *Freight Train*, der um 1900 von Elizabeth Cotton komponiert und getextet und in vielen Versionen u. a. von Pete Seeger gesungen wurde – gerade in der amerikanischen Folk- und Blues-Tradition spielen die »Train Songs« eine große Rolle. (Die »list of train songs« bei Wikipedia nennt ca. 800 Titel!) Die Folksongs bieten tiefe Einblicke in die amerikanische Geschichte, so etwa *Hobo's Lullaby*, gesungen von Woody Guthrie, seinem Sohn Arlo und vielen anderen. Musik und Text stammen von Goebel Reeves, einem Folksänger, der zu Zeiten der Großen Depression in den 1920er Jahren wie viele andere als Wanderarbeiter und Landstreicher durchs Land reiste:

Go to sleep you weary hobo
Let the towns drift slowly by
Can't you hear the steel rail humming
That's a hobo's lullaby

Do not think about tomorrow
Let tomorrow come and go
Tonight you're in a nice warm boxcar
Safe from all the wind and snow

I know the police cause you trouble
They cause trouble everywhere
But when you die and go to heaven
You won't find no policemen there

I know your clothes are torn and ragged
And your hair is turning grey
Lift your head and smile at trouble
You'll find happiness some day

So go to sleep you weary hobo
Let the towns drift slowly by
Don't you feel the steel rail humming
That's a hobo's lullaby

Aber auch in der neueren Musikgeschichte spielen die Züge eine gewisse Rolle, so z. B. in *Locomotive Breath* von Jethro Tull: Der Song besingt den ewigen Verlierer, der vor dem »Atem der Lokomotive« wegläuft. Dies kann nicht gelingen, »old Charlie« hat den Hebel gestohlen, die Kolben bewegen sich weiter, es gibt keine Möglichkeit, den Zug anzuhal-

ten. Hiermit beschwört Jethro Tull ein ähnliches Bild wie Émile Zola bzw. Jean Renoir:

In the shuffling madness
Of the locomotive breath
Runs the all-time loser
Headlong to his death
Oh, he feels the piston scraping
Steam breaking on his brow
Old Charlie stole the handle and
The train it won't stop going
No way to slow down

Die Lokomotive als dampfendes, ratterndes und Feuer speiendes Ungetüm ebenso wie als vermenschlichtes Wesen inspiriert bis heute sowohl Kinderbuchautoren als auch die Kinder selbst. In den Kinderzimmern Europas und der USA sind die Dampflokomotiven – als *Chou-chou-train* oder wie in dem deutschen Volkslied von der *Schwäbschen Eisenbahn* – in ihrer nostalgischen Form höchst präsent. So basiert z. B. das berühmte Musical *Starlight Express* u. a. auf den »Railway Series« von Wilbert Vere Awdry, einem britischen Pfarrer. Dessen bekanntestes Buch ist das Kinderbuch *Thomas, die kleine Lokomotive*, das wiederum als Animationsserie im Morgenprogramm von Super-RTL läuft. In Westdeutschland wurde eine ganze Generation von Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer sozialisiert. Vor einigen Jahren aus dem Fernsehen verbannt, sollen Jim Knopf, Lukas und die Lokomotive Emma wieder in den Kinderkanal zurückkehren.

Auf ein weiteres Feld der Popularisierung und zugleich Nostalgisierung kann nur hingewiesen werden: Auch wenn in der größten Miniatureisenbahnshow in Hamburg, der Miniaturwunderwelt, nunmehr die ICs und ICEs relativ geräuschlos dahingleiten, sind es doch vor allem die Nachbauten der Dampfloks, selbst wenn diese als Modellbahnen elektrisch betrieben werden, die sich bei den Kindern (und ihren Vätern) höchster Beliebtheit erfreuen. Dasselbe gilt für Museumseisenbahnen und Technikmuseen.

Auffällig ist, wie sehr in diesen popkulturellen Adaptionen eine Umdeutung erfolgt. Nicht länger

das Laute und Bedrohliche der Dampflokomotive wird repräsentiert. In der Miniaturwelt wird die Dampflokomotive wie in den Kinderbüchern und -filmen vielmehr verniedlicht bzw. vermenschlicht. Und in der Museumseisenbahn wird die schwere Arbeit des Heizers und der Lärm der Dampfmaschine zum Sonntagsvergnügen begeisterter Lokführer, die ansonsten in den automatisierten und geräuschgedämpften Führungsständen der modernen Züge Dienst tun.

Bahnhof-Geschichte(n)

Der Bahnhof von Le Havre, wie ihn Renoir 1938 in Szene setzte, hat wenig mit den »Kathedralen der Industrialisierung« gemeinsam, wie die am Ende des 19. Jahrhunderts entstehenden Kopfbahnhöfe in den Großstädten Europas oftmals genannt wurden. Im Film fährt der Zug in einen Bahnhof mit lediglich leicht überdachten Bahnsteigen ein, die menschenleer sind. Zu hören ist nur das Bremsen der Wagen und das Reduzieren des Dampfes. Die großstädtischen Bahnhöfe hingegen mit ihren steinernen klassizistischen Bahnhofshallen und den dahinterliegenden Glas-Eisenkonstruktionen der Bahnhallen, in denen die Züge ankommen und weiterfahren, trennten die noch vor-industrielle Stadt von dem »Eisenbahn-Raum«. Das bedeutete auch, dass die Lärmwelten der Eisenbahn und des Bahnhofs von den Geräuschwelten der Innenstädte separiert waren. Mit der Elektrifizierung wurde diese Trennung unnötig. Nunmehr wurden die Züge leiser. Zu hören war lediglich das Knacken der Schienen und das Quietschen der Bremsen. Nicht nur der Soundscape der Bahnhöfe veränderte sich, auch der Geruchssinn und die visuelle Wahrnehmung waren betroffen.

Was sich aber nur langsam wandelte, war der geografische Ort des Bahnhofs. Seit dem 19. Jahrhundert galt die Bahnhofsumgebung, jedenfalls dort, wo die Bahnhöfe sich in den industriellen Zentren der Städte befanden, den bürgerlichen Bewohnern der Städte als fremdartig, ja verrufen. Der Bahnhof wurde im Sinne von Michel Foucault zum »anderen Ort«, zur Heterotopie. Er war zentraler Ort der symbolischen Repräsentation der bürger-

lichen Gesellschaft mit der Öffnung nach außen als Verkehrsknotenpunkt und zugleich Ort der Abgrenzung gegenüber den anderen, vornehmlich der unteren Klassen. Er war und ist Transitraum, in dem sich Menschen unterschiedlicher sozialer Schichten, Herkunft und Geschlecht trafen und treffen.

Dies machte den Bahnhof gerade in Zeiten des Umbruchs häufig zum Anziehungspunkt für illegale oder halb legale Tätigkeiten, etwa den Schwarzmarkt der Nachkriegszeit. So heißt es in einer Reportage aus dem Jahr 1946: Der Bahnhof wird zum »Knotenpunkt des Elends«, einem Ort, an dem »Flüchtlinge, Ausgebombte, entlassene Kriegsgefangene, Schwarzhändler, Dirnen und Grenzgänger [...] zusammenkommen«. Der Bahnhof beanspruchte alle Sinne. Er hielt eine potenziell überfordernde Erfahrung von Enge, von fremden menschlichen Körpern, von Gerüchen und Geräuschen bereit: Der Weg durch den Bahnhof führte durch ein Durcheinander von Körpern und Gepäck, von Rufen, Weinen und Stimmengewirr, von Gerüchen, von Bildern.

Zunehmend wurden die großen Bahnhöfe zu eleganten Einkaufspassagen mit Restaurants und »Marktstraßen mit Imbissständen« umgestaltet. Zum Stimmengewirr und den Lautsprecheransagen kommt die Beschallung aus den Läden. Mit plätschernder Musik sollen die Reisenden zum »Shoppern« motiviert werden. Dessen ungeachtet ist der Bahnhof Treffpunkt für Ausgegrenzte und gesellschaftliche Randgruppen, u. a. Obdachlose, Drogenabhängige, aber auch für Migranten geblieben. Nicht zuletzt deshalb ist er auch ein Ort der Kontrolle und Überwachung sowie der Ausgrenzung – sei es durch die Bahnpolizei, sei es durch Videokameras. Die Bahnunternehmen versuchen, Obdachlose und andere nicht genehme Personen durch scharfe Kontrollen fernzuhalten. Zum Teil werden die Vorplätze wie am Hamburger Hauptbahnhof mit klassischer Musik beschallt, um sie zu vertreiben (→ NEITZERT, S. 187).

Die Bahnhöfe, die im 19. Jahrhundert Chiffren der Urbanisierung und Moderne wurden, waren in den beiden großen Kriegen des 20. Jahrhunderts militärische Umschlagplätze: Von hier zogen die Soldaten in beide Weltkriege, in Güterwaggons, an deren Wände sie 1914 ihre Siegeszuversicht und

Euphorie schrieben. Hierhin kehrten sie auch, verwundet und geschlagen, zurück. Im Zweiten Weltkrieg waren die Bahnhöfe zudem Ausgangspunkte der Deportation der Juden in die Vernichtungslager im Osten. Die Gleisanlagen außerhalb der Bahnhofsgebäude dienten den Todeszügen als Zwischenhalte – Bahnangehörige und Vorbeikommende hörten die verzweifelte Stimmen aus den Güterwagen heraus, wie eine ehemalige Angestellte der Reichsbahn in Oppeln berichtete. Züge in europäische Länder waren auch Wege ins Exil, oftmals aber waren die Grenzbahnhöfe Endstation für die Flüchtlinge.

Das Rattern der Güterzüge wurde zu einer Klangikone der Erinnerung an den Holocaust, dies nicht erst seit dem Film *Shoa* von Claude Lanzmann. Im Osnabrücker Felix-Nussbaum-Haus kann es passieren, dass das Museumspersonal die Besucher fragt, ob sie schon durch die eiserne Tür in den Auschwitz-Gang getreten seien. Hinter dieser Tür befindet sich eine Art aufsteigende Rampe, der Besucher sieht an der Wand Nussbaums berühmtes Bild *Triumph des Todes*, mit dem dieser vor seiner eigenen Deportation 1944 das Grauen der Shoa bebilderte. Betritt man den Gang, hört man in einer Klanginstallation das Rattern eines Güterzugs. Ähnlich in der Inszenierung des *Arturo Ui* von Bertolt Brecht in der Regie von Heiner Müller, die immer noch am Berliner Ensemble gespielt wird; hier ist die letzte Szene mit den Geräuschen eines Güterzugs unterlegt. Der amerikanisch-jüdische Komponist Steve Reich entwickelt in seinem Stück *Different Trains* eine Übersetzung von aufgenommener Sprache in Melodien, die auf der Viola gespielt werden. Im zweiten Teil des Stücks rekurriert er auf Berichte von Holocaust-Überlebenden über die Deportationszüge.

Klangkosmos Bahnhof – heute

In einer Radiosendung des Deutschlandfunks vom 31. Dezember 2011 über den Züricher Bahnhof, einen der größten Bahnhöfe Europas, nennt die Moderatorin der Sendung den Bahnhof eine Kathedrale der Begegnung. Bis zu 500.000 Passagiere und 3.000 Züge sind Teil des täglichen Klangkosmos.

Alles geschieht im Takt der Fahrpläne, der Bahnhofsuhren, der »akustischen Endlosschleife aus quietschenden Bremsen, schlagenden Türen und hallenden Lautsprecheransagen«. Auch wenn sich das Klangkonzert des Bahnhofs im Laufe der Jahre immer wieder verändert hat, er bleibt ein Ort, in dem unterschiedliche Menschen mit ihren Stimmen aufeinandertreffen; er bleibt ein Ort des Abschieds, des Wiedersehens, von Wegfahren und Wiederkommen. Während heute die Züge nahezu lautlos abfahren, die Fenster der Hochgeschwindigkeitszüge nicht mehr zu öffnen sind für die letzten Abschiedsgrüße, die Türen beim Schließen gleiten, kündigte sich einst die Abfahrt der Dampflokomotive geräuschvoll an. Doch das Stimmengewirr auf den Bahnsteigen und in der Bahnhofshalle gehört weiterhin zum Soundtrack, begleitet vom Geräusch der Rollkoffer und den Klingeltönen der Mobiltelefone. Und die Tauben und Spatzen fügen noch eine eigene Klangfarbe hinzu.

Die Stimmen aus dem Lautsprecher, die ab den 1930er Jahren erschallten, wurden durch computergenerierte Lautsprecheransagen ersetzt. Das Schweizer Radio lud anlässlich einer Sendung über den Klang des Basler Bahnhofs die »Radiovoice« der Schweiz, Irina Schönen, ein. Sie berichtete eindrucksvoll, wie schwierig es für sie war, die eher zusammenhangslosen Sprachschnipsel zu sprechen, die dann computergeneriert gemischt wurden und nun über die Lautsprecher zu hören sind.

Es ist diese Mischung von realen Stimmen, computergenerierten Ansagen sowie von Geräuschen der ein- und abfahrenden Züge, welche den Bahnhof heute zu einem einzigartigen Ort der akustischen Verdichtung macht; er zieht immer wieder Klangdesigner und Klangkünstler an. In Anlehnung an den kanadischen Komponisten und Klangforscher R. Murray Schafer könnte man sagen, dass u. a. die Klangkünstler versuchen, die immer stärker werdende Homogenisierung des Soundscapes am Bahnhof durch die technisch hochgerüsteten Züge aufzubrechen. Die zunehmende Eintönigkeit führe zu Orientierungsverlust und Nicht-Wahrnehmung des eigenen akustischen Sounds. Öffentliche Klangperformances, so Golo Föllmer, haben eine lange Tradition, die zeitgenössischen Künstler greifen die

Akustik des öffentlichen Raumes auf und sensibilisieren die Menschen für die sie umgebenden Soundscapes.

Mittlerweile haben Bahnunternehmen wie die Deutsche Bahn AG oder die schweizerische SBB erkannt, welches Marketingpotenzial der Klangkosmos Bahnhof hat. So inszenierten die Schweizer Künstler Andres Bosshard und Arti Marthaler auf dem Züricher Bahnhof die Oper *La Traviata*. Bosshard sagt, dass sein Lieblingsberuf Klangkünstler und Musikdirektor eines Bahnhofs wäre, denn dann könne er ein paar Hundert Lautsprecher bespielen.

Eine besondere Mischung präsentierte die Schweizer Klangkünstlerin Margit Rieper während einer mehrstündigen Sendung des Schweizer Rundfunks aus dem Bahnhof Basel. Aus Tönen, die sie im Bahnhof gesammelt hatte, produzierte sie kleine Musikstücke, so das *Konzert der Rollkoffer*. Im Untergeschoss des Berliner Hauptbahnhofs stand während des Festivals *Ankunft Neue Musik* ein Klavier auf einem Teppich, daneben eine Stehlampe und ein Schild »play me«. Tatsächlich setzten sich immer wieder Reisende an das Instrument, spielten im free-style mit den Geräuschen des Bahnhofs oder gegen sie an oder spielten versunken leise Klaviermusik. Das Piano war nur eine der Aktionen im Rahmen des Festivals in Berlin im letzten Jahr, das den Berliner Hauptbahnhof als Spielort nutzte. Musikvideos, Tangoperformances, aber auch die Produktion *Hybrida*, eine aus Hunderten von Kastagnetten geschaffene Klangskulptur waren im Bahnhof zu hören und zu bestaunen. Der Kontrabassist Arnulf Ballhorn entwickelte das Stück *Theraps* von Iannis Xenakis »aus dem Bahnhofsklang heraus und in ihn hinein«.

Eine andere Klangkomposition präsentierte der Berliner Künstler Karl-Heinz Jeron: Er nahm Handygespräche im ICE, in den S-Bahnen und anderen Zügen auf und fügte sie für seine Oper *Hermes* zusammen. »Gesungen« wird die Oper von zwei winzigen Robotern. Sie weist auch auf die Veränderungen der Klangwelten in den Zügen hin. Handy-Gespräche überlagern nunmehr die Stille des mittlerweile nahezu geräuschlosen Dahingleitens der Reisenden im ICE. Wenn in den Anfängen der Eisenbahnreise das Rattern der Räder, aber auch die

Anordnung der harten Holzbänke Gespräche der Reisenden nahezu unmöglich machten, sind es heute die Dauergespräche über das Mobilfunknetz, die einen ganz eigenen Klangteppich darstellen.

Doppelbödiges Faszination

Noch immer nennen kleine Jungen als Berufswunsch Lokführer, mittlerweile wohl begleitet von Pilot, Raumfahrer und anderen Ikonen der Geschwindigkeit und Raumüberschreitung. Für die Menschen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts standen die Dampfkraft generell und die Geräusche der Dampflokomotive im Besonderen für die Entfesselung und Bändigung der Naturkräfte des Industriezeitalters. Sie stellten das akustische Symbol für Fortschritt und die damit verbundene Beherrschung der Natur dar. Einher damit geht das Bedrohliche und zugleich oft eine sexuelle Aufladung. Daher nimmt es nicht wunder, dass große Romanciers wie Heimito von Doderer oder Alfred Döblin ebenso wie die Maler des 20. Jahrhunderts immer wieder Eisenbahnfahrten beschrieben. Doderer etwa verbindet in seinem Roman *Die Wasserfälle von Slunij* visuelle Wahrnehmungen mit Geräuschen: »Pfeiler zischten vorbei«, die Lokomotiven werfen »donnernde Dampfstrahlen« empor. Am Anfang von Alfred Döblins Buch *Reise in Polen* steht eine lautmalerische Fantasie, bevor die Reise am Schlesischen Bahnhof in Berlin beginnt: »Ein Durcheinander von Geräuschen hat angefangen, rhythmische Stöße, von den Rädern herauf, Vibrieren, Rollen, Fensterklirren, Sausen, hohles Schleifen, Schurren, kurzes, helles Aufschmettern [...]«. Eisenbahnfahrten werden nicht nur in der Literatur auch als sexuelle Abenteuer beschrieben, wie es Steffen Kopetzky in seinem dickbändigen Roman *Grand Tour oder die Nacht der Großen Complication* macht.

Aber auch in kleinen Alltagswahrnehmungen scheint heute noch das Doppelbödige, Faszination wie Bedrohung, auf, so wie in einem Bericht eines Kollegen über einen Spaziergang in der Nähe von Sarreguemines: »Vor einer Woche war ich ein paar Tage mit meiner Frau im einsamen Lothringen am Saar-Kohle-Kanal wandern. Unter einer Brücke

über den Kanal blieben wir stehen. Wir hörten die Gleise summen. Von Ferne kündigte sich ein Zug an. Es war ein eigenartiges Geräusch: ein Summen, das so gar nicht zu meinen akustischen Erinnerungen und schon gar nicht in diese Einsamkeit passte. Es war der TGV von Paris nach Straßburg, überhaupt kein »klassisches« Eisenbahn- und Schienen-

Literatur

MARGRIT BRÖHAN: Hans Baluschek, 1870–1935. Maler – Zeichner – Illustrator, Berlin 2002.

HEIMITO VON DODERER: Die Wasserfälle von Slunij, München 1995.

ALFRED DÖBLIN: Reise in Polen, Berlin 1927.

GOLO FÖLLMER: Klangorganisation im öffentlichen Raum, in: Helga de la Motte-Haber (Hrsg.): Klangkunst, Laaber 1999, S. 191–227.

STEFFEN KOPETZKY: Grand Tour oder die Nacht der Großen Complication, Frankfurt a. M. 2002.

geräusch. Im regelmäßigen Rhythmus von einer halben Stunde durchschnitt er in den folgenden Stunden dann immer wieder die Stille. Die Vögel, etliche Reiher und Eisvögel, stellten dann für Minuten ihr Singen ein: sehr unwirlich. Eine fremde Geräuschkulisse, die beständig über der Landschaft lag.«

STEFAN MÖRCHEN: Schwarzer Markt. Kriminalität, Ordnung und Moral in Bremen 1939–1949, Frankfurt a. M. 2011.

R. MURRAY SCHAFFER: Vom Klang und Krach, Frankfurt a. M. 1988.

WOLFGANG SCHIVELBUSCH: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt a. M. u. a. 1984.

ERWIN STRAUS: Vom Sinn der Sinne, Berlin 1956.