

**Zeitschrift:** Publikationen der Schweizerischen Musikforschenden Gesellschaft.  
Serie 2 = Publications de la Société Suisse de Musicologie. Série 2

**Herausgeber:** Schweizerische Musikforschende Gesellschaft

**Band:** 49 (2009)

**Artikel:** Pacific 231 - reine Programmmusik oder doch ein Stück absoluter Musik?

**Autor:** Voss, Egon

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-858738>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Egon Voss

## *Pacific 231* – reine Programmmusik oder doch ein Stück absoluter Musik?

Vorab eine eisenbahntechnische Klarstellung: Der Titel der Honeggerschen Komposition, der der folgende Text gilt, wird in aller Regel falsch ausgesprochen. Man sagt gemeinhin *Pacific* zweihunderteinunddreißig, und tut damit so, als handele es sich bei der Ziffernfolge um eine Nummer zur Bezeichnung eines bestimmten Bautyps oder einer bestimmten Baureihe von Lokomotiven. Das ist nicht korrekt. Die Ziffern 2-3-1 beziehen sich auf die Achsenfolge der Lokomotive und unterscheiden die Lauf- von den Triebachsen (vgl. Abbildung 1, S. 200). Die Lokomotive, die Honeggers Komposition den Namen gab, hat demnach – von vorn nach hinten gezählt – zunächst zwei Laufachsen, dann drei Triebachsen und danach noch einmal eine Laufachse. In Deutschland bezeichnete man diese Achsenfolge als 2-C-1. Sie war charakteristisch für die berühmten Schnellzuglokomotiven 01 und 03, die jeder Eisenbahnliebhaber kennt.

\*\*\*\*\*

*Pacific 231* ist nahezu ausnahmslos, und zwar bis in die Gegenwart hinein, als Programmmusik rezipiert worden – zu Honeggers Ärger und Mißbehagen. Der folgende Text handelt von dieser Rezeption und davon, wie Honegger darauf reagierte.

Symptomatisch erscheint zunächst, daß *Pacific 231* ein Lieblingsstück der Musikdidaktik, zumindest an deutschen Schulen ist, und zwar ganz unabhängig vom Schultyp. In dem Aufsatz *A. Honeggers „Pacific 231“ im Musikunterricht der Hauptschule* – er war 1980 in der Zeitschrift *Musik und Bildung* zu lesen – stellt der Autor, Karl-Heinz Reinfandt, kurz und bündig fest: „Der musikalische Formverlauf steht in direktem Zusammenhang mit dem Programm: Stillstand – Anfahren – Höhepunkt der Fahrt – Abbremsen und Stillstand.“<sup>1</sup> Ungeachtet der Tatsache, daß Honegger seine Komposition als *Mouvement symphonique* bezeichnete und damit bereits

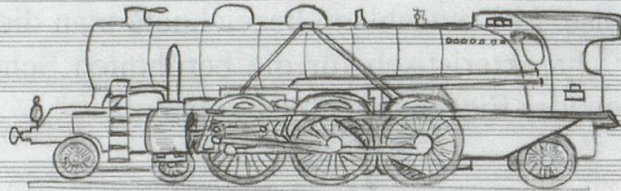
1 Karl-Heinz Reinfandt, *A. Honeggers „Pacific 231“ im Musikunterricht der Hauptschule*, in: *Musik und Bildung* XII, H. 10 (Oktober 1980), S. 590. – Vgl. auch Meinolf Neuhäuser, Arnold Reusch und Horst Weber, *Resonanzen. Arbeitsbuch für den Musikunterricht, Sekundarstufe I*, Bd. 2, Frankfurt a. M. u. a. 1975, S. 102 ff.

Abbildung 1 (mit freundlicher Genehmigung der Bibliothèque du Conservatoire de musique de Genève)

18/10/23

Pacific (231)

Mouvement symphonique pour Orchestre



1923

EX LIBRIS  
E. ANSERMET

R 137

5443. Ansermet 12 Trans

einen Untertitel vorgab, wertete man sie als „sinfonisches Gedicht“, so der Prager Rezensent Erich Steinhard 1924<sup>2</sup>, oder als „symphonische Dichtung“, so Rudolf Stephan in einem Musiklexikon 1957<sup>3</sup>. Demgemäß verstand Hanns Eisler das Werk in einem Artikel für *Die Rote Fahne* 1928 als Schilderung „des Tempos einer rasenden Eisenbahnfahrt“<sup>4</sup>. Nebenbei gesagt entpuppte sich Eisler dabei als Eisenbahnlaie; denn er nannte Honeggers Stück „Pacific 253“ statt 231.

Gleichwohl stellt Eislers Formulierung gleichsam den Nenner dar, der allen Beschreibungen des Stücks und allen Kommentaren gemeinsam ist. Ob Freund, ob Feind, ob Anhänger oder Gegner – man war und ist sich einig, daß die „rasende Eisenbahnfahrt“ der Gegenstand von Honeggers Stück sei. Hans Mersmann schrieb im *Handbuch der Musikwissenschaft* 1927: „Das melodische Geschehen jedes einzelnen Taktes ist ein Kolben-schlag der Maschine.“<sup>5</sup> Und in dem Buch *Filmmusik* von Helga de la Motte-Haber aus dem Jahre 1980 ist von „Honeggers fauchender und zischender, rhythmisch stampfender Lokomotive“ die Rede. Über den Beginn des Stücks liest man dort: „Mit leisem, schwerfällig schnarrendem Trillern des Kontrabasses, zischenden Flageolets der Streicher, geräuschhaft hinzutretender Flatterzunge von Flöte, Hörnern und Trompete kündigt die Lokomotive ihre Abfahrt an“. Der Schluß der Beschreibung gipfelt in der Feststellung: „Dann bremst er [gemeint ist der Zug]: die anfängliche rhythmische Beschleunigung kehrt sich um; Bremsgeräusche in den Bläsern – realistischer läßt sich eine Eisenbahn nicht imitieren.“<sup>6</sup>

Vielleicht ist es symptomatisch, daß die so rigorose Vereinnahmung von *Pacific 231* für die Programmmusik sogar die Parodie herausgefordert hat. In ihrem Beitrag „*Pacific*“ – *musikalische Umsetzung eines Eisenbahnmythos bei Honegger und Hindemith* in der Festschrift für Christoph-Hellmut Mahling 1997 stellen die beiden Autoren Hubert Kupper und Frank Wankmüller die ebenso kuriose wie absurde Behauptung auf, in Honeggers Komposition werde an einer bestimmten Stelle (T. 27 ff.) „in einmaliger

2 *Die Musik* XVI, H. 11 (August 1924), S. 854 (Konzerte der Internationalen Gesellschaft für Neue Musik, Prag 1924).

3 *Das Fischer Lexikon. Musik*, hrsg. von Rudolf Stephan, Frankfurt a. M. 1957, S. 328.

4 Hanns Eisler, *Die neue Religiosität in der Musik*, zitiert nach ders., *Materialien zu einer Dialektik der Musik*, hrsg. von Manfred Grabs, Leipzig 1973, S. 47. – Eisler hatte schon 1925 geschrieben, *Pacific 231* handele vom Schnellzuge (*Musik und Politik. Schriften 1924-1948*, Textkritische Ausgabe von Günter Mayer, Leipzig 1973, S. 21).

5 Hans Mersmann, *Die moderne Musik seit der Romantik*, Potsdam 1927, S. 178 (Handbuch der Musikwissenschaft, hrsg. von Ernst Bücken).

6 Helga de la Motte-Haber / Hans Emons, *Filmmusik. Eine systematische Beschreibung*, München-Wien 1980, S. 97. – Vgl. Heinrich Kralik in: *Die Musik* XXIV, H. 4 (Januar 1932), S. 292: „Honeggers keuchende, prustende Eilzugslokomotive ‚Pacific 231‘“.

Weise das Arbeiten der vier Zylinder und damit die für eine französische ‚Pacific‘ typische Antriebserzeugung musikalisch umgesetzt“<sup>7</sup>.

Als das Spezifische an der Programmatik von *Pacific 231* wurde selbstverständlich immer der Bezug zur Technik aufgefaßt. Vor allem für jene Rezipienten und Rezensenten, die darin keinen grundsätzlichen Verstoß gegen die Kunst und deren vermeintlich zeitlos-zeitunabhängige Prinzipien sahen, war die Maschine der „Held“ des Stücks<sup>8</sup>. Hans Mersmann sprach 1927 poetisierend davon, Honegger singe „das Hohe Lied der Maschine“<sup>9</sup>, und so konnte Hanspeter Bannwitz 1963 behaupten, Honeggers Werk werde „als Symbol der Musik des ‚Maschinenzeitalters‘ angesehen“<sup>10</sup>. Dem entspricht, daß schon Honeggers erster Biograph, André George, 1926 geschrieben hatte: „Équilibre, masse et vitesse domptées, lyrisme du mécanisme triomphant et de l’homme maître du mécanisme“<sup>11</sup>.

Diesem Verständnis gemäß hörte man *Pacific 231* primär oder ganz und gar als „Geräuschmusik“<sup>12</sup>, wenn man gutwillig, oder schlicht als Lärm, wenn man nicht gutwillig war. Ein Beispiel der zweiten Kategorie stellt die folgende Rezension der Münchener Erstaufführung dar, die am 1. April 1927 stattfand. Das Konzert begann mit Schönbergs *Kammersymphonie* op. 9, dann folgte die *Sinfonietta* op. 27 von Paul Graener und zum Schluß gab es Honeggers *Pacific 231*. Die Rezension erschien ohne Nennung des Namens des Kritikers am 5. April in der *Münchener Zeitung* (S. 2):

Die Schönheit [damit war Graeners Komposition gemeint] lag diesmal eingebettet zwischen Frechheit und Wahnwitz. Vorher ging nämlich die sattsam bekannte sog. Kammersymphonie Op. 9 des nicht unbegabten Schaumschlägers Arnold Schönberg, eine einzige freche Verhöhnung des Begriffes Musik von einem gänzlich skrupellosen Herostraten der Kunst verfaßt. Und hinterher kam der „Pacific 231“, ein „mouvement symphonique“ von Arthur Honegger. Wenn es notwendig war, das Lokomotiven-Stück nach München zu bringen, so lehne ich für meine Person es wenigstens ab, derartiges zu besprechen. Denn ich bin als Musikkritiker aufgestellt [recte wohl: angestellt] und nicht als Kritiker für Geräusche, Lärm, Radau, Gestank, zischende und ratternde Lokomotiven, überfahrene Kühe, explodierende Kessel, Bahnwärtersignale. Der Zusammenstoß des Honeggerschen „Eilgüterzugs“ mit dem guten Geschmack war von nachteiligen Folgen begleitet. Für den Zug.

7 Hubert Kupper / Frank Wankmüller, „Pacific“ – musikalische Umsetzung eines Eisenbahnmythos bei Honegger und Hindemith, in: Christoph-Hellmut Mahling zum 65. Geburtstag, hrsg. von Axel Beer, Kristina Pfarr und Wolfgang Ruf, Tutzing 1997 (*Mainzer Studien zur Musikwissenschaft* 37), S. 741.

8 So Richard Petzold in einer Rezension in: *Die Musik* XXII, H. 7 (April 1930), S. 498.

9 Mersmann (wie Anm. 5), S. 178.

10 Hanspeter Bannwitz, *Kleines Musiklexikon*, Bern-München 1963, S. 200 (Sammlung Dalp Bd. 91).

11 André George, *Arthur Honegger*, Paris 1926, S. 105.

12 So Willi Hille in einer Rezension in: *Die Musik* XXII, H. 11 (August 1930), S. 811.

Auch ein anderer, nachmals sehr berühmter Rezensent verstand *Pacific 231* offensichtlich – wenn auch kritisch – als Programmmusik. Nach einem Konzert in Frankfurt mit *Pastorale d'été* und *Pacific 231* urteilte er im Februar 1926:

Honeggers „Pacific 231“ erhebt sich gewiß nicht über sie [gemeint ist die *Pastorale d'été*]. Was sich da musikalisch begibt, ist dürftig genug, und der Imitation des naturalistischen Gegenstandes mangelt gänzlich die traumhafte Überdeutlichkeit, die surrealistisch allenfalls das verlorene Ding zu beschwören vermöchte. Der lyrische Zustand enthüllt sich als nachträgliche und unexakte Programmmusik. Lokomotiven sind besser. Daß *Pastorale* und *Pacific* *einen* Autor haben, ist undenkbar erst und unausdenkbar dann in der Perspektive aller Konsequenzen. *Clemens Krauß*, der im Museum die disparaten Werke vorführte, vertrat beide gleich wirksam.<sup>13</sup>

Der Kritiker hieß Theodor Wiesengrund-Adorno.

\*\*\*\*\*

Honegger behagte diese Rezeption – wie erwähnt – nicht, was für sich genommen vielleicht gar nicht bemerkenswert ist, weil Komponisten – man möchte fast sagen: naturgemäß – eine andere Vorstellung von ihrem Werk haben als das Publikum, und die Rezeption – ob es den Komponisten nun gefällt oder nicht – ihre eigenen Wege zu gehen pflegt. Doch im Falle von Honeggers *Pacific 231* setzte das Unbehagen des Komponisten schon sehr bald ein, und zum anderen war die Konsequenz, die Honegger daraus zog, radikal.

In der Genfer Musikzeitschrift *Dissonances* erschien im Januar 1925 ein Interview, das Roland-Manuel mit Honegger geführt hatte. Darin sagte der Komponist, es langweile und ärgere ihn, daß er stets nach den „intentions descriptives de *Pacific*“ gefragt werde, und, um sich alle diesbezüglichen Fragen ein für alle Mal vom Halse zu halten, erklärte er kurzerhand: „*Pacific* est un choral varié, d'une architecture toute classique.“<sup>14</sup> Um sich von der Vordergründigkeit der allgemeinen Rezeption zu distanzieren und zu befreien, rückte Honegger die Komposition in eine andere, abstraktere Sphäre. Das Wort „choral“ weckt zwar fraglos die Assoziation der religiösen oder der kirchlichen Musik, aber der Zusatz „varié“ und vollends der Terminus der „architecture toute classique“ verweisen unmißverständlich auf die kompositionstechnische Ebene und damit in die Richtung der absoluten Musik. Daß dies kein Einfall aus dem Augenblick heraus war, zeigt die Tatsache, daß Honegger seine Ansicht 1951 in dem Buch *Je suis*

13 Theodor Wiesengrund-Adorno in: *Die Musik* XVIII, H. 5 (Februar 1926), S. 390.

14 *Opinions d'Arthur Honegger*, in: *Dissonances. Revue musicale indépendante*, hrsg. von R.-Aloys Mooser, Genf, Januar 1925, S. 87.

*compositeur* wiederholte. Darin heißt es: „Musicalement, j’ai composé une sorte de grand choral varié, sillonné de contrepunts à la manière de Jean-Sébastien Bach.“<sup>15</sup>

Ob die ab Takt 169 auftretende, fraglos hymnisch anmutende Melodie der Blechbläser als Choral gelten kann, ist Auffassungssache, und auch die Tatsache, daß die Elemente dieser Melodie die Komposition, wenn auch unauffällig durchziehen, reicht nicht aus, um damit Honeggers nachträgliche Deutung zu rechtfertigen. In Wahrheit fällt es äußerst schwer, den „choral varié“ in *Pacific 231* analytisch und gattungsspezifisch nachzuweisen. Dennoch erscheint Honeggers radikale Wendung zu einer anderen Sicht auf das Stück unmittelbar verständlich. Es war der berechtigte Versuch, über das Äußere und Äußerliche hinaus auf all das hinzuweisen, was die Komposition darüber hinaus zu bieten hat. In der Beschränkung auf die Wahrnehmung des Stücks als Programmmusik jedenfalls sah Honegger seine Komposition offenkundig gleichsam unter Wert verkauft. Vielleicht störte Honegger zudem auch noch die unvermeidliche Assoziation der programmmusikalischen Tradition der Symphonischen Dichtung, in die er seine Komposition sehr wahrscheinlich ebensowenig gestellt sehen wollte.

Auch die folgenden Sätze aus *Je suis compositeur* verfolgen – wie leicht zu durchschauen ist – die Tendenz, *Pacific 231* zu einem Stück absoluter Musik zu erklären: „En vérité, j’ai poursuivi, dans *Pacific*, une idée très abstraite et tout idéale, en donnant le sentiment d’une accélération mathématique du rythme, tandis que le mouvement lui-même se ralentit.“<sup>16</sup>

Insbesondere das Wort „idéale“ läßt aufhorchen. Es klingt verdächtig nach jener alten, vor allem im deutschen Sprachraum gepflegten und verbreiteten Wertevorstellung, nach welcher alle Programmatik oberflächlich und die wahre Kunst nur in der absoluten Musik zuhause ist.

Honegger beließ es jedoch nicht allein bei der Strategie, die Komposition in den Zusammenhang der absoluten Musik zu rücken. In dem erwähnten Buch *Je suis compositeur*, das bekanntlich größtenteils auf Gesprächen mit Bernard Gavoty beruht, antwortete Honegger auf Gavotys Frage, wie es denn zu dem Titel *Pacific 231* gekommen sei:

J’avais d’abord appelé cette pièce *Mouvement Symphonique*. A la réflexion, j’ai trouvé cela un peu terne. Tout à coup, une idée assez romantique m’a traversé l’esprit et j’ai inscrit, l’ouvrage achevé, le titre: *Pacific 231*, indice des locomotives pour trains lourds de grande vitesse (aujourd’hui ce type est dépassé et sacrifié hélas! à la traction électrique).<sup>17</sup>

15 Arthur Honegger, *Je suis compositeur*, Paris 1951, S. 118.

16 Ebenda.

17 Ebenda, S. 118 f.

Das klingt oder sollte so klingen, als sei *Pacific 231* ein Zufalls- oder gar ein Verlegenheitstitel. Es ist offenkundig, daß dies eine Interpretation im Nachhinein war. Das Titelblatt der autographen Partitur spricht deutlich gegen Honeggers Behauptung (vgl. Abbildung 1). Daß Honegger zunächst nur den späteren Untertitel „Mouvement symphonique pour Orchestre“ notiert und alles übrige erst nachträglich hinzugefügt haben soll, erscheint ausgeschlossen. Überdies spricht Honeggers detaillierte, mit großer Sachkenntnis angefertigte Lokomotivenzeichnung eine deutliche Sprache. Dergleichen fertigt niemand an, der einer Komposition einen Titel gleichsam en passant verpaßt. Das aber bedeutet, daß am Beginn eben nicht das abstrakte „Mouvement symphonique“ stand, sondern der unmißverständliche Bezug zur Lokomotive. Dem entspricht, daß die Erstaussgaben des Werks<sup>18</sup> sämtlich ebenfalls das Bild einer Lokomotive auf dem Umschlag zeigen (vgl. Abbildung 2, S. 206). Sie setzen demnach nur fort, was Honegger selbst vorgegeben hat. Man wird daher nicht behaupten können, die Aufmachung der Erstaussgaben sei allein der Verkaufsstrategie des cleveren, auf Sensation bedachten Verlegers entsprungen.

Allerdings war der Titel *Pacific 231* allein zu abstrakt und fremd, als daß er vom Publikum spontan hätte verstanden werden können. Daher bedurfte es, wollte man ein eindeutiges Verständnis erreichen, notwendig der konkreten Abbildung der Lokomotive. Das aber scheint, wie die Zeichnung auf der Titelseite des Autographs beweist, auch dem Komponisten bereits klar gewesen zu sein.

\*\*\*\*\*

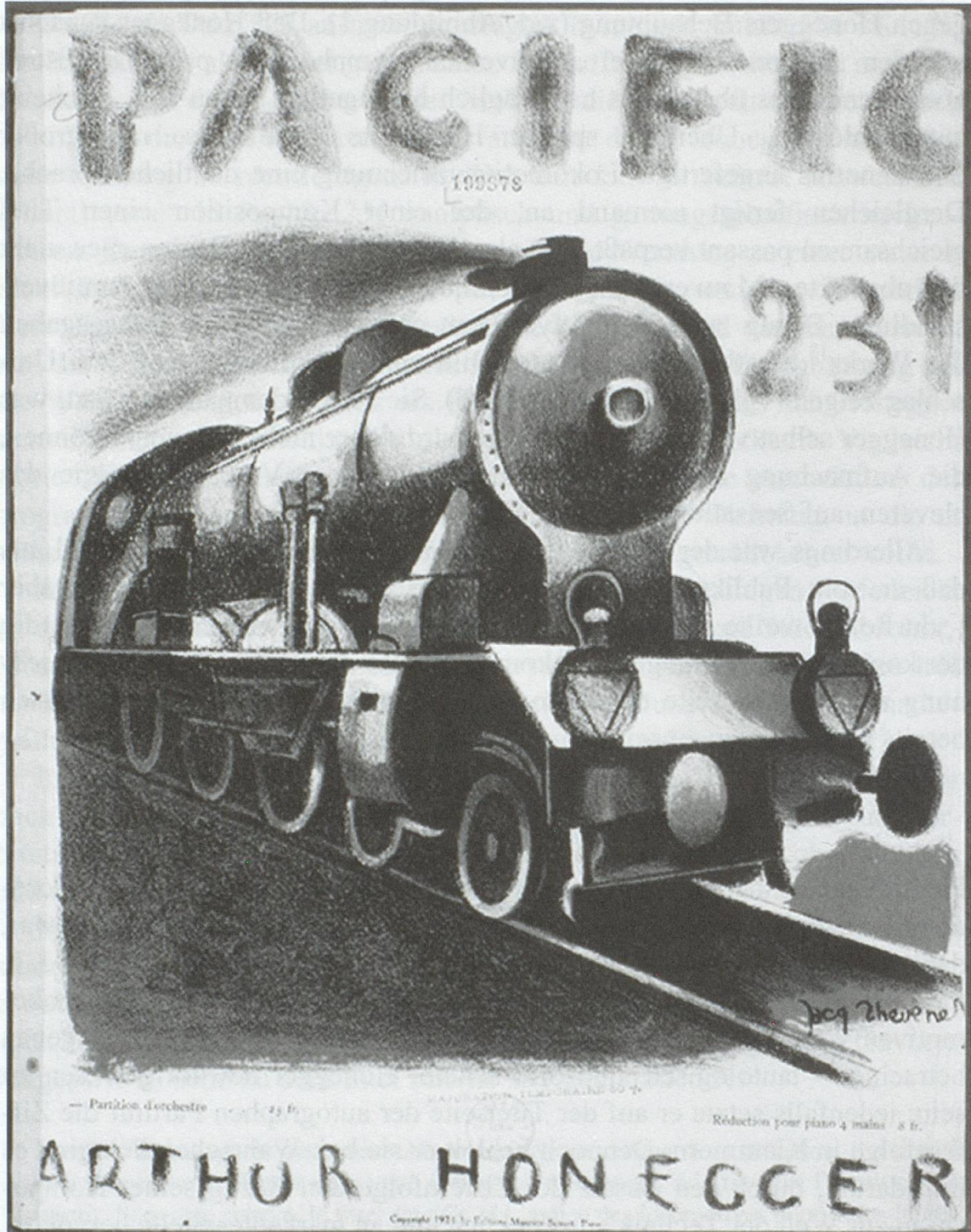
Pacific bezeichnet einen Typ von Schnellzuglokomotive, der in Nordamerika entwickelt wurde – daher der Name – und der so erfolgreich war, daß er sich in Abwandlungen weltweit durchsetzte. Die Ziffernfolge 2-3-1, die, wie bereits gesagt, die Achsenfolge bezeichnet, ist bei allen Lokomotiven vom Typ Pacific die gleiche<sup>19</sup>. Honeggers Titel ist also – genau betrachtet – tautologisch, und dies scheint Honegger bewußt gewesen zu sein; jedenfalls setzte er auf der Titelseite der autographen Partitur die Ziffernfolge in Klammern. Dennoch behielt er sie bei. Wahrscheinlich ging es ihm darum, durch den Zusatz der Ziffernfolge den Bezug seiner Komposition zur Welt der Technik ausdrücklich und an markanter Stelle hervorzu-

18 Partitur und Klavierauszug zu vier Händen, Editions Maurice Senart, Paris 1924, Plattennummer E. M. S. 6443, 39 Seiten (Partitur), E. M. S. 6550, 16 Seiten (Klavierauszug).

19 Laut Auskunft der Experten des Deutschen Museums, München, denen an dieser Stelle für ihre Hilfe gedankt sei.



Abbildung 2



12. Partitur und Klavierauszug zu vier Händen. Edition Muzio Seneo, Paris 1921.  
 Partiturnummer E. M. S. 6443, 39 Seiten (Partitur E. M. S. 6320, 16 Seiten (Klavier-  
 auszug). — 311 S. 1921 sind erschienen aus d. Verlagsdruckerei 51  
 13. Laut Absicht der Verleger des Verlags Muzio Seneo, München, sollen in dieser Reihe  
 für ihre Hilfe gedankt sei.

heben und zugleich falsche, seiner Intention entgegenlaufende Assoziationen, wie sie das Wort „Pacific“ allein hervorrufen könnte, auszuschließen. Exotik war nicht gemeint. Dennoch blieb Honegger nicht davor bewahrt, daß – wie dem Buch *Je suis compositeur* zu entnehmen ist – ein Kritiker „Pacific“ mit „Pacifique“ verwechselte und entsprechend vom Duft des Meeres sprach, den das Stück evoziere<sup>20</sup> – ein hübsches Beispiel dafür, wie die Rezeption des Kontextes die Auffassung der Musik lenkt.

Mit seiner über-exakten Betitelung – Pacific + 231 – lenkte Honegger die Rezeption notwendig in jene Richtung, in der das Werk dann zum „Symbol der Musik des ‚Maschinenzeitalters‘“ wurde. Er mochte das später bedauern, hatte es aber selbst in die Wege geleitet, auch wenn er das nachträglich nicht mehr wahrhaben wollte.

In den Gesprächen mit Bernard Gavoty in *Je suis compositeur* behauptete Honegger auch, es sei nicht seine Absicht gewesen (mon dessein), „imaginer le démarrage d’une locomotive, type Pacific 231, puis sa marche en pleine vitesse“<sup>21</sup>.

Das steht in diametralem Gegensatz zu dem erläuternden Text, den Honegger in der Erstaussgabe der Partitur (vgl. Anm. 18) der Musik voranstellte und damit zum Bestandteil des Werks machte:

J’ai toujours aimé passionnément les locomotives; pour moi, ce sont des êtres vivants et je les aime comme d’autres aiment les femmes ou les chevaux.

Ce que j’ai cherché dans *Pacific*, ce n’est pas l’imitation des bruits de la locomotive, mais la traduction d’une impression visuelle et d’une jouissance physique par une construction musicale. Elle part de la contemplation objective: la tranquille respiration de la machine au repos, l’effort du démarrage, puis l’accroissement progressif de la vitesse, pour aboutir à l’état lyrique, au pathétique du train de 300 tonnes lancé en pleine nuit<sup>22</sup> à 120 à l’heure.

Comme „sujet“, j’ai choisi la locomotive type „Pacific“, symbole 231, pour trains lourds de grande vitesse.

20 Honegger, *Je suis compositeur* (wie Anm. 15), S. 118: „L’un d’eux, confondant *Pacific* et *Pacifique*, a même évoqué les senteurs du grand large...“.

21 Ebenda.

22 Daß die „rasende Eisenbahnfahrt“ in der Nacht stattfindet, ist möglicherweise ein Relikt der Entstehungsgeschichte: Honegger hatte 1922 eine nur partiell erhaltene Musik zu dem Film *La Roue* von Abel Gance geschrieben, der ein Eisenbahnsujet mit tragischem Ende behandelt. Vielleicht war der Film sogar der unmittelbare Auslöser für *Pacific 231*; jedenfalls aber steht fest, daß Honegger thematisches Material aus der Filmmusik in sein „Mouvement symphonique“ übernahm. Vgl. Alain Lacombe / François Porcile, *Les musiques du cinéma français*, Paris 1995, S. 38; *Filmmusik* (Anm. 6), S. 96; Sophie Daria, *Abel Gance*, Paris-Genève 1959; René Jeanne / Charles Ford, *Abel Gance*, Paris 1963 (*Cinéma d’aujourd’hui* 14).

Es war also sehr wohl die Rede von „type Pacific 231“, von „démarrage“ und von „vitesse“. Welch anderen Schluß also sollten Rezipienten und Rezensenten aus dieser Erläuterung, die so offenkundig ein Bestandteil der Partitur war, ziehen als den, daß es in dem Stück um jene „rasende Eisenbahnfahrt“ gehe, von der Hanns Eisler sprach? Auch hier hatte Honegger selbst der Rezeption jene Fährte gelegt, die ihm dann so unbehaglich war. Der Herausgeber der 1986 publizierten Taschenpartitur von *Pacific 231* im Verlag Ernst Eulenburg, Herbert Schneider, handelte daher durchaus in Honeggers Sinn, als er die Erläuterung von der Neuedition selbst ausschloß und nur im Vorwort zitierte.

Es waren aber nicht nur Honeggers verbale und visuelle Vorgaben – Titel, Titelbild und Erläuterung –, die die Rezeption mit Notwendigkeit lenkten. Auch die Komposition selbst – und das dürfte wesentlich sein – bietet keinerlei Schwierigkeiten, sie im Sinne der Vorgaben zu hören und zu verstehen. Der „choral varié“, sofern er tatsächlich zugrunde liegt, kommt dagegen nicht an.

Die Erläuterung stellt zweifellos kein Programm dar, zumindest nicht im traditionellen Sinne; nichtsdestoweniger enthält sie Elemente eines Programms. Honegger spricht von einem „sujet“, auch wenn die Anführungszeichen, in die er das Wort setzt, deutlich machen, daß er es uneigentlich verwendet oder in übertragenem, gleichsam metaphorischem Sinne. Das „sujet“ ist die Lokomotive, allerdings nicht als starrer Gegenstand, sondern als Inbegriff von Dynamik und Geschwindigkeit. Entsprechend benennt Honeggers Text Vorgänge und Stationen eines Verlaufs: 1.) „repos“; 2.) „démarrage“; 3.) „l'accroissement progressif de la vitesse“; 4.) „120 à l'heure“ (Maßgabe ist die reine Sachbezogenheit, weshalb das poetisierende „l'état lyrique“ nicht in Frage kommt).

Die Komposition entspricht diesen Angaben zwar nicht mit minutiöser Genauigkeit, doch lassen sich die Korrespondenzen leicht finden:

Für 1.) „repos“ stehen die ersten 10 Takte mit dem Orgelpunkt auf Gis der Kontrabässe, dem liegenden Klang der geteilten Violoncelli und dem durchgehaltenen Wirbel im hängenden Becken. Die regelmäßigen Akzenttöne im 2. Horn und in den pizzicato spielenden Kontrabässen konstituieren einen 3/2-Takt, der in seiner Breite Ruhe ausströmt. Die Akzente vermitteln den Eindruck des Atmens der Maschine, von dem in Honeggers Text die Rede ist. Zugleich sind Orgelpunkt und liegender Klang in Bewegung aufgelöst (Triller in den Kontrabässen, Tremolo in den Violoncelli), so daß die Assoziation des Vibrierens entsteht.

Für 2.) „démarrage“ läßt sich unschwer die Figur der Tuba in den Takten 9–12 reklamieren. Dies vor allem deshalb, weil in Honeggers Text vom Kraftaufwand des Anfahrens – l'effort du démarrage – die Rede ist. Der chromatische Aufstieg aus der Tiefe des Kontra-Gis bis zum Es ver-

mittelt drastisch die Vorstellung von der Mühe des Sich-in-Bewegung-Setzens.

Im Zentrum steht fraglos 3.) „l'accroissement progressif de la vitesse“. Schon die genannte Figur der Tuba ist in diesem Sinne zu verstehen. Sie führt en miniature und auf engstem Raum, jedoch ausgeprägt-exemplarisch das Prinzip vor, auf dem die Darstellung des allmählichen und steten Anwachsens der Geschwindigkeit beruht. Es besteht in der steten Verkürzung der Notenwerte. Die Tuba beginnt mit der Länge von 5 Achteln, es folgen 4 Achtel, 3 Achtel, 2 Achtel (= 1 Viertel), Vierteltriolen und schließlich ein Achtel. Der Eindruck der Zunahme der Geschwindigkeit erwächst also durch den immer schnelleren Wechsel der Notenwerte – kleinere Noten folgen sich naturgemäß in kürzeren Abständen als große.

Was die Tuba exponiert hat, wird im folgenden im Großen ausgeführt: Dabei geht es von den ganzen Noten in Takt 12 über punktierte Halbe, einfache Halbe, Halbetriolen zu Viertelnoten. Später folgen Achtel- und schließlich Sechzehntelnoten.

Mit 4.) „120 à l'heure“ ist der Höhepunkt der Komposition bezeichnet, der Abschnitt ab Takt 169. Ihn kennzeichnet vor allem die gleichsam im Triumph auftretende Melodie der Blechbläser. Die erwähnte Verlangsamung des Tempos gegen das Ende hin dient dazu, diesen Triumph der erreichten Höchstgeschwindigkeit mit entsprechender Breite auszustatten und ihm jenes Pathos zu geben, von dem im Text die Rede ist – „pathétique du train de 300 tonnes lancé en pleine nuit à 120 à l'heure.“

Honeggers Erläuterung schreibt geradezu vor, wie das Stück zu hören sei, und der technische Titel der Komposition tut ein übriges, den Zusammenhang der Musik mit der Welt der Maschine zu erzwingen. Es war also nur folgerichtig, wenn sich die Rezeption entsprechend vollzog, und *Pacific 231* vor allem als Geräuschmusik wahrgenommen und aufgefaßt wurde. Man sollte nicht vergessen, daß *Pacific 231* einer Zeit entstammt, in der der musikalische Futurismus durchaus noch aktuell war, auch wenn seine Manifeste bereits zehn Jahre zurücklagen. Am 18. Juni 1921 fand im Théâtre des Champs-Élysées in Paris ein Konzert mit futuristischer Musik statt<sup>23</sup>, das nach Reinhard Gerlach den „Höhepunkt des musikalischen Futurismus“ darstellt<sup>24</sup>. Honegger könnte es besucht haben. Auf jeden Fall aber erscheint ausgeschlossen, daß er von dem Geschehen keine Kenntnis gehabt haben sollte. Pratella hatte in seinem *Manifeste des musiciens futuristes* vom 29. März 1911 gefordert: „Exprimer l'âme musi-

23 Nicolas Slonimsky, *Music since 1900*, New York 62001, S. 170.

24 *Riemann Musik Lexikon*, 12. Aufl., *Sachteil*, hrsg. von Hans Heinrich Eggebrecht, Mainz 1967, S. 313.

cale des foules, des grands chantiers industriels, des trains, des transatlantiques, des cuirassés, des automobiles et des aéroplanes.“<sup>25</sup> Und Luigi Russolo ergänzte in seiner an Pratella gerichteten *L'art des Bruits. Manifeste futuriste* vom 11. März 1913: „Nous nous amuserons à orchestrer idéalement les portes à coulisses des magasins, le brouhaha des foules, les tintamarres différents des gares, des forges, des filatures, des imprimeries, des usines électriques et des chemins de fer souterrains.“<sup>26</sup> Honeggers Begleittext zu *Pacific 231* läßt sich zumindest vordergründig als Entsprechung dazu lesen. Auch in diesem Punkt war es also Honegger selbst, der die Rezeption in die Richtung lenkte, die ihm später so unlieb war.

Gerade im Zusammenhang mit dem musikalischen Futurismus erscheint bemerkenswert, daß es in Honeggers Erläuterung heißt: „Ce que j'ai cherché dans *Pacific*, ce n'est pas l'imitation des bruits de la locomotive“. Das war möglicherweise als ausdrückliche Verwahrung oder gar Absage gegenüber dem Bruitismus des musikalischen Futurismus gemeint.

Heute ist klar, daß in der kompositorischen Ausführung geradezu eine Kluft zwischen Honegger und dem besteht, was der musikalische Futurismus intendierte und realisierte. Von „Geräuschmusik“, wie sie futuristischer Vorstellung entsprach, kann bei *Pacific 231* selbstverständlich nicht die Rede sein, auch wenn die Rezeptionsgeschichte, insbesondere die der zwanziger und dreißiger Jahre, zeigt, daß man das Stück so auffaßte. Die Musik baut nicht, wie es der musikalische Futurismus verlangte, auf Geräuschen auf, sondern arbeitet völlig traditionell mit dem überkommenen Tonvorrat. Auch wenn sie diesen stellenweise im Sinne der Erzeugung von Geräuschen einsetzt, steht doch außer Frage, daß nie die Geräusche als solche dominieren. Als besonders geräuschhaft fallen ohnehin nur die Takte 1–11 auf, mit den rhythmisierten Flageolettklängen in den Takten 2–9 als besonders prägnanten Lautmalereien. Bezeichnenderweise kehren sie im gesamten weiteren Verlauf der Komposition nicht wieder, und auch andere geräuschhafte Klänge mit unmißverständlicher Abbildfunktion spielen im Stück keine Rolle. Es ist, als habe Honegger nach dem griffig-signifikanten Einstieg das Programm aus den Augen verloren, oder den geräuschhaft-lautmalerischen Beginn nur gewählt, um die Fährte zu legen, deren weitere Verfolgung dem Hörer überlassen ist. Heute jedenfalls muten die Beschreibungen des Werks und des Eindrucks, den die Hörer davon gewannen, heillos übertrieben an, was vielleicht auch damit zu tun hat, daß wir Hörer des beginnenden 21. Jahrhunderts hinsichtlich des Dissonanzenreichtums abgehärteter sind und die spieltechnische Versiertheit heutiger

25 Exemplar in der Bayerischen Staatsbibliothek, Signatur: Rar. 4196-5.

26 Exemplar in der Bayerischen Staatsbibliothek, Signatur: Rar. 4196-12. – Vgl. auch Luigi Russolo, *Die Kunst der Geräusche* (1916). Aus dem Italienischen von Owig DasGupta, Mainz 2000.

Musiker den Geräuschanteil sehr viel niedriger zu halten versteht, als es vermutlich seinerzeit der Fall war.

*Pacific 231* war vor allem auch eine bewußte Provokation, nicht zuletzt durch die der Partitur beigefügte Erläuterung. Wie anders sollte beispielsweise der Satz über die Lokomotiven gleich zu Beginn zu lesen sein: „ce sont des êtres vivants et je les aime comme d'autres aiment les femmes ou les chevaux“? Doch dann, so scheint es, bekam Honegger Angst vor der eigenen Courage. Er wollte das enfant terrible nicht sein, als daß ihn *Pacific 231* auswies, und schon gar nicht ein „bad boy of music“, als den sich der zu jener Zeit ebenfalls in Paris lebende und auftretende George Antheil – allerdings erst später – sah. Doch es ging ihm wie Goethes Zauberlehrling: Die Geister, die er gerufen hatte, wurde er nicht mehr los. Und es duldet keinen Zweifel, daß er selbst es gewesen war, der sie gerufen hatte. Die gesamte Rezeption beruht auf den Vorgaben, die Honegger selbst seiner Komposition auf ihren Weg in die Welt mitgegeben hat, und diese Vorgaben waren – darin mag für Honegger eine gewisse Tragik gelegen haben – partout nicht wieder aus der Welt zu schaffen. Alle Versuche der Rücknahme und der Gegensteuerung blieben erfolglos. Man hört *Pacific 231* nach wie vor als Lokomotivenstück und nicht als „choral varié“.

So ist *Pacific 231* das vielleicht anschaulichste Beispiel für die Unmöglichkeit, einen einmal hergestellten und etablierten Kontext eines Musikstücks aufzuheben oder zu tilgen. Zugleich aber ist *Pacific 231* auch ein Beispiel für die Rigorosität, mit der sich Rezeption durchzusetzen pflegt. Was nicht ins Bild paßt, wird ignoriert. Daß Honegger seine Komposition nicht „Poème symphonique“, sondern – gleichsam neutral – „Mouvement symphonique“ genannt hat, wurde ebenso wenig zur Kenntnis genommen wie die Tatsache, daß er in seiner Erläuterung ausdrücklich gesagt hatte, daß es ihm nicht um die Nachahmung des Lärms der Lokomotive gegangen sei.

### Résumé

*Pacific 231* – simple musique à programme  
ou musique absolue tout de même ?

*Pacific 231* est considéré sans exception comme de la musique à programme, en dépit d'Honegger lui-même. Dès 1925, il a pris vis-à-vis de cette qualification une distance réitérée et renforcée en 1951, sa contre-stratégie étant de ramener l'œuvre vers la sphère de la musique absolue. Ceci s'applique aussi bien dans un sens général que particulier. Honegger parlait d'une « idée très abstraite et tout idéale »

sous-tendant la composition. Hanns Eisler ayant vu dans l'œuvre la représentation d'un « voyage endiablé en chemin de fer » – synthèse de la réception générale en une formule frappante – Honegger expliqua alors que c'était simplement la représentation d'une « accélération mathématique du rythme » qui l'avait guidé dans la composition. Il prétendait formellement que *Pacific 231* n'était qu'un sous-titre du au hasard, choisi une fois que l'œuvre, écrite en tant que *Mouvement symphonique*, était déjà terminée. Et pour achever la transposition de l'œuvre dans une sphère différente, il la décrivait comme « un choral varié » (1925) ou « une sorte de grand choral varié » (1951). La tentative de récupération d'Honegger n'a pas réussi, pour la simple raison qu'il avait lui-même en partie ouvert la voie à la réception qui lui fut ensuite si désagréable. Le fait que sa partition autographe comporte déjà l'image d'une locomotive, dessinée par Honegger lui-même, est clairement révélateur. De la même façon, sur la page de titre des premières éditions de la partition et de la réduction pour piano figure une locomotive lancée à grande vitesse. En outre, Honegger a fourni un texte pour la première édition qui, bien qu'affirmant que « l'imitation des bruits de la locomotive » soit hors de propos, oriente parfaitement la compréhension dans la direction généralement adoptée par la suite. Il s'agit très ouvertement d'un témoignage d'admiration pour la technique, comme fréquemment à cette époque. Honegger a bien pu considérer que cette adhésion à une tendance du moment rendait son œuvre tout à fait méconnaissable, mais il a lui-même invoqué les esprits desquels il n'a plus su se délivrer.