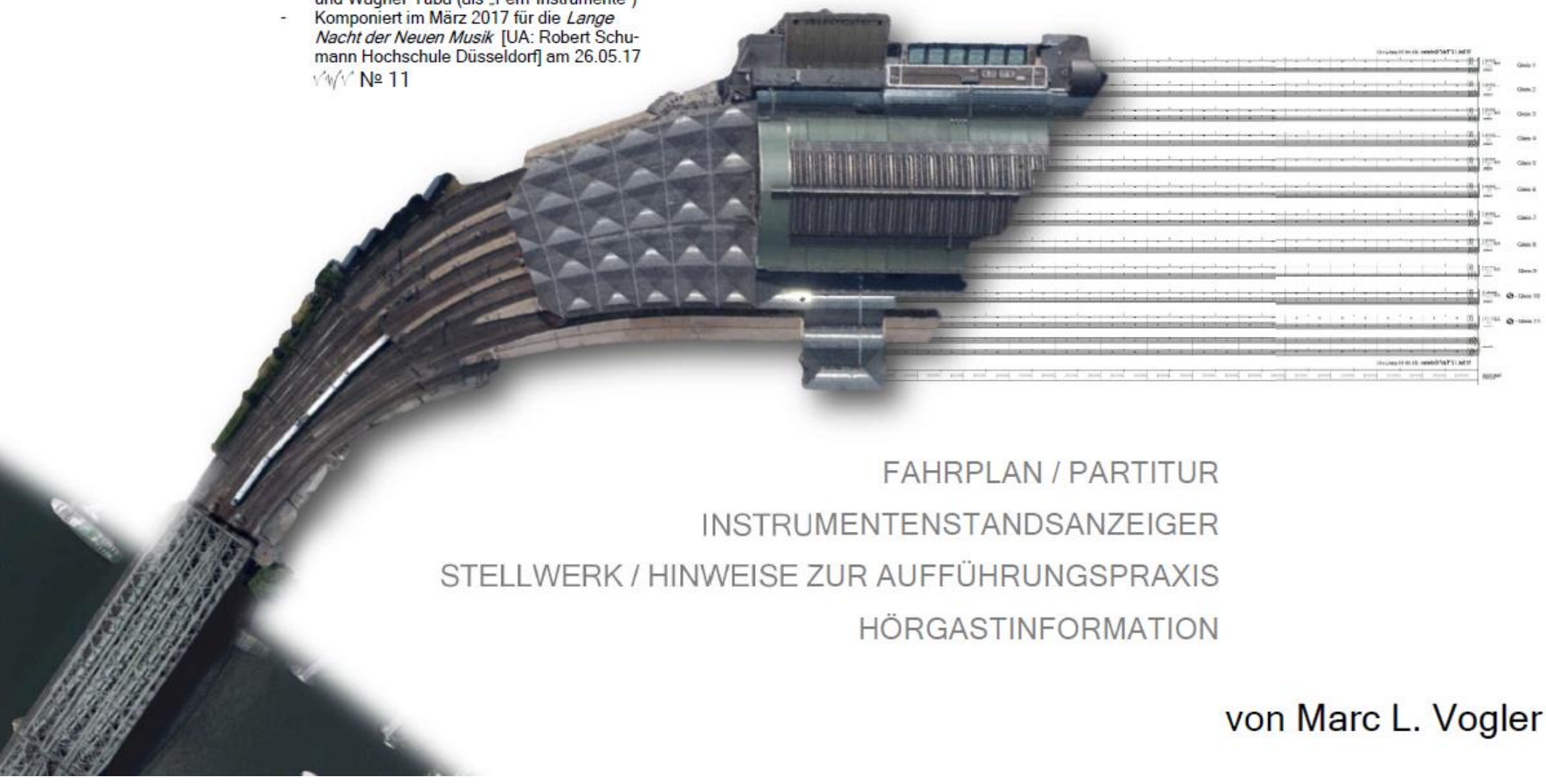
Köln Hbf

für Ensemble — 2-Kanal-Zuspielung — Bahnhofsuhr / Projektion — Sprecher *(ad lib.)* — Publikum

Konzeptuelle (kafkaeske) Klangflächen-Komposition

- In der Version ohne Saxophon, Akkordeon und Wagner-Tuba (als „Fern-Instrumente")
- Komponiert im März 2017 für die *Lange Nacht der Neuen Musik* [UA: Robert Schumann Hochschule Düsseldorf] am 26.05.17

№ 11



FAHRPLAN / PARTITUR

INSTRUMENTENSTANDSANZEIGER

STELLWERK / HINWEISE ZUR AUFFÜHRUNGSPRAXIS

HÖRGASTINFORMATION

von Marc L. Vogler

Hörgastinformation

2a

Allgemeine Informationen zum Stück

„**Köln Hbf**" ist eine Auftragskomposition für die *Lange Nacht der Neuen Musik 2017* der Robert Schumann Hochschule Düsseldorf. Übertitelt mit „Konzeptuelle Klangflächen-Komposition" ist das Stück für Ensemble, 2-Kanal-Zuspielung, damit synchronisierter Bahnhofsuhr (Projektion), Live-Sprecher *ad lib.* und ‚Publikum' als Versuch eines Transfers innovativen Reflexionsfunktionalismus in eine re-naturalisierte, plastische Rezeptionsästhetik und damit als Konzeptmusik in ihrer auf den meta-musikalischen Kontext erweiterten Definition zu verstehen. Ziel soll sein, aus dem Kontext *Köln Hauptbahnhof* sowohl für den konzeptuell-reflexiven, als auch für den materialfortschrittlichen Aspekt der Musik kompositorische Potenz zu entwickeln – faktisch in einer konstruktiven Allianz aus nur scheinbar antagonistischen Ästhetiken.

Musik als Architektur, der Komponist als Architekt, der Musiker als Handwerker, der Zuhörer als Bewohner: sicherlich ein elementares Sinnbild für diese Art konzeptuellen Denkens. Der Bahnhof als ein Ort der Begegnung von Individuum und Kollektiv, als Oszillator im Spannungsfeld zwischen konstruktivistischer Prä-Organisation und momentgesteuerter Gegenwärtigkeit, als autarke Infrastruktur, die wie kaum eine andere von der Dimension Zeit regiert wird… Die Parallelen zur ‚Zeitkunst' Musik sind so frappierend, dass sie aufzuzeigen obsolet wäre. All das bildet das Fundament, auf dem diese Komposition aufgebaut ist. Auf das Relevanteste reduziert: Die Instrumente stehen für die Züge, jedes einzelne hat wie jeder Zug auch seinen eigenen Klang / sein eigenes Leitmotiv, seine eigene Struktur und agiert einerseits für sich völlig autonom, andererseits dennoch dem globalen ‚Fahrplan' *Partitur* (dessen Ästhetik explizit auch schon Teil des Gesamtkunstwerkes ist bzw. anders formuliert der Konzeptualismus bereits in der Notenschrift beginnt) und dem ‚Zugführer' *Dirigent* untergeordnet. Die Zugansagen und Zuggeräusche kommen über die 2-Kanal-Zuspielung. 11 Gleise bedeuten 11 im Stereo von links nach rechts verteilte Audio-Spuren mit denen zugeordneten, zeitlich orientierten Instrumental-Einsätzen. Hierbei werden ausschließlich echte Aufnahmen vom Kölner Hauptbahnhof verwendet. Die Formkomposition, d.h. die Anordnung der „musikalischen Miniatureisenbahn" ist allerdings Werk des Komponisten. ‚Getaktet' wird das Stück im wahrsten Sinne des Wortes von einer (projizierten) Bahnhofs-Uhr über dem Orchester, mit dessen Hilfe der Dirigent die Einsätze an die einzelnen Musiker gibt.

Die so entstehende totalitäre Polyphonie generiert in Einklang mit der Zuspielung, welche wie am echten Bahnhof auch, mit Zugansagen und sonstigen Durchsagen die sonst vermutlich maßlos überforderten ‚Hörgäste' an die Hand nimmt und reflexionsfunktionalistisch durch ebendiese Strukturen führt, eine sich genau in dem oben thematisierenden Spannungsfeld befindliche Cluster- bzw. Klangflächenkomposition. Wie eine 11-stimmige Fuge, in der es dem Hörer überlassen bleibt, den harmonischen Zusammenhang und damit eine globale Rezeption oder einzelne Stimmen zu verfolgen und damit eine lokalere Rezeption zu pflegen bzw. dazwischen zu pendeln – ergo: auf einen konkreten Zug aufzuspringen oder am Bahnhof zu wartend zu verweilen. Letzteres evoziert darüber hinaus sogar noch weitergehend einen (neuen) rezeptionsästhetischen Zenit: Dadurch, dass die **Zuschauer dazu motiviert werden dürfen, ihre Sitzplätze zu verlassen und im Raum umherzugehen, ja sogar dem Dirigent in die Partitur zu schauen** und somit wie ‚echte Fahrgäste' auch die nur in der Theorie reibungslose Kommunikation zwischen Zugführer und Musiker bzw. die Konvergenz zwischen Fahrplan und Zugabfahrten manipulieren, ist nicht nur jede Aufführung dieses Stückes anders als die vorherige (in der Version mit Sprecher, der *live* unvorhergesehene eben dadurch bedingte Abweichungen vom ‚Fahrplan' die Zuspielung somit improvisatorisch noch komplementierend kommentiert, sogar noch eklatanter), sondern genießt auch jeder Zuschauer durch seine persönliche Positionierung im und Bewegung durchs Stereo ein einzigartiges Hörerlebnis!

Soweit zur vertikalen Achse – in horizontaler, d.h. zeitlicher Ebene gilt: Die musikalische Dramaturgie wird im starken Zeitraffer durch die reale Steigerung des Zugverkehrs zwischen eher ruhigem Mittag und abendlichem Berufsverkehr gestaltet, welche schließlich – um mit diesem Stück auch symbolisch ein Zeichen zu einer (insb. aktuell, d.h. in einer Zeit geprägt von Terror-Anschlägen, Amokläufen und Attentaten ganz genauso wie von Lebensfreude, Emotionalität und Menschlichkeit) relevanten Thematik zu setzen – nach einer im wahrsten Sinne des Wortes *kafkaesken* Zuspitzung einer wahnhaften Bahnhofs-Chaotik in die Evakuierung des Bahnhofs und damit in den abrupten Abbruch der Musik mündet; Ebendieser Abbruch erzeugt im Ohr im Übrigen rein physisch bedingt eine Art *Nachsummen* oder in Einzelfällen sogar *Pfeifen*, welches dem Stück schlussendlich eine weitere Dimension von Hörästhetik und Komposition mit hier wirklich auf das Äußerste ‚erweitertem' Materialbegriff verleiht. Im Endeffekt auch mit dem Motiv, hochkulturliche Kunst und den damit einhergehenden Reflexionsgehalt zu versuchen, gegenwärtiger zu machen und in gewisser Hinsicht auch in einer neuen rezeptionsästhetischen Ebene zu revitalisieren.

Zusammenfassend wird in „Köln Hbf" der Versuch unternommen, Spannungsfelder wie das zwischen Kunst / Künstlichkeit und einer gewissen Form des ‚Naturalismus' bewusst zu evozieren und dessen Spannung in der spezifischen Komposition eben nicht zu entladen, sondern sie quasi experimentell einer nicht-vordefinierte Polarisierung des Moments der Aufführung – und daher schlussendlich dem ‚Publikum' als expliziten Akteur dieses Werkes – zu überlassen. Wie eine Frage ohne Antwort. Oder eine Antwort, dessen Frage erst noch gestellt werden muss. Kurzum, ein Werk, das *lebt*, im Hier und Jetzt!

© by M▫▫LV 2017 / Marc L. Vogler.

Es werden keine Rechte an Logos oder evtl. geschützten Zugansagen der Deutsche Bahn AG erhoben.
Diese wurden ausschließlich in ihrem natürlichen (Bahnhofs-)Kontext und nicht zweckentfremdet bzw. ferner kommerziell orientiert eingesetzt.
Lediglich die Rechte an Musik, Konzept, Text, Projektion, Abmischung der Zuspielung und audiovisueller Gesamtkomposition (inkl. dem Partiturbild) liegen bei Marc L. Vogler.
All rights reserved by Marc Laurenz Vogler / Alle Rechte vorbehalten.

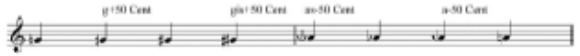
Stellwerkspraxis

2b

Hinweise zur Aufführungspraxis

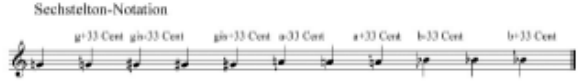
ALLGEMEINE INFORMATIONEN

- In « **Köln Hbf** » ist jedem Instrument ein Zug zugeordnet. Zusammen mit einer strukturgebenden Zuspielung von Zugansagen und -geräuschen entwickelt sich eine konzeptuelle Klangflächenkomposition, in der der Dirigent keine taktschlagende Rolle einnimmt, sondern orientiert an der Zeit einer Bahnhofsuhr **nummerierte Einsätze** gibt! Dementsprechend sind in jedem Stimmenauszug die zu spielenden Passagen und deren zugehörige Einsatz-Nummer notiert.
  - SONDERFALL: Glockenspiel ! Da das Glockenspiel vor fast jeder Zugansage den (immer gleichen) ‚Gong' spielt, gibt es dafür vom Dirigenten ein spezielles Zeichen (s.u.). Trotz der dadurch bedingten ‚Dauer-Bereitschaft' ist dennoch auch auf die nummerierten Einsätze zu achten, von denen einzelne AUCH für Solo-Schlagwerk gelten! Nach diesen Solo-Passagen ist jedoch UNMITTELBAR wieder auf die Glockenspiel-Gong-Einsätze zu achten!
- Die Partitur ist nicht klingend notiert, d.h. jedes Instrument kann seine Stimme theoretisch ohne Transposition direkt aus der Partitur spielen.
- Vorzeichen gelten immer nur für den Takt, in dem sie stehen (meistens jedoch zahlreiche Erinnerungsvorzeichen dazu gedruckt)
- Mikrotonale Vorzeichen: Es gilt → Viertelton-Notation



- Die Organisation des Stückes verläuft über oben erläuterte Einsätze des Dirigenten: „!" heißt „Achtung" für Glockenspiel (bei „!" Zeigefinger heben; auf ˈ mit Zeigefinger *quasi* eine Takt-1 schlagen, sodass Glocksp. darauf beginnt)

Sechstelton-Notation



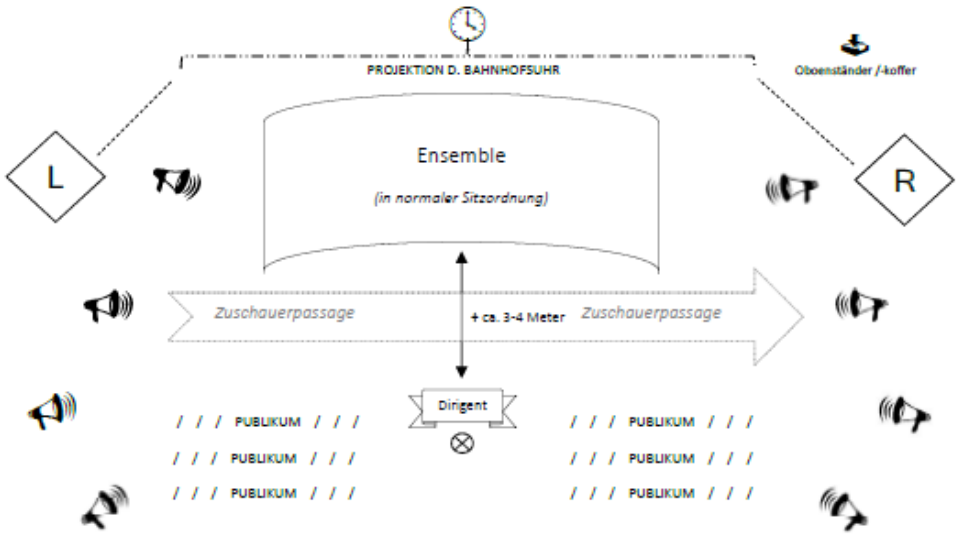
Alle weiteren Einsätze sind mit Nummern versehen, diese bitte in Absprache mit den Musikern deutlich und lange genug zeigen!

- WICHTIG: Dass alles wie in der Partitur exakt übereinander kommt und genau wie notiert was die Synchronität anbelangt zu hören ist, ist keinesfalls Absicht des Stückes. Gerade durch die gewählte Form der dirigentischen Einsätze und improvisatorischen Elemente ist diese gewisse – nebenbei je durchaus bahnhofstypisierende – Imperfektion bewusst intendiert. Das Stück erklingt immer etwas anders, das entstehende ‚Cluster' ist ständig innerlich in Bewegung, jeder Musiker ist gänzlich emanzipiert und für seine eigenen Einsätze zuständig.
- Der Dirigent trägt für die Zugabfertigungen eine **Trillerpfeife** bei sich. Die Partitur auf einem großen Tisch vor ihm platzieren. [1]
- Die Bahnhofsuhr (Projektion) mit zusätzlicher Digitalanzeige für den Dirigenten unten rechts in der Ecke und die 2-Kanal-Zuspielung sind in einem gemeinsamen Video synchronisiert. Auf Zeichen / Absprache startet die Technik dieses Video. Dadurch ist eine exakte Synchronisation gewährleistet. Dieses Video ist auf DVD dieser Partitur beigelegt, verkörpert das Skelett / die Infrastruktur der Komposition und ist daher bereits im Probenstadium essenzieller Gegenstand des Stückes.

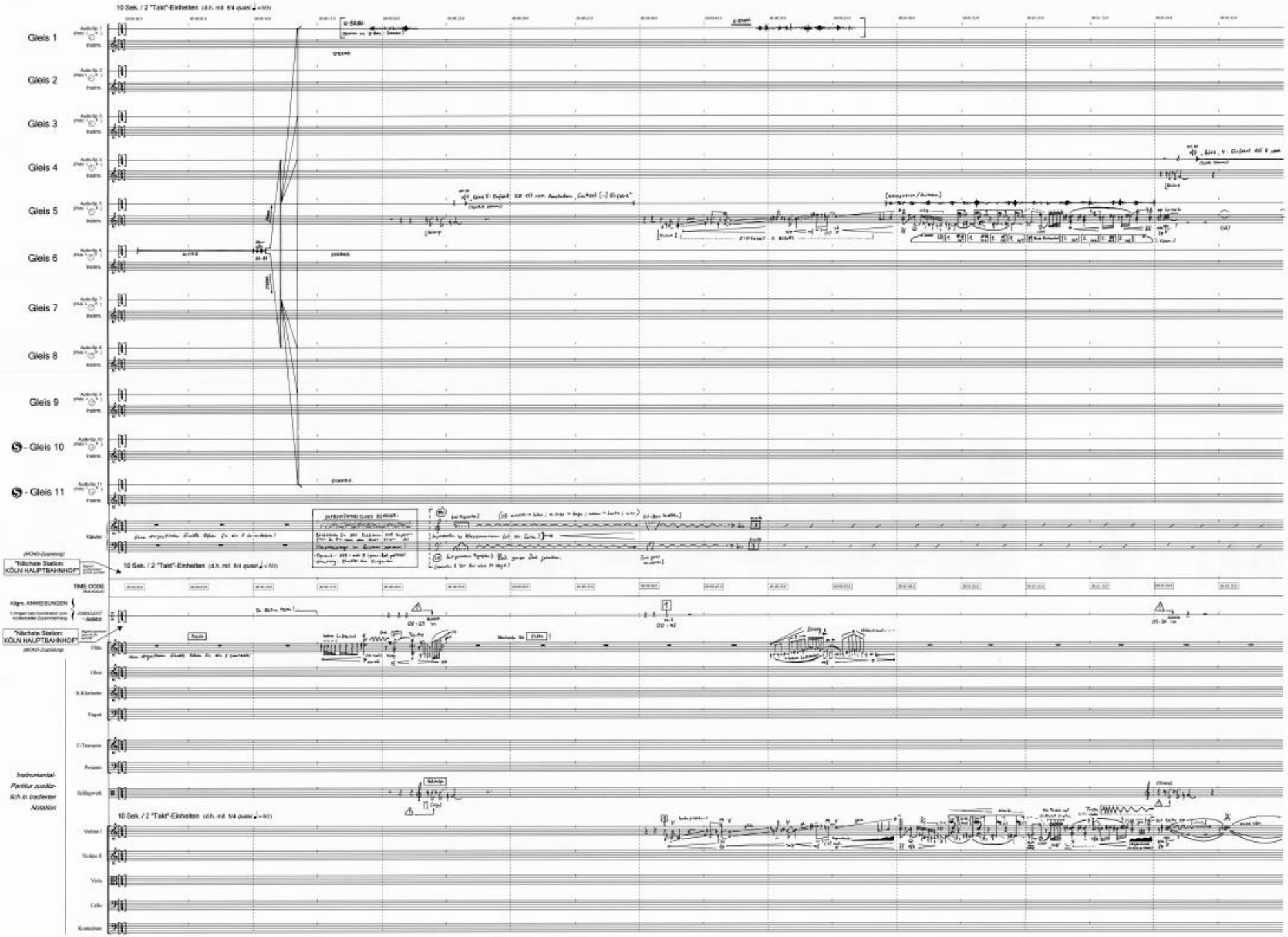
Zuspielung (DVD)

- **DAS PUBLIKUM DARF VOR BEGINN DES STÜCKES MOTIVIERT WERDEN, AUFZUSTEHEN UND SICH IM RAUM ZU BEWEGEN!** (*sh.: Hörgast-Info*)

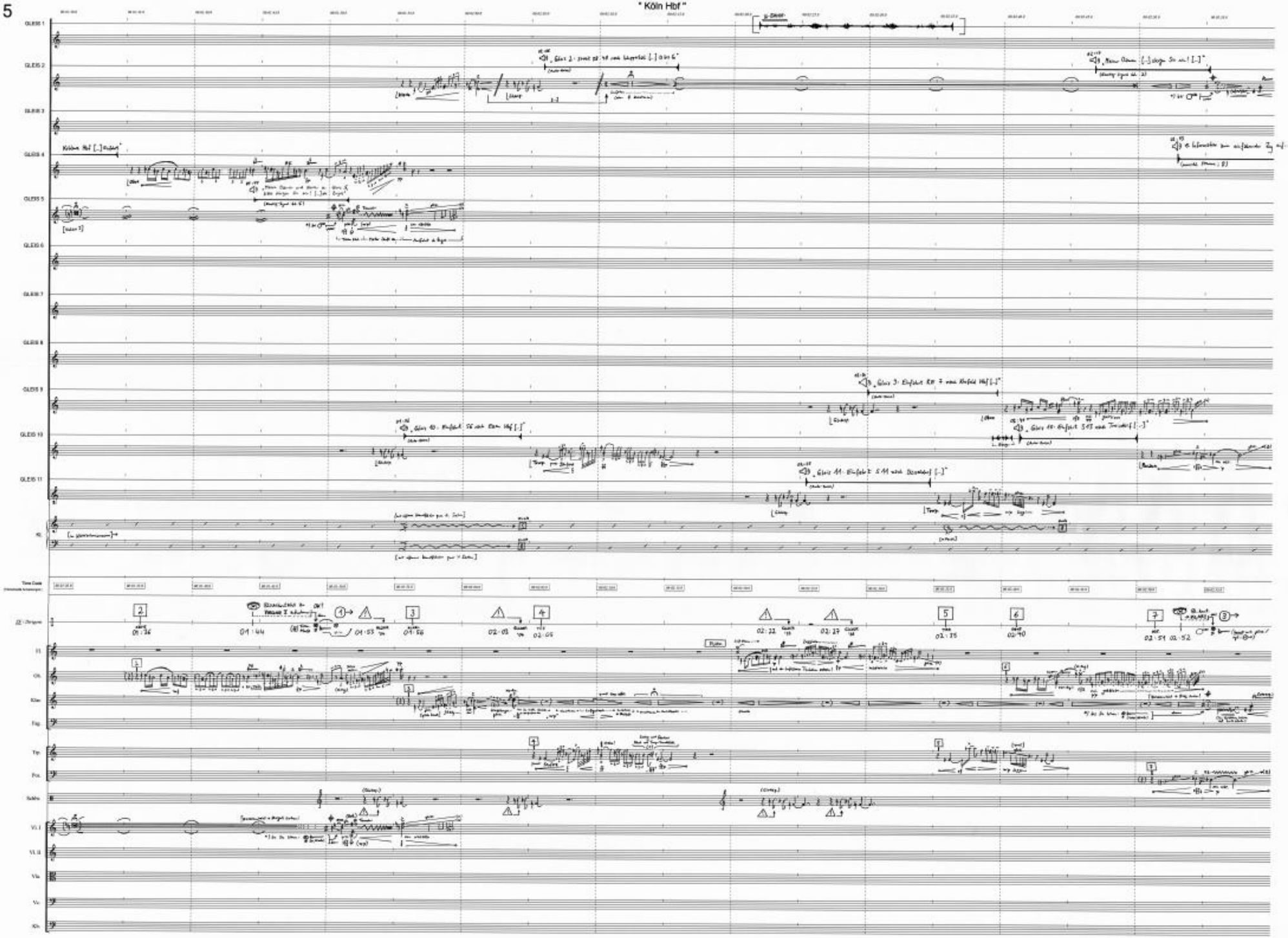
POSITIONIERUNG IM RAUM (Vorschlag, WENN das Publikum sich bewegen soll. Ansonsten Standard-Aufstellung)

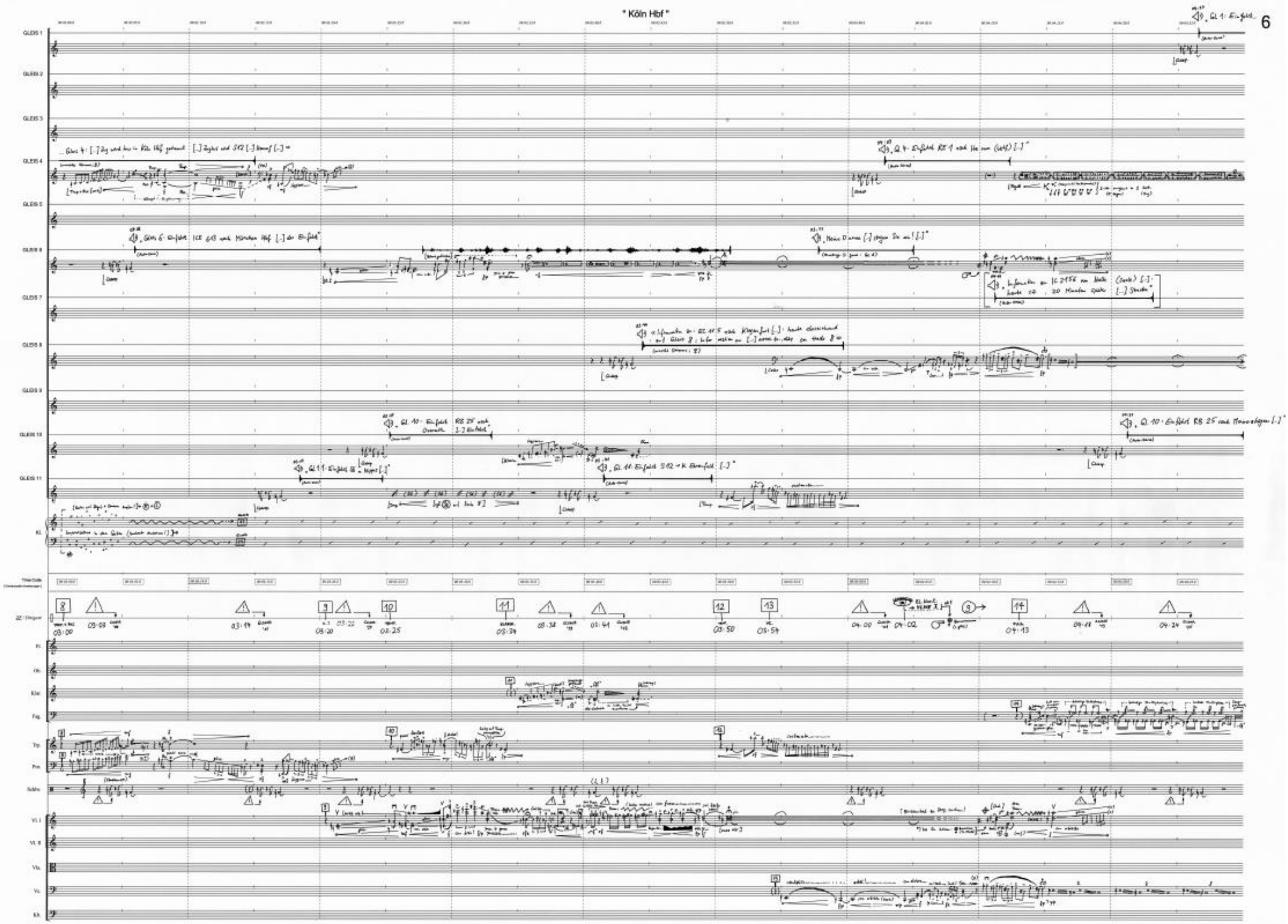


[1] Es empfiehlt sich ggf. ein Seitenwender / Blätterer für den Dirigenten, der die großen Partitur-Seiten rechtzeitig und möglichst geräuscharm vom Tisch zieht.

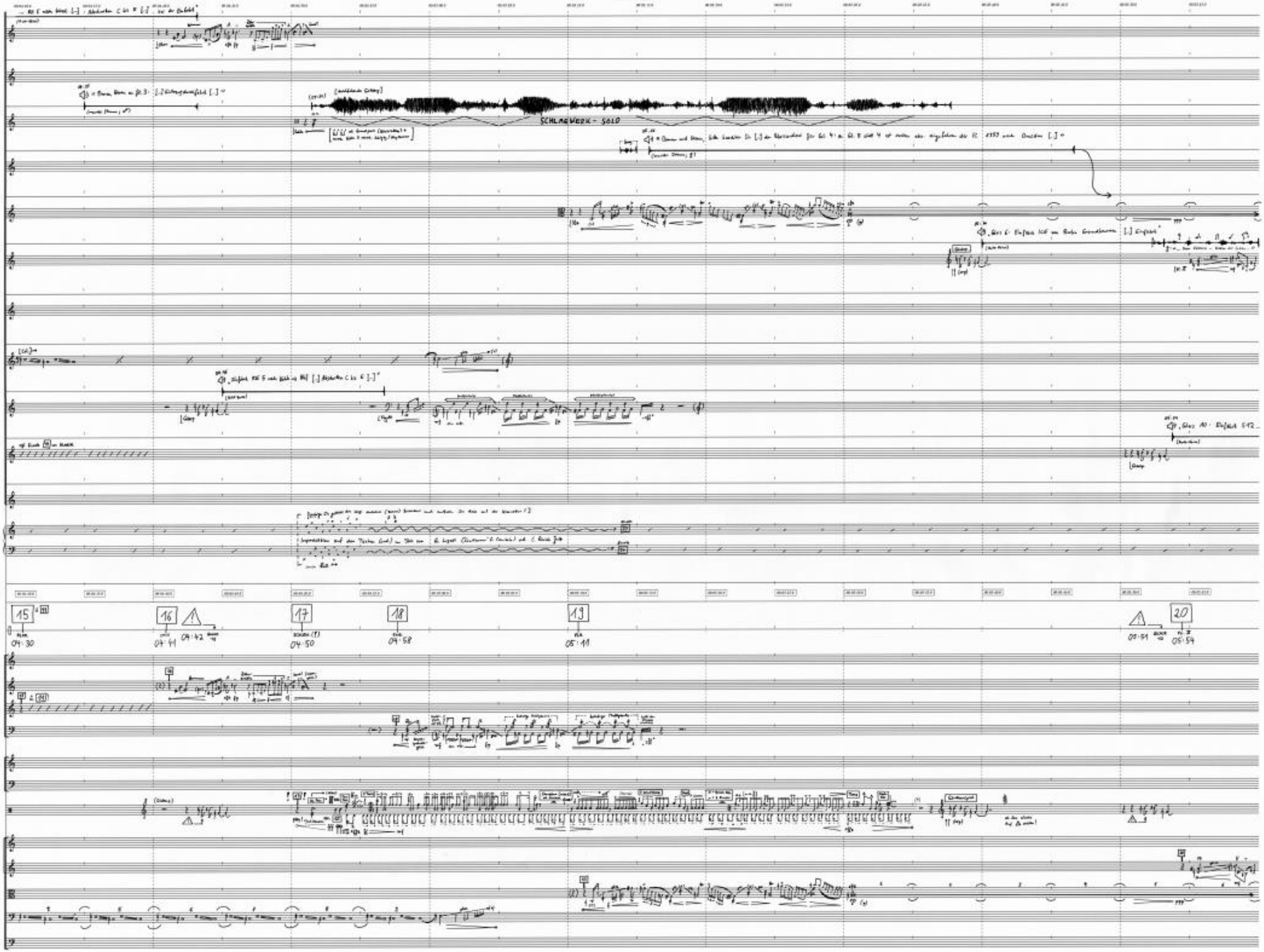

10 Sek. / 2 "Takt"-Einheiten (d.h. mit 8/4 quasi ♩ = 60)
Gleis 1
Gleis 2
Gleis 3
Gleis 4
Gleis 5
Gleis 6
Gleis 7
Gleis 8
Gleis 9
S - Gleis 10
S - Gleis 11
Klavier
"Nächste Station: KÖLN HAUPTBAHNHOF"
TIME CODE
Allgm. ANWEISUNGEN
DIRIGENT
Flöte
Oboe
B-Klarinette
Fagott
C-Trompete
Posaune
Schlagwerk
Instrumental-Partitur zusätzlich in tradierter Notation
Violine I
Violine II
Viola
Cello
Kontrabass

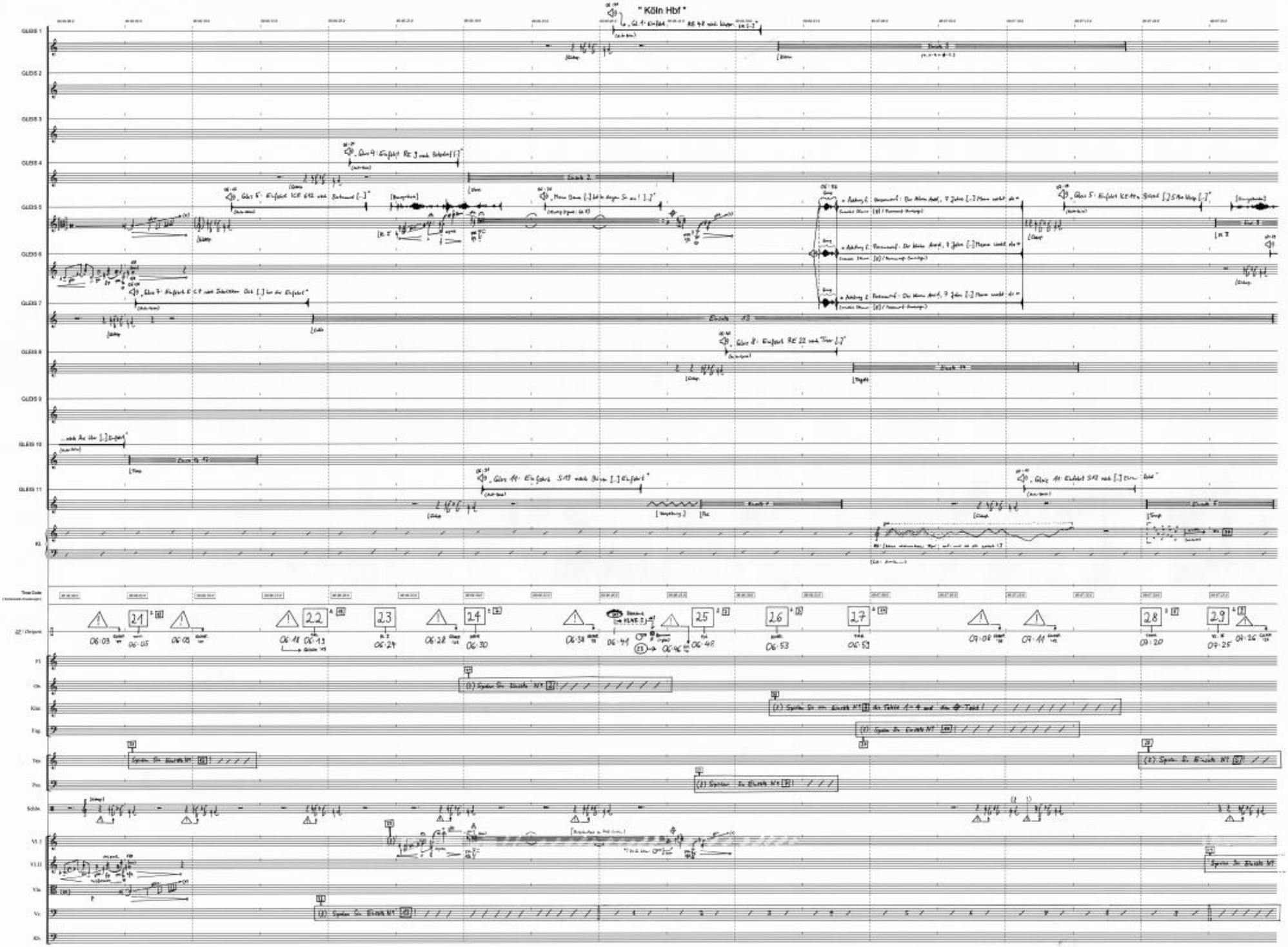
" Köln Hbf "

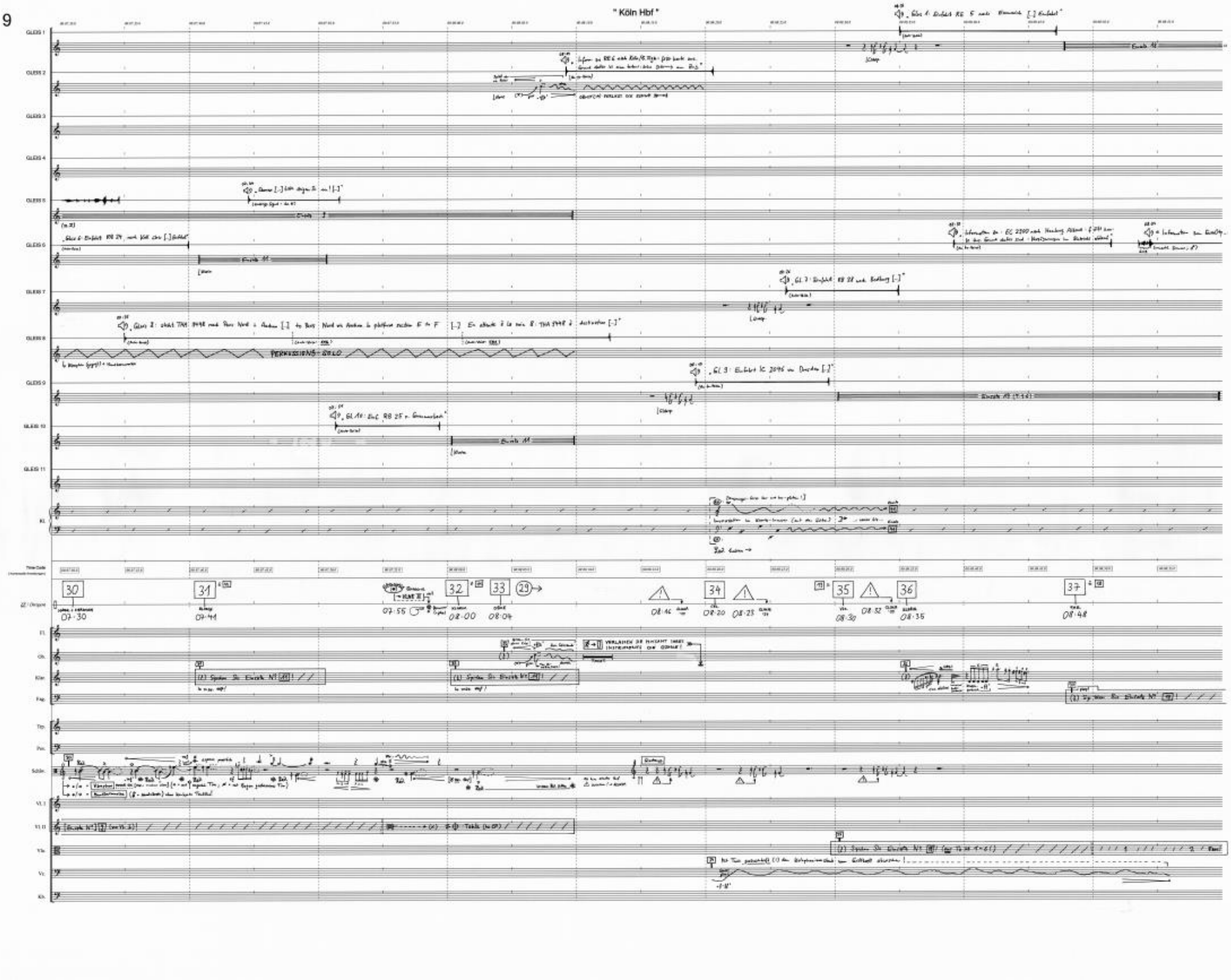

Gleis 1
Gleis 2
Gleis 3
Gleis 4
Gleis 5
Gleis 6
Gleis 7
Gleis 8
Gleis 9
Gleis 10
Gleis 11
Time Code
Fl.
Ob.
Klar.
Fag.
Trp.
Pos.
Schlz.
Vl. I
Vl. II
Vla.
Vc.
Kb.

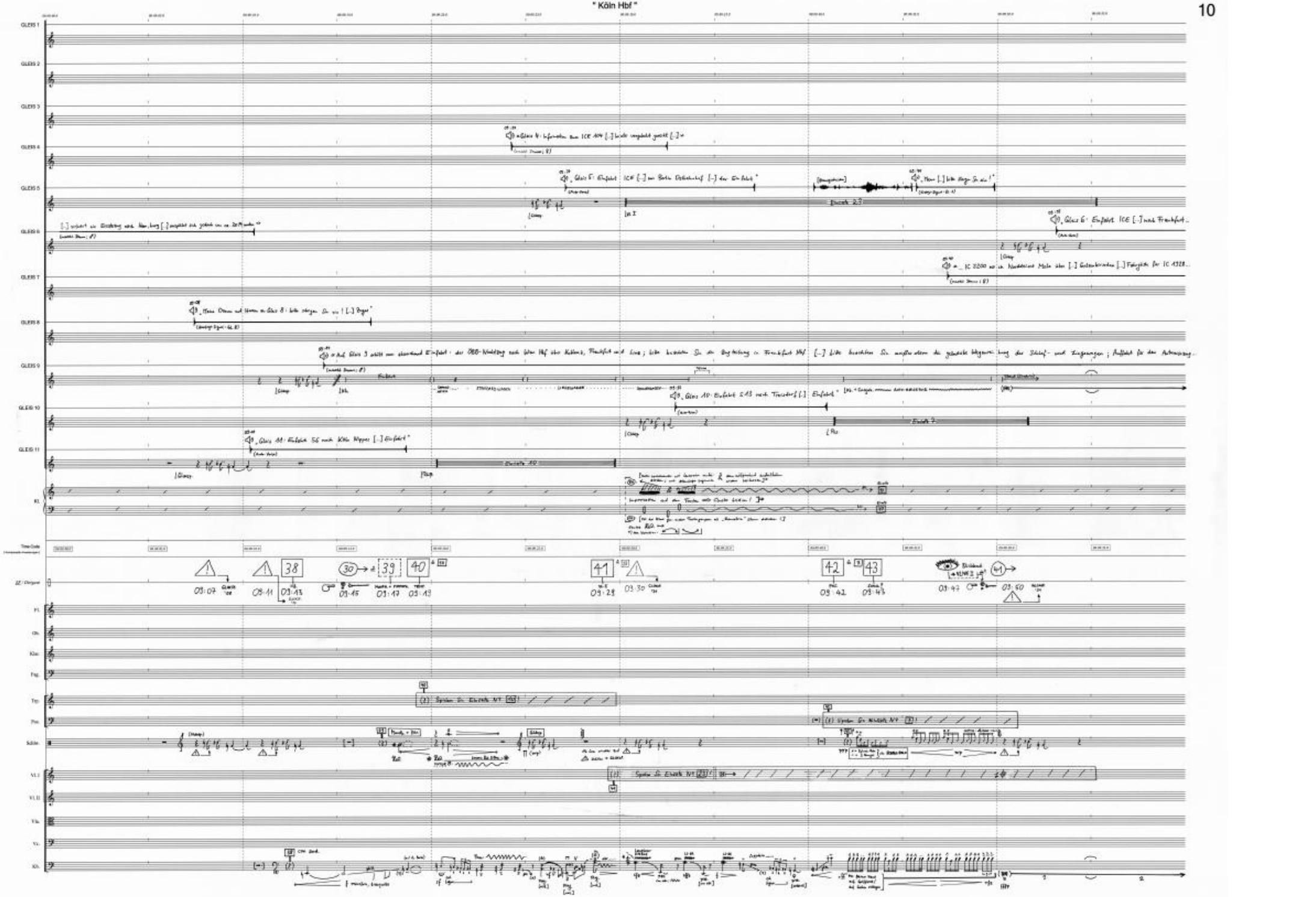

GLEIS 1
GLEIS 2
GLEIS 3
GLEIS 4
GLEIS 5
GLEIS 6
GLEIS 7
GLEIS 8
GLEIS 9
GLEIS 10
GLEIS 11
KL.
Time Code
ZZ / Dirigent
Fl.
Ob.
Klar.
Fag.
Tp.
Pos.
Schlz.
Vl. I
Vl. II
Vla.
Vc.
Kb.

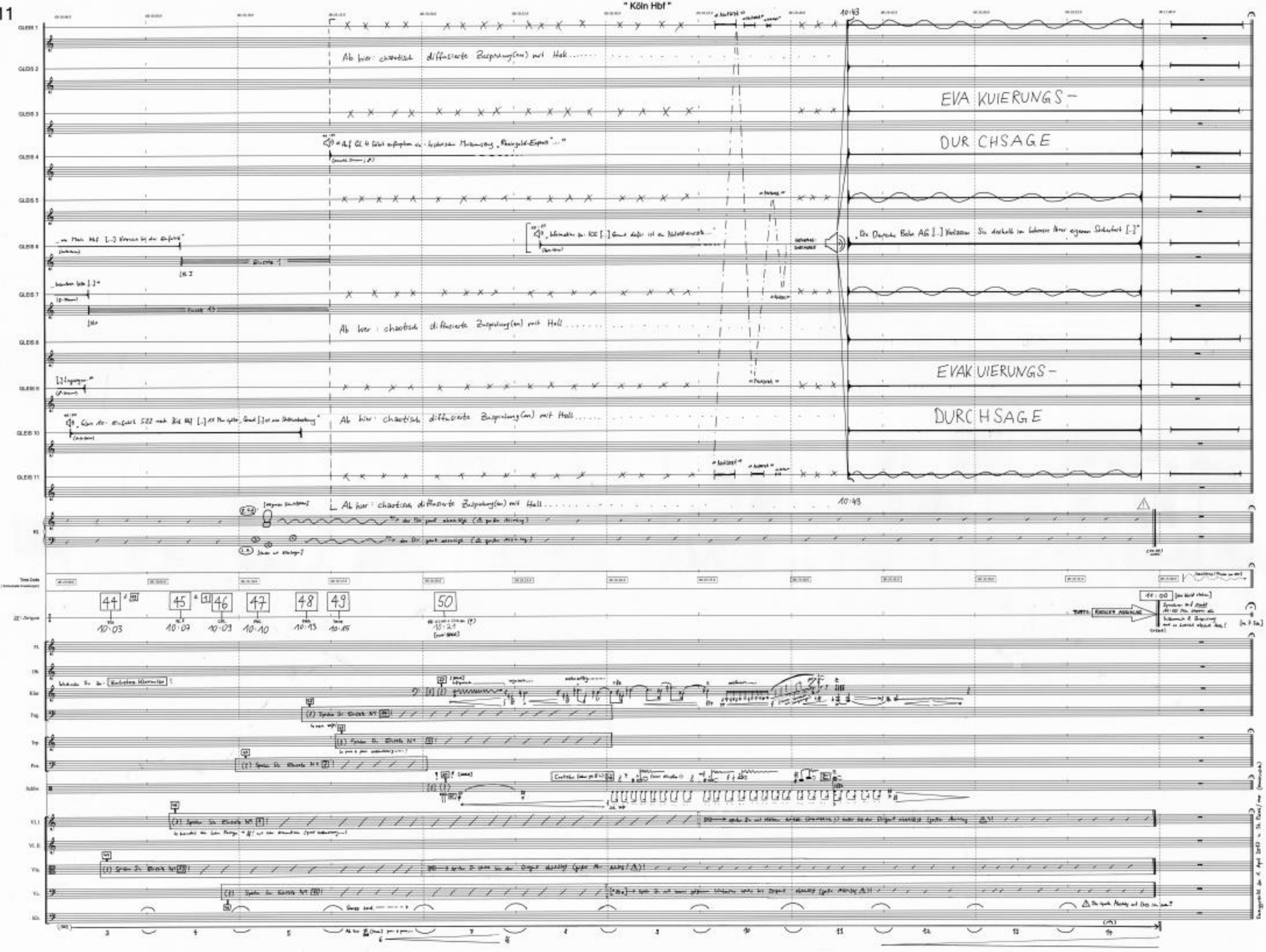
" Köln Hbf "


GLEIS 1
GLEIS 2
GLEIS 3
GLEIS 4
GLEIS 5
GLEIS 6
GLEIS 7
GLEIS 8
GLEIS 9
GLEIS 10
GLEIS 11
KL.
SCHLAGWERK - SOLO
15
16
17
18
19
20
09:30
09:41
09:42
09:50
09:58
05:11
09:51
05:59
Fl.
Ob.
Klar.
Fag.
Trp.
Pos.
Schlz.
Vl. I
Vl. II
Vla.
Vc.
Kb.


" Köln Hbf "
GLEIS 1
GLEIS 2
GLEIS 3
GLEIS 4
GLEIS 5
GLEIS 6
GLEIS 7
GLEIS 8
GLEIS 9
GLEIS 10
GLEIS 11
KL
Time Code
ZZ / Chrono
Fl.
Ob.
Klar.
Fag.
Tp.
Pos.
Schlz.
Vl. I
Vl. II
Vla.
Vc.
Kb.


" Köln Hbf "
GLEIS 1
GLEIS 2
GLEIS 3
GLEIS 4
GLEIS 5
GLEIS 6
GLEIS 7
GLEIS 8
GLEIS 9
GLEIS 10
GLEIS 11
PERKUSSIONS-SOLO
Kl.
Time Code
30
31
32
33
29
34
35
36
37
07:30
07:41
07:55
08:00
08:04
08:16
08:20
08:23
08:30
08:32
08:35
08:48
Fl.
Ob.
Klar.
Fag.
Tp.
Pos.
Schlz.
Vl. I
Vl. II
Vla.
Vc.
Kb.


GLEIS 1
GLEIS 2
GLEIS 3
GLEIS 4
GLEIS 5
GLEIS 6
GLEIS 7
GLEIS 8
GLEIS 9
GLEIS 10
GLEIS 11
KL
Time Code
DZ / Dirigent
FL.
Ob.
Klar.
Fag.
Trp.
Pos.
Schlz.
VL I
VL II
Vla.
Vc.
Kb.
09:07
09:11
09:15
09:17
09:19
09:23
09:30
09:42
09:43
09:47
09:50


" Köln Hbf "
Ab hier: chaotisch diffusierte Zuspielung(en) mit Hall
EVA KUIERUNGS-
DURCHSAGE
Ab hier: chaotisch diffusierte Zuspielung(en) mit Hall
EVAKUIERUNGS-
DURCHSAGE
Ab hier: chaotisch diffusierte Zuspielung(en) mit Hall
Ab hier: chaotisch diffusierte Zuspielung(en) mit Hall
10:43
44
45
46
47
48
49
50
10:03
10:07
10:09
10:10
10:13
10:15