

MUSIK

RAVEL

Ein Rest von Rätsel

Auf die Dichterin Colette wirkte er wie ein „Eichhörnchen“ mit „feinen Nagetier-Händen“, auf den Kollegen Strawinski wie ein „Schweizer Uhrmacher“. Seine Jugendfreunde wiederum nannten ihn „Rara Avis“, den „seltenen Vogel“.

Ein seltsamer Charakter war Maurice Ravel (1875 bis 1937) in der Tat. Der kleingewachsene Mann mit dem großen Kopf, ein Freund von Kindern, Tieren, Spielsachen und Nippesfiguren, blieb auch in seinen Kompositionen dem Kleinen, Kindlich-Verspielten und Märchenhaften zugeneigt — allerdings mit dem Sinn des Präzisionsarbeiters: ein Ton-Ingenieur im Wunderland.

Ravel, so rühmte der französische Philosoph Gabriel Marcel, sei „unter den großen Musikern unserer Zeit vielleicht der raffinierteste, zumindest derjenige, der am leidenschaftlichsten auf eine gewisse formale Vollkommenheit ausgeht, die in Frankreich wie im Ausland die größte Hörerschaft hat“.

Diese Hörerschaft ist in den 29 Jahren seit Ravels Tod ständig angewachsen. Ob „Rhapsodie espagnole“, „Spanische Stunde“ oder „Das Kind und der Zauberspuk“, ob „Bolero“ oder „La Valse“, „Daphnis und Chloë“ oder das Früh-Stück mit dem wohlklingenden Titel „Pavane pour une Infante défunte“ (1899) — Ravels Klavierwerke, Lieder, Ballettsymphonien und Bühnenmusiken werden in den Konzertsälen und Theatern, von Funkanstalten und Schallplattenfirmen gegenwärtig mehr denn je als kostbare Evergreens gepflegt. Jährliche Einnahmen der Ravel-Erben: 1,2 Millionen Mark.

Trotz dieses gewaltigen Nachruhms und trotz der Recherchen etlicher Ravel-Forscher ist jedoch noch immer „ein Rest von ungelöstem Rätsel in Ravels Musik wie in seiner Persönlichkeit“. So jedenfalls findet der Musikschriftsteller Hans Heinz Stuckenschmidt in einer jetzt publizierten Ravel-Biographie — der ersten deutschen —, die dem Rätsel auf den Grund gehen möchte*. Denn sowohl in Ravels Musik — scheinbar leidenschaftslos in der Konstruktion, doch von „dämonischer Hintergründigkeit“ im Klang — als auch im Wesen Ravels entdeckt Stuckenschmidt erstaunliche Kontraste:

Der zierliche Junggeselle, Sohn eines Schweizer Ingenieurs und eines baskischen Mannequins, gab sich sein Leben lang ironisch, dandyhaft und elegant, gefühlsscheu und distanziert, aber er bekundete gleichzeitig auch einen „höchst eigentümlichen“ Zug von Kindlichkeit: „Sein geistiges Reich“, erläutert Stuckenschmidt, „ist zeitlebens eine differenzierte und raffinierte Kinderstube geblieben.“

Vom „Riesenschatten“ Richard Wagners, der seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts die französische Musik verdüstert, blieb Ravel verschont, ganz im Gegensatz zu seinem Zeitgenossen Claude Debussy, dem er noch heute bis-

* H. H. Stuckenschmidt: „Maurice Ravel. Variationen über Person und Werk“. Suhrkamp Verlag; Frankfurt am Main; 324 Seiten; 18 Mark.



Komponist Ravel: Das geistige Reich ...

weilen als eine Art Debussy-Double zur Seite gestellt wird — zu Unrecht.

Laut Stuckenschmidt sind Debussy und Ravel nicht als „geistige Zwillinge“, sondern eher als Antipoden“ anzusehen: Während der Impressionist Debussy seine Klangfarben ineinander verschmelzen ließ, strebte der Impressionist Ravel nach exakten Konturen und Begrenzungen.

Im Gegensatz zu Debussy (den Ravel mit einer gewissen Gereiztheit verehrte) lieferte Ravel (den Debussy mitunter plagierte) „Musik ohne „Soße“. Das bedeutet (nach Jean Cocteau): „keine Schleier, die Nacktheit der Rhythmen, die Trockenheit der Linie, die Kraft des Einsatzes und eine gelehrte Naivität des Tonfalls und der Akkorde“.

Unter dem Einfluß der russischen Musik-Neuerer (etwa Borodin und Rimski-

Komponist Debussy
... war eine Kinderstube

Korssakow), aber auch beeindruckt vom exotischen Reiz nordafrikanischer und fernöstlicher Folklore, gedieh Ravel zum Konstrukteur genau bemessener Zauberklänge und feinmechanischen Lautmaler „Hörbarer Landschaften“ (so der Titel eines Ravelschen Frühwerks).

Ravel, ein „Genie der Anpassung“, erlernte — ähnlich wie Strawinski — die „Kunst der kompositorischen Mimikry“ (Stuckenschmidt); er parodierte und kopierte (Ravel: „Ich habe immer großzügig zu meiner Inspiration von den Meistern genommen“) und bot so unter anderem spanische Musik, die nach dem bisher letzten Ravel-Biographen „charakteristischer ist als die Musik geborener Spanier“.

Ravels Credo: „Man muß Kopf und Bauch haben, aber kein Herz.“ Und: „Die Gewissenhaftigkeit fordert, daß wir in uns den guten Handwerker erziehen. Mein Ziel ist darum die technische Vollendung.“

Mit diesem Drang nach Perfektion hatte sich der Pariser Konservatoriumsschüler schon um die Jahrhundertwende erstes Renommee erworben. Der Rompreis freilich, für den er sich in drei aufeinanderfolgenden Jahren bewarb, blieb ihm versagt. Ravel war jedesmal im Wettbewerb durchgefallen.

Ein viertes Mal wurde er nicht mehr zugelassen. Zum Trost lud ihn die schöne, reiche und berühmte Misia Sert auf ihre Luxusjacht zur Kreuzfahrt auf Frankreichs Strömen.

Ravels großer Ruhm begann erst nach dem Ersten Weltkrieg, an dem er zwei Jahre lang als Kraftfahrer teilgenommen hatte. Der Komponist — er hatte 1920 die Ritterschaft der Ehrenlegion zurückgewiesen — dirigierte seine Werke in Wien, Amsterdam, Venedig und London. 1927 brach er mit 20 Pyjamas und 50 pastellfarbenen Hemden im Gepäck zu einer fünfmonatigen Amerika-Tournee auf und ließ sich — er war ein begeisterter Kinogänger — in Hollywood zusammen mit Mary Pickford und Douglas Fairbanks fotografieren.

Inzwischen hatte Ravel ein eigenes winziges Haus in Montfort-l'Amaury nahe Paris bezogen; er richtete es nach echt raveleskem Geschmack ein — mit kleinen Möbeln, falschem chinesischem Porzellan, gotischen Aschenbechern und mechanisch zwitschernden Nachtigallen, Tabatieren und Büchsen, Püppchen und Schiffchen und einem riesigen Kathedralen-Tintenfaß — eine Kinderstube voll billig-bunter Kitschobjekte. Dort verbrachte er fortan seine wachen Nächte; denn Ravel litt an Schlaflosigkeit.

1932, nach einem Verkehrsunfall, befiel ihn ein noch weit schlimmeres Leiden, das eine letzte Diagnose so beschrieb: „Keine Arterienverkalkung.“

Begrenzte und symmetrische Schwächung der Großhirnrinde. Leiden bekannt als „Picqsche Krankheit“.

Die Krankheit begann mit Gedächtnisstrübung, Müdigkeit, Mangel an Konzentration und Angstzuständen. Ravel konnte bald nur noch mühsam lesen; komponieren konnte er überhaupt nicht mehr. Einen kurzen Brief verfaßte er in acht Tagen.

Ravel („Ich hätte noch so viel Musik schreiben können“) starb nach einer Gehirnoperation 1937. Eine Skandalchronik, gleich welcher Art, hat es in seinem ganzen Leben nie gegeben. Ravel: „Im Grunde ist meine einzige Geliebte die Musik.“

Diese Geliebte hat den Erben Ravels inzwischen etliche Millionen eingebracht. Erster Erbe war Ravels Bruder Edouard-Joseph, ein Ingenieur und Fabrikdirektor. Er gedachte noch vor Jahren achtzig Prozent der jährlichen

Jetzt soll eine ungleich größere Rutschbahn Belgiens Binnenschiffahrt buchstäblich über den Berg bringen.

Um die Kanalverbindung vom süd-belgischen Industrie-Revier nach Brüssel und Antwerpen abzukürzen, erbauen belgische Ingenieure gegenwärtig das originellste Schiffshebwerk der Neuzeit: die schiefe Ebene von Ronquières.

Bisher hatten auf der Kanalstrecke bei Ronquières 20 Schleusen und 27 enge Schleifen die Schifffahrt behindert. Nur 300-Tonnen-Kähne konnten den Hürden-Kurs befahren.

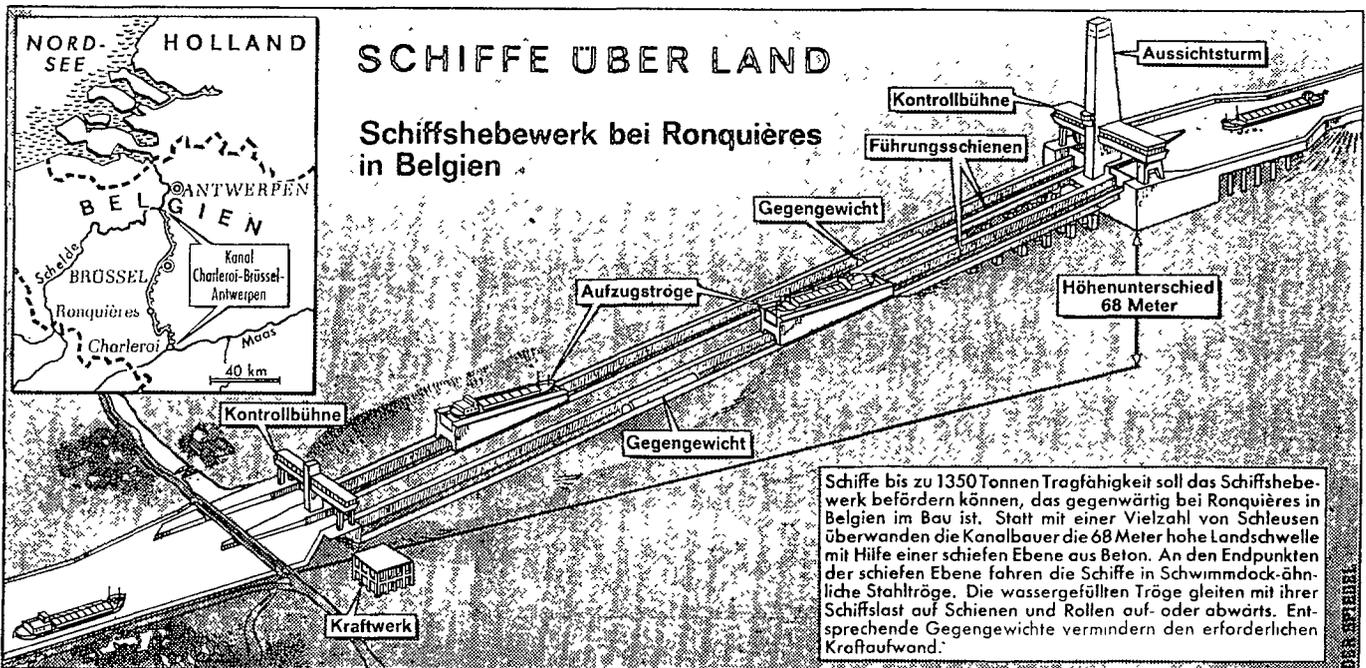
Nun sollen 1350-Tonnen-Frachter dies Kanalstück geradenwegs passieren können. Zeitgewinn: 21 Stunden. Technischer Trick: Wie auf Rolltreppen werden die Frachtschiffe samt Ladung einen 68 Meter hohen Abhang hinauf- und hinabbefördert.

Mit der Begradigung des alten windungs- und schleusenreichen Kanals be-

Kutter und Frachtkähne wurden auf Bootswagen festgezurt und dann auf Schienen über Land gezogen. So konnten die Schiffe vom Frischen Haff bis nach Deutsch Eylau gelangen.

Die Kanalbauer in Belgien übertrugen die historischen Vorbilder in moderne Dimensionen. Vier Millionen Kubikmeter Erdreich und Fels wurden bewegt. Dann konnte die doppelspurige, 1,4 Kilometer lange Beton-Rampe errichtet werden, auf der die Schiffe zwischen Ober- und Unterlauf des Kanals empor- und niedergleiten

Anders als bei Wikingern, Ostpreußen und Türken bleiben die Frachtschiffe in Belgien während der ganzen Hebe-Prozedur in ihrem Element: Am Fuß- und Kopfe der schiefen Ebenen fahren sie durch Schleusentore jeweils in einen überdimensionalen Stahl-Trog. Die beiden wassergefüllten Riesenwannen be-



Tantiemen zur Stiftung eines Ravel-Preises der Stadt Paris zu vermachen. Doch dann änderte er seinen Willen, vermachte die Einkünfte seiner Masseuse und starb.

Inzwischen ist auch die Masseuse gestorben; sie hat das Vermögen ihrem Ehemann, einem früheren Friseur, vermacht. Eine Testamentsanfechtung zweier Ravel-Nachkommen blieb bisher ohne Erfolg.

TECHNIK

KANALBAU

Wunder der Wunder

Vor einem Jahrtausend schürften die Drachenschiffe der Wikingen von Haithabu über Land. Zugochsen schleiften die Kielboote auf hölzernen Schlitten durch einen schilfgepolsterten trockenen Kanal — den Nord- und Ostsee verbindenden Kograben. Die Schiffsrutsche ersparte die Umsegelung Jütlands.

gannen die Belgier 1962. Gesamtkosten des Projekts: über 400 Millionen Mark. Kilometerweit ließ sich der neue Kanal schnurgrade und waagrecht trassieren. Die einzige Barriere auf dem modernen Wasserweg war das etwa kirchturmhohe Gefälle bei Ronquières.

Da besannen sich die belgischen Kanalbauer auf jene technische Lösung, die im zehnten Jahrhundert den Haithabu-Wikingern, im fünfzehnten den Türken und im neunzehnten dem ostpreußischen Daurat Steenke gekommen war:

▷ 70 türkische Schiffe wurden 1453 auf Befehl Mohammeds II. mit Hilfe von Holzwalzen und Zugbüffeln über eine bergige Landzunge hinweg vom Bosphorus in den inneren Hafen Konstantinopels gerollt, um den Belagerungsring um die Stadt zu schließen (Stefan Zweig: „Das Wunder der Wunder: eine ganze Flotte wandert über den Berg“).

▷ Über 100 Meter beträgt der Höhenunterschied zwischen Pinnau- und Drausensee im ostpreußischen Oberland, den die ostpreußischen Schiffer auf „geneigten Ebenen“ überwandern:

wegen sich dann mitsamt ihrer Schiffs-Last, auf je 236 Rollen über vier Schienen laufend, auf- oder abwärts.

Zu jedem der beiden Schiffs-Becken gehört ein Gegengewicht (4500 Tonnen). Auf diese Weise kann die Anlage mit nur geringer Motorenkraft betrieben werden: Zum Antrieb der doppelläufigen Schiffsrutsche genügen sechs Elektromotoren mit je 170 PS Leistung — das entspricht der Motorkraft von fünf VW-Käfern. Die elektrische Energie liefert ein kleines Wasserkraftwerk, das aus dem Gefälle zwischen den beiden Kanalenden gespeist wird. Mit Fußgängergeschwindigkeit (4,3 Stundenkilometer) werden die Schiffs-Tröge über die schiefe Ebene gleiten.

Anfang nächsten Jahres sollen die ersten Europa-Frachtschiffe über die neue Schiffsrutsche gehievt werden. Der Effekt für Belgiens Binnenschiffahrt ist beträchtlich: Die gegenwärtige Kapazität des Kanals von Charleroi nach Brüssel wird verdreifacht. Rund zehn Millionen Tonnen Ladung können alljährlich in den verfrachteten Frachtschiffen über die Rampe von Ronquières rollen.