



Dirigent Jochum  
Ruf vom Himmel

## SCHALLPLATTEN

JOCHUM

### Schwingendes Kreisen

Seit Jahrzehnten schon missioniert der katholische Dirigent in aller Welt: In Leipzig und Hamburg, in Tokio und Toronto so gut wie in Santiago oder Los Angeles bekehrte der Münchner Eugen Jochum, 65, das Publikum zu den nur „vermeintlich trockenen, knorrigen und unwirtlichen“ Klängen des katholischen Klangmystikers Anton Bruckner (1824 bis 1896).

Doch die beste Gelegenheit, seinen Bruckner zu verkünden, hat dem Dirigenten nun die Schallplattenindustrie geboten: Jochum spielte mit den Berliner Philharmonikern und dem Symphonie-Orchester des Bayerischen Rundfunks die erste zyklische Aufnahme der neun Symphonien Bruckners ein — elf Platten, die seit Mitte November unter internationalem Applaus rotieren\*. Denn: „Jochum ist der einzige geniale Bruckner-Interpret“ („Fono-Forum“).

Tatsächlich hat sich Jochum wie kein anderer Musiker in die schwärmerische, gottgläubige Hymnik Bruckners versenkt: Klangkontraste und Tempoverschiebungen beispielsweise deutet er als „Rufen himmlischer Heerscharen und das demütige Antworten der Erde darauf“. Um die ausschweifende Form und die getragene Weise der Bruckner-Symphonien zu treffen, denkt Jochum an „schwingendes Kreisen“ und an Bruckners rauschende Orgelstücke.

Den Wunsch, gleich Bruckner Organist zu werden, hatte Jochum, der heute noch gelegentlich in bayrischen Dorfkirchen im Trachtenanzug orgelt, schon als Achtjähriger gehabt. Damals spielte er in seinem Heimatort Babenhausen und in den umliegenden Ortschaften zum Gottesdienst auf; wäh-

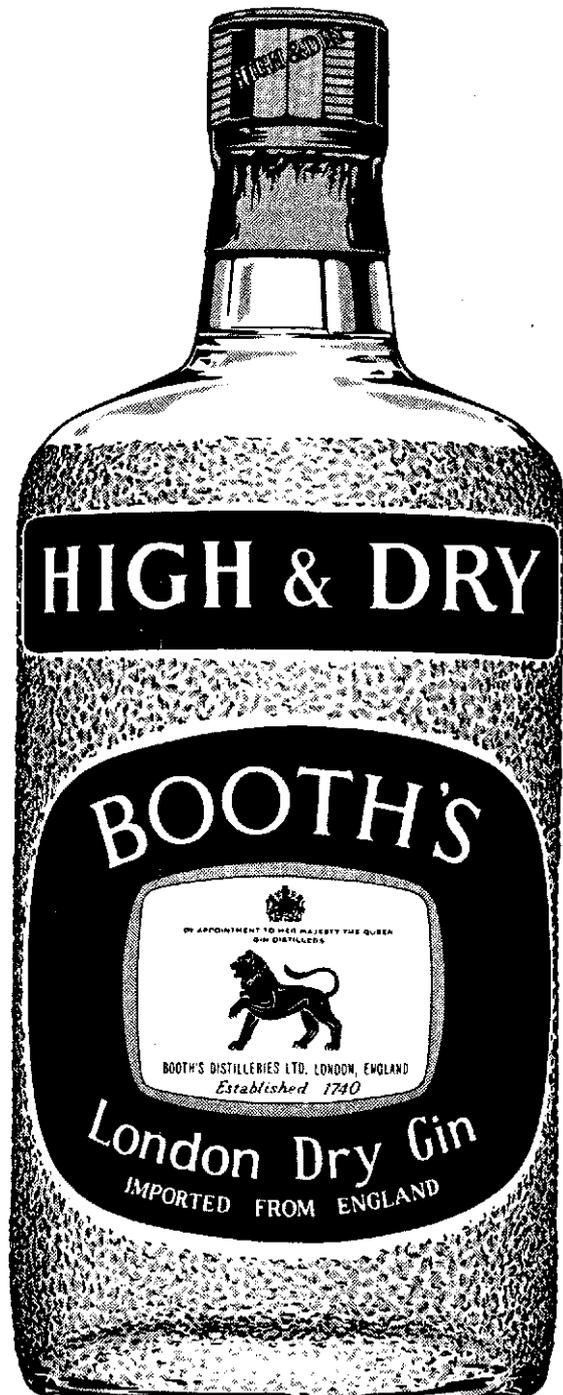
\* Anton Bruckner: „Neun Symphonien“, Deutsche Grammophon Gesellschaft; SKL 929/39; Subskription 148 Mark.

» HIGH «  
IN QUALITY AND  
EXTREMELY  
» DRY «  
IN TASTE



BY APPOINTMENT  
TO HER MAJESTY THE QUEEN  
GIN DISTILLERS  
BOOTH'S DISTILLERIES LTD.

GLEICHERMASSEN IDEAL FÜR HOCH-  
WERTIGE COCKTAILS UND  
ERFRISCHENDE LONGDRINKS, WIE BOOTH'S-TONIC



Allein-Import und Vertrieb: MARTINI & ROSSI Aktiengesellschaft Bad Kreuznach

rend seines Studiums an der Münchner Akademie für Tonkunst gab er die Organisten-Laufbahn jedoch wieder auf. Dafür half er bei der Rekonstruktion der von Bruckner und seinen Schülern häufig veränderten Symphonien. Und mit einer Bruckner-Symphonie, der „Siebenten“, gab er dann auch, 23jährig, sein Debüt als Dirigent.

Einen nächsten Einstand feierte er ebenfalls mit Bruckner. Als Jochum, mittlerweile schon Generalmusikdirektor in Duisburg, 1932 erstmals vor das Symphonie-Orchester des Berliner Rundfunks trat, ließ er sich die Partitur der „Fünften“ vorlegen.

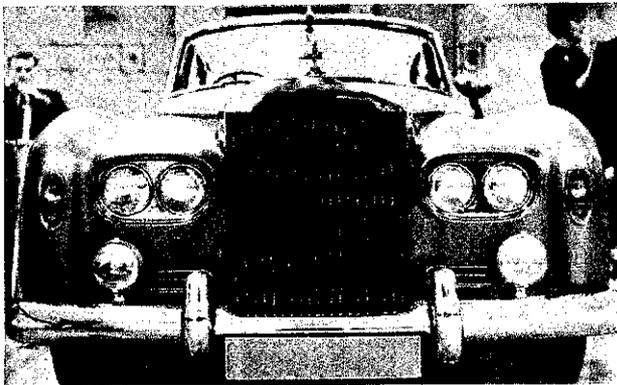
Seine zweite Funkverbindung stellte Jochum, der von 1934 an in Hamburg selbsthaft und Professor geworden war, nach dem Kriege (1949) in München her — und wieder mit Bruckners Fünfter Symphonie. Das Konzert, das der „Süddeutschen Zeitung“ „unvergesslich“ vorkam, verschaffte dem nun schon berühmten Bruckner-Dirigenten die Vollmacht, für den Bayerischen Rundfunk aus vollen Kassen das Symphonie-Orchester neu aufzubauen.

Jochum kaufte gut ein — vor allem die besten Bläser in Deutschland —, erzog sein Rundfunk-Orchester „zu einem Ensemble von internationalem Rang“ („FAZ“) und erprobte es bei Fest- und Gastspielen.

Seine größten Erfolge hatte Jochum im Vatikan — er konzertierte für Pius XII. und Johannes XXIII. — und in den USA: In Philadelphia mußte ein Jochum-Enthusiast von Polizisten aus dem Saal geführt werden, weil sein Dauerapplaus störte; in Chicago feierte der Rundfunk 60 Tage lang mit jeweils einer Stunde die „Kunst Eugen Jochums“ (so der Serientitel) — Aufnahmen mit Werken von Brahms, Beethoven, Mozart, Schubert, Wagner und „sogar Henze“ (Jochum).

Aber weil Jochum Moderneres als Henze nicht bieten wollte, kam es daheim in München zu „Spannungen zwischen ihm und den Wünschen oder Bedürfnissen des Rundfunks“ („Die Zeit“). Der herrische Dirigent war verärgert und kündigte.

Doch ohne Stelle war Jochum nur ein paar Stunden: Der Amsterdamer Concertgebouw und die Deutsche Oper in Berlin nahmen den funkmüden Meister sofort unter Gast-Vertrag. Jochum: „Chef war ich lange genug. Jetzt will ich nur noch Musik machen.“



Rolls-Royce „Silver Shadow“: im Kampf gegen Schnellere ...

## AUTOMOBILE

### SUPER-MERCEDES

#### Herz vom Ding

Schwabens guter Stern mag der Schnellste sein — der schnellste war er bisher nicht.

Selbst die King-Size-Kalesche Mercedes-Benz 600 (Länge: 6,24 Meter), deren 250-PS-Motor zu einer Geschwindigkeit von 205 Stundenkilometer befähigt, trug den ehrgeizigen Daimler-Benz-Ingenieuren nicht den Ruhm ein, die schnellste Limousine der Welt zu bauen.

Weniger luxuriös, aber schneller waren zwei italienische Viersitzer: der Maserati Quattroporte (225 km/h) und der Iso Rivolta IR 300 (215 km/h). Auch der aufwendig konstruierte Silver Shadow („Silberschatten“), den Rolls-Royce 1965 dem Großen Mercedes entgegensezte, erwies sich als schneller: Das neue Modell der erlauchten britischen Automobilfirma ermöglichte 210 Stundenkilometer.

Doch im nächsten Jahr sollen auch Mercedes-Fahrer im Rennen der internationalen Komfort-Limousinen an der Spitze mitfahren. Die Stuttgarter entwickelten einen neuen Typ, der so schnell über die Autobahn zu rasen vermag wie der schnellste käufliche Straßen-Porsche — mit mehr als 225 Stundenkilometer. Der Super-Mercedes, dessen Name noch unbekannt ist, soll nach dem augenblicklichen Stand seiner Entwicklung wahrscheinlich schon im März auf dem inter-

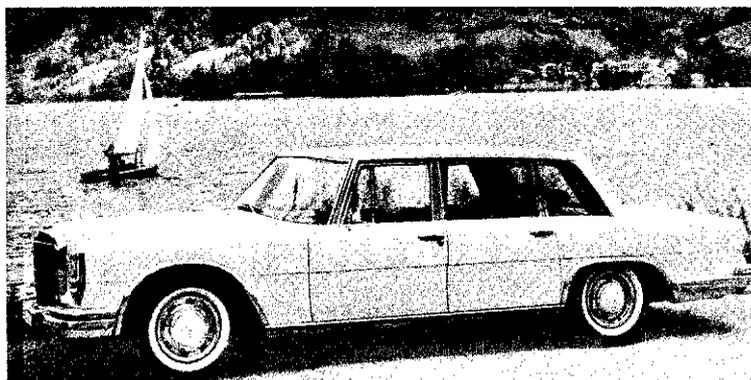
nationalen Automobilsalon zu Genf präsentiert werden.

Das neue Modell entstand aus der Vereinigung zweier Typen, die außer Stern, Kühlergesicht und Luftfederung noch etwas gemeinsam haben: Sie ließen sich erheblich schlechter als erwartet verkaufen. Es sind der Paratyp MB 600 und der ihm in der Typenhierarchie am nächsten stehende MB 300 SEL.

Der Mercedes-Benz 300 SEL wurde 1966 in seiner jetzigen Form eingeführt. Das „L“ kennzeichnet ihn als Langversion gegenüber dem 4,90 Meter langen normalen MB 300, den er um zehn Zentimeter übertrifft. 1966 verkauften die Stuttgarter von dem 28 600 Mark teuren Fahrzeug (drei Liter, 170 PS, 200 km/h) noch 1464 Stück, in diesem Jahr nur 960 Exemplare.

Noch enttäuschender verlief der Verkauf des aufwendigsten Mercedes aller Zeiten, obwohl sich die Stuttgarter von ihrem MB 600 ohnehin kein Geschäft versprochen hatten. Ohne sonderliche Rücksicht auf den Rotstift ihrer Kaufleute hatten die Mercedes-Konstrukteure an diesem Wagen, den sie werksintern „das Ding“ nannten, ihren technophilen Sammeleifer befriedigen können. Sie entwarfen „ein Auto mit Knöpfchen“ (so Mercedes-Direktor Karl Wilfert), dessen Summe technischer Raffinessen und Bedienungshilfen jedes andere Automobil übertrifft — von der Komforthydraulik, die automatisch Türen, Fenster, Schiebedach, Kofferraum und Belüftungsklappen schließt, bis zu Stoßdämpfern, die während der Fahrt verstellbar werden können.

Fernziel war gewesen, von dem seit Dezember 1964 produzierten Repräsentations-Koloß (Gewicht der Pullman-Version: 2,6 Tonnen) monatlich 100 Stück zu bauen. Tatsächlich brauchten bis Mitte vergangener Woche erst 988 MB 600 gebaut zu werden. Das lag nur zum Teil am Konkurrenzdruck durch die neuen Modelle von Rolls-Royce, denn auch die briti-



... zwei Langsame gekreuzt: Mercedes-Modelle „300 SEL“, „600“