

A black and white photograph of a steam locomotive pulling a passenger train through a forest. The locomotive is black with a large smokestack and a smaller one on the side. It is pulling a passenger car with a green and white striped pattern. The train is moving along a track with gravel, and there are trees and foliage in the background. The sky is overcast.

MARCO POLO

DDD

8.223471

LOCOMOTIV-MUSIK II

A Musical Train Ride

Fahrbach • Gungl • Lanner
Strauss • Ziehrer

Slovak State Philharmonic Orchestra
(Košice)

Mika Eichenholz

**GESAMTVERZEICHNIS IN CHRONOLOGISCHER ORDNUNG:
ALL PIECES IN CHRONOLOGICAL ORDER:**

Ankunfts-Walzer	Op. 34	(Joseph Lanner)	Aug. 1829
Dampf-Walzer	Op. 94	(Joseph Lanner)	5 Feb. 1835
Reise-Galopp	Op. 85	(Johann Strauss I)	Feb. 1836
Eisenbahn-Lust. Walzer	Op. 89	(Johann Strauss I)	18 Juli 1836
Eisenbahn-Dampf-Galopp	Op. 5	(Joseph Gungl)	1838
Locomotiv-Galopp	Op. 31	(Philipp Fährbach)	1838
Souvenir de Carneval 1847. Quadrille	Op. 200	(Johann Strauss I)	18 Jan. 1847
Kjøbenhavns Jernbane-Damp-Galop		(H. C. Lumbye)	18 Juni 1847
Wilde Rosen. Walzer	Op. 42	(Johann Strauss II)	22 Aug. 1847
Spiralen. Walzer	Op. 209	(Johann Strauss II)	31 Jan. 1858
Reiseabenteuer. Walzer	Op. 227	(Johann Strauss II)	23 Juli 1859
Accellerationen. Walzer	Op. 234	(Johann Strauss II)	14 Feb. 1860
Gruss an München. Polka française	Op. 90	(Josef Strauss)	15 Aug. 1860
Jernban-Galopp		(Frans Hoyer)	31 Jan. 1862
Vergnügungszug. Polka schnell	Op. 281	(Johann Strauss II)	19 Jan. 1864
Jernvägs-Galopp		(Jean Meyer)	1868
Bahn frei! Polka schnell	Op. 45	(Eduard Strauss)	17 Feb. 1869
Mit Dampf! Polka schnell	Op. 70	(Eduard Strauss)	12 Feb. 1871
Sveas helsning till Nore. Vals		(Traugott Grahl)	16 Juni 1871
Ohne Aufenthalt! Polka schnell	Op. 112	(Eduard Strauss)	25 Jan. 1874
Tour und Retour. Polka française	Op. 125	(Eduard Strauss)	26 Jan. 1875
Von Land zu Land, Polka française	Op. 140	(Eduard Strauss)	21 Feb. 1876
Treuliebchen. Polka française	Op. 152	(Eduard Strauss)	Sep. 1877
Reiselust. Polka française	Op. 166	(Eduard Strauss)	Apr. 1878
Lustfahrten. Walzer	Op. 177	(Eduard Strauss)	13 Feb. 1879

Feuerfunken. Walzer	Op. 185	(Eduard Strauss)	Feb. 1880
Glockensignale. Walzer	Op. 198	(Eduard Strauss)	20 Feb. 1881
Ohne Bremse! Polka schnell	Op. 238	(Eduard Strauss)	22 Feb. 1885
Nachtschwalbe. Polka française	Op. 417	(C. M. Ziehrer)	6 Feb. 1890



Joseph Lanner (1801 - 43)

Eisenbahnmusik

Als man zu Beginn der 1830er Jahre daran ging, das mitteleuropäische Eisenbahnnetz zu errichten, war das ein technischer Durchbruch, den man durchaus mit der heutigen Entwicklung auf dem Gebiet der Computer vergleichen kann. Die Dampflokomotive war das höchstentwickelte Industrie-Erzeugnis: ein technisches Wunderwerk, dessen Funktionsweise der Normalbürger kaum begreifen konnte - von Kaisern und Fürsten ganz zu schweigen. So ist es auch kein Wunder, daß die Lokomotive mit ihrer rhythmisch arbeitenden Dampfmechanik rasch zur Inspirationsquelle vieler Kompositionen wurde.

Dabei sind nicht alle Eisenbahn-Musiken beschreibender Art. Einweihungen, Eisenbahnbälle und Bankette verlangten nach festlichen Werken, die nicht unbedingt wie eine Dampfklok klingen mußten. Ein Beispiel dieser Art ist der "Ankunfts-Walzer" von Joseph Lanner. Dieser autodidaktische Geiger und Komponist wurde 1801 in Wien geboren. Nachdem er einige Zeit als Orchestermusiker gearbeitet hatte, gründete er ein Trio, das sich bald zu einem Orchester auswuchs. Der "Ankunfts-Walzer" entstand schon 1829, als noch keine Eisenbahn nach Wien fuhr. Und als 1835 sein "Dampf-Walzer" zum ersten Mal gespielt wurde, kam der Dampf nicht aus dem Schornstein einer Lokomotive: Das Stück, das mit einem Galopp schließt, hat Lanner seinem Freund August Corti gewidmet, der der Besitzer

Programblad från Vauxhall i Pavlovsk.

Programmzettel eines Vauxhall-Konzertes in Pavlovsk.

Programme from a concert in Vauxhall, Pavlovsk.



ПАВЛОВСКИЙ ВОКЗАЛЪ.

Четвергъ, 2-го Сентября.

ПРОГРАММА:

ОТДѢЛЕНИЕ I.

- 1) Увертюра оперы „Шоур-мелский праздникъ“ Мейснера.
- 2) (Новое) Антракта изъ балета „Бовесъ горбунокъ“ . . . Пуви.
„Одъ на сопѣтъ пѣловъ исполнитъ Г. Титъ“.
- 3) (Новое) Квартетъ, полька Готтуса.
- 4) Capriccio Мендельсона.
- 5) Вальсъ парировъ Готтуса.

ОТДѢЛЕНИЕ II.

- 6) Увертюра оперы „Леоноръ“ Бетховена.
- 7) (Изъ 1-й разы) Романсъ Готтуса.
- 8) (Новое) Лестройка Коврапи.
- 9) (Изъ 1-й разы) Непрохуция, хоръ в финалъ оп. „Гристанъ и Пелла“ Р. Вагнера
- 10) Полурри изъ оп. „Маскарель“ Берли.

ОТДѢЛЕНИЕ III.

- 11) Увертюра оп. „Говола“ Мендельсона.
- 12) „Филла“, мажуръ Готтуса.
- 13) Еврейская мелодія Рубинштейна.
- 14) „Лесточка“, вальсъ Готтуса.

eines Caféhauses im schönen Wiener Volksgarten war. Möglicherweise kredenzte man hier dampfenden (oder dampfgekochten) Kaffee? Im übrigen war Lanner kein Freund von Reisen; er verließ seine teure Heimatstadt nur selten, um einige kürzere Konzerttourneen zu unternehmen.

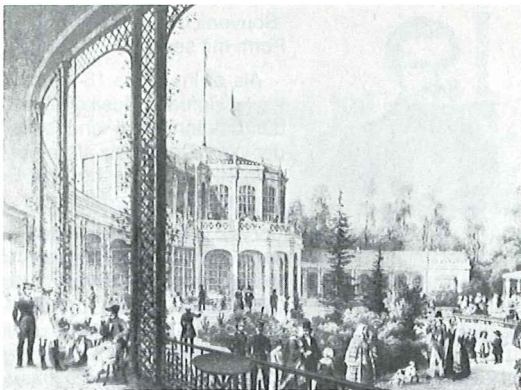
Um so emsiger reiste Johann Strauß, Vater. Seine musikalische Laufbahn begann er - wie sein Kollege, Konkurrent und Freund Lanner - als Geiger in Michael Pamers Orchester. Später wurde er Mitglied des Lanner-Trios, das sich damit zum Quartett vergrößerte. Einige Jahre war er nun in Lanners Orchester als Bratschist und stellvertretender Leiter tätig; dann gründete er 1827 eine eigene Kapelle. Mit diesem Orchester - oder zumindest einer kleineren Besetzung - unternahm Strauß fortan Konzertreisen durch ganz Mitteleuropa und auf die Britische Insel. Zusammen mit Lanner machte er den Wiener Walzer zu einem weltweiten Begriff.

Die langen Reisen des Johann Strauß Vater gingen noch mit der Postkutsche vonstatten. Und so erinnert der 1836 geschriebene "Reise-Galopp" an eine umfangreiche Deutschland-Tournee des Vorjahres.

Konsertpaviljongen och
stationsbyggnaden Vauxhall
i Pavlovsk.

Der Bahnhof und Pavillon
Vauxhall in Pavlovsk.

The station and concert-hall
Vauxhall in Pavlovsk.



Im Sommer 1836 jedoch schreibt Strauß seinen "Eisenbahn-Lust-Walzer", und jetzt gibt es keinen Zweifel mehr: Der Siegeszug des neuen Transportmittels hat begonnen. Man ging daran, die erste Allgemeine Österreichische Eisenbahnlinie zu bauen, die Wien und Breclav miteinander verbinden sollte. Als der Strauß-Walzer am 18. Juli 1836 im Rahmen eines Sommerfestes uraufgeführt wurde, mußte sich das Publikum allerdings noch mit dem Bild einer Dampf-Lokomotive zufrieden geben. Im September des nächsten Jahres hingegen gab es ein weiteres Eisenbahnkonzert, bei dem man das unfabbare technische Wunderwerk mit eigenen Augen bestaunen konnte. Die neugierigen Besucher des Wiener Augartens konnten sogar sehen, wie sich die Lokomotive - von Pferden gezogen - 100 Meter vorwärts bewegte. Am 13. November dieses Jahres wurde die Strecke Floridsdorf-Deutsch Wagram getestet. Die Lokomotive "Austria" legte die 13 Kilometer lange Strecke mit zwei Waggons in ganzen 21 Minuten zurück!

Fast zehn Jahre später, am 18 Februar 1847, präsentierte Strauß Vater eine Quadrille zu einem Karnevalsball, den die Herren Beamten der a.p. Kaiser-Ferdinand-Nordbahn veranstalteten. Die Quadrille mit dem Titel



Johann Strauss I (1804 - 49)

"Souvenir de Carneval 1847" ist in der "klassischen" Form mit sechs je zweiteiligen Touren gehalten.

Als er im Jahre 1849 viel zu früh starb, war der k.u.k. Hofball- Musikdirektor Johann Strauß einer der bekanntesten und beliebtesten Komponisten der Welt. Doch trotz all seiner beschwingten Walzer verdankt er seine heutige Berühmtheit vor allem seinem "Radetzky-Marsch".

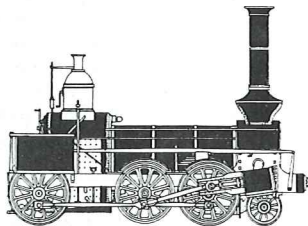
Zwei weitere Komponisten, die dem Verkehr auf der ersten Eisenbahnstrecke der großen Habsburger-Monarchie ihre Aufmerksamkeit widmeten, waren Joseph Gungl und Philipp Fahrbach. Der letztere wurde 1815 als Sohn einer berühmten Wiener Musikerfamilie geboren. Schon

als Zwölfjähriger wurde er Mitglied des Orchesters, das Johann Strauß soeben gegründet hatte; und er blieb hier bis 1835, als er seine eigene Kapelle formierte, die er mit einem derartigen Erfolg leitete, daß er einige Jahre später im Wechsel mit Lanner und Strauß die Wiener Hofballmusik dirigieren durfte. 1838 wurde sein "Locomotiv-Galopp" gedruckt, ein Werk, das seine Inspiration sicherlich der Eisenbahnlinie Wien-Wagram verdankte.

Alexandrovsk-fabrikerna i St. Petersburg tillverkade denna loktyp på 1840-talet.

Alexandrovsk-Lokomotive in St. Petersburg gebaut um 1840.

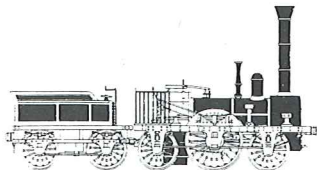
The Alexandrovsk-factories in St. Petersburg produced such locomotives during the 1840 century. The construction was made by Eastwick & Harison, England.



Invigningsloket "Adler" (Bayern) körde sträckan
Nürnberg - Fürth den 7 december 1835.

"Adler", die erste Lokomotive an die Strecke Nürnberg
- Fürth (1835).

The first locomotive "Adler" on the very first German
public railway Nürnberg - Fürth in 1835.



Nach England, der Heimat der ersten Eisenbahn und Lokomotive, war Belgien der erste Staat des europäischen Festlands mit einer Eisenbahnlinie. Die Strecke Brüssel-Mecheln wurde Mitte 1835 eingeweiht. Am 8. Dezember desselben Jahres folgte die Strecke Nürnberg-Fürth. In beiden Fällen kam die englische Lokomotive (Patentee-Typ) zum Einsatz. Und auch in Rußland dampfte zunächst eine englische Maschine los. Sie befuhr die etwa 27 Kilometer lange Strecke von St. Petersburg nach Pavlovsk. Die Einweihung fand am 30. Oktober 1837 statt, und im folgenden Mai wurde das Bahnhofsgebäude "Vauxhall" an der Endstation fertiggestellt. An der vorletzten Haltestelle lag Tsarskoje-Selo (heute Pushkin), das Sommerschloß des Zaren; und neben dem Vauxhall in Pavlovsk befand sich das Schloß Pavlovs I., das damals von Großfürst Konstantin, dem Bruder des Zaren, bewohnt wurde. Das Bahnhofsgebäude war wie ein großer Vergnügungsort gebaut. Es gab Konzerte im Innern und im Freien, und sowohl vom Restaurant als auch vom Säulengang aus bot sich ein großartiger Blick auf den schönen Schloßpark.

Die Tsarskoje-Selo-Eisenbahngesellschaft bemühte sich, Reisende von der Hauptstadt nach Pavlovsk zu locken. Mehrmals versuchte man, Johann Strauß Vater für die dortigen Konzerte zu gewinnen - vergebens. Strauß war mit anderen Verpflichtungen vollauf ausgelastet. Die Eisenbahngesellschaft mußte sich mit Sternen der zweiten Größe bescheiden - Gungl, Lumbye und Labitzky gehörten dazu.

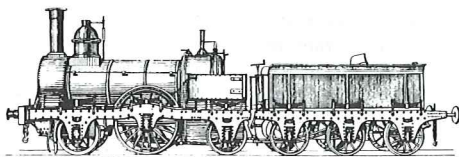
Hans Christian Lumbye wurde 1810 in Kopenhagen geboren und begann seine musikalische Laufbahn als Trompeter in "Den Konglige Hestgarde".



Eduard Strauss (1835 - 1916)

1839 hörte er ein durchreisendes Orchester mit Werken von Lanner und Strauß, und diese neuen Klänge faszinierten ihn so sehr, daß er beschloß, ein eigenes Orchester à la Strauß zu gründen. Als 1843 das Tivoli in København eingeweiht wurde, engagierte man Lumbye als Kapellmeister. Am 18. Juni 1847 wurde schließlich die erste dänische Bahnlinie eingeweiht - zwischen København und Roskilde -, und zu diesem feierlichen Anlaß schrieb Lumbye seine exakte Schilderung, den "K benhavns Jernbane-Damp-Galop".

Drei Jahre später (1850) leitete Lumbye die Sommerkonzerte von Pavlovsk, wo er den Ungarn Johann Gungl ablöste. Schon in der nächsten Spielzeit erhielt Gungls Neffe Josef, der berühmte Kapellmeister und Komponist, den Vertrag des musikalischen Bahnhofs. Josef Gungl wurde 1809 in Zsambek geboren, begann seine Laufbahn als Oboist und Milit rkapellmeister in Graz und gründete 1843 in Berlin eine zivile Kapelle. Hier wurde er später als kaiserlicher Hofkapellmeister ausgezeichnet. 1849 unternahm er eine Reise nach New York. Der "Eisenbahn-Dampf-Galopp" stammt noch aus seiner Zeit in Graz -



Danmarks första lok "Odin" p  str ckan København - Roskilde.

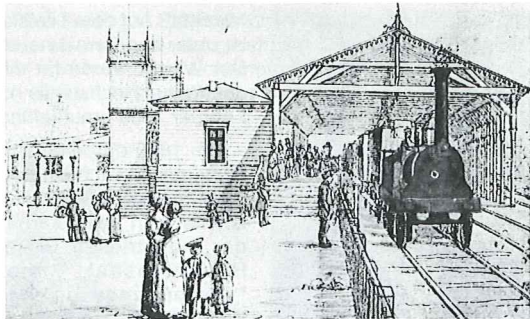
"Odin", die erste Lokomotive Dänemarks (1847).

"Odin" was the first Locomotive in Denmark (1847).

Köpenhamns första
bangård 1849.

Der Kopenhagener
Bahnhof 1849.

The Copenhagen railway
station in 1849.



eine Komposition, die zweifellos für die Eisenbahnstrecke Wien-Wagram (1837) gedacht war.

Ihre glanzvollste Periode erlebte die Tsarskoje-Selo-Linie allerdings seit 1856, als es gelang, Johann Strauß Sohn für elf Spielzeiten zu gewinnen: In jeweils fünf Sommermonaten konzertierte er hier, mitunter im Wechsel mit seinen jüngeren Brüdern Josef und Eduard.

Vauxhall war aber nicht der einzige Bahnhof, in dem der junge Strauß auftrat. Schon am 22. August 1847, als auch sein Vater noch aktiv war, brachte Johann Strauß Sohn seinen Walzer "Wilde Rosen" im Bahnhofscafé Wien-Gloggnitz zur Uraufführung. Ein weiterer Walzer, "Die Spiralen" entstand für den Wiener Ball der Eisenbahningenieure am 31. Januar 1858. Rund anderthalb Jahre später, am 23. Juli 1859, wurde sein Walzer "Reiseabenteuer" in Pavlovsk uraufgeführt. Strauß schrieb diesen Walzer in Rußland, und vieles spricht dafür, daß sich das hier geschilderte "Abenteuer" im Eisenbahnmilieu zutrug. In der Coda dieses Walzers zeichnet Strauß eine dramatische Fahrt nach.

Eine hübsche Beschreibung ist der "Accellerationen"- Walzer, in dem man hören kann, wie eine Lokomotive (oder eine andere Maschine) allmählich



Johann Strauss II (1825 - 99)

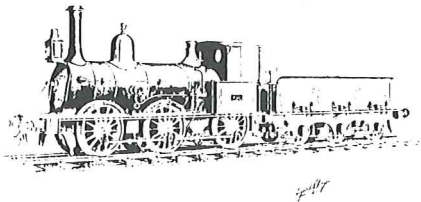
“anzieht”. Auf dem Titelblatt der Klavierfassung ist unter anderem eine Lokomotive zu sehen. Der Walzer wurde für die Technik-Studenten der Wiener Hochschule komponiert und am 14. Februar 1860 uraufgeführt.

Um 1860 erfreuten sich kurze Ausflüge auf dem rasch wachsenden Eisenbahnnetz um Wien großer Beliebtheit. Am 19. Januar 1864 konnte man beim Karnevalsball des Vereins der Industriellen Gesellschaft im Wiener Redoutensaal die Strauß-Polka “Vergnügungszug” hören. Hier hat der Komponist sogar Signale und Zylinderfauchen einkomponiert, um seinem Publikum das Gefühl eines echten Zuges zu vermitteln.

Auch Josef Strauß hat seinen Beitrag zur Eisenbahn-Musik geleistet. Zur Eröffnung der Strecke Wien-München - der sogenannten Elisabeth-Bahn - wurde am 15. August 1860 ein Einweihungsfest gegeben; Josef Strauß komponierte aus diesem Anlaß die Polka française “Gruß an München”.

Zu diesem Zeitpunkt war man auch im Norden ernsthaft mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes beschäftigt. Schweden und Norwegen waren in einer Union vereint, wobei die Norweger ihre Strecke Christiania-Eidsvoll schon 1854 fertiggestellt hatten. Zwei Jahre später war der schwedische Bau der Linie Örebro-Nora abgeschlossen, und 1868 wurde die 456 Kilometer lange Strecke Stockholm-Göteborg eröffnet. Baumeister dieses Projektes war Nils Ericsson, der bei dem Einweihungsfest mit dem Galopp “Jernvägs-Galopp” (Eisenbahn-Galopp) von Jean Meyer geehrt wurde. Meyer war 1822 in Hamburg geboren worden, aber schon in jungen Jahren nach Schweden gekommen. Hauptsächlich war er Geiger und Konzertmeister an der Königlichen Hofoperkapelle zu Stockholm. Er schrieb auch einige Werke für Violine und Klavier.

Nils Ericsson, der Bauleiter der Schwedischen Staatsbahnen, war ein hervorragender Ingenieur. Sein Bruder John hatte das Kriegsschiff "Monitor" für die USA konstruiert und mit seiner Lokomotive "Novelty" verschiedene Wettrennen bestritten; 1829 war er allerdings von Stephenson's "Rocket" besiegt worden.



Norska loket NSB typ 4. Den andra i raden av lok, som trafikerade banan Kongsvinger - Charlottenberg - Arvika 1867 - 71.

NSB typ 4, die zweite Norwegische Lokomotive die 1867 - 71 die Strecke Kongsvinger - Charlottenberg - Arvika trafikierte.

NSB typ 4 was the second locomotive on the railway Kongsvinger - Charlottenberg - Arvika during 1867 - 71.

Als 1871 die Linie Stockholm-Christiania (heute Oslo) eröffnet wurde, gab es in Schweden und Norwegen Feierlichkeiten. Zur Einweihung komponierte Traugott Grahl (1802-84) einen Walzer mit dem bezeichnenden Titel "Sveas helsing till Nore" (Schwedische Grüße an Norwegen). Der Walzer ist der norwegischen und schwedischen Jugend gewidmet. Grahl - dessen richtiger Vorname Carl Gottfried lautete - war ein deutscher Einwanderer; nachdem er einige Zeit an der Hofoperkapelle zu Stockholm gearbeitet hatte, wurde er Musik-Direktor des "Södermanlands Regiment", wo er sich als geschickter Arrangeur und Komponist einen Namen machte.

Auch Finnland hatte seine Eisenbahnen. Das Land war russisches Großherzogtum, genoß allerdings eine weitreichende Selbständigkeit. Die erste finnische Eisenbahn führte von Helsingfors (Helsinki) nach Tavastehus und wurde am 31. Januar 1862 eröffnet. Der Komponist Frans Hoyer beschrieb die Jungfernfahrt mit seinem "Jernban-Galopp" (Eisenbahn-Galopp), den er der Baronin Rokassowsky widmete. Die Lokomotive

“Lemmenkäinen” zog einen Personenwagen und einige Güterwagen mit Baumaterialien.

Die übrigen Musikstücke stammen von Eduard Strauß und Carl Michael Ziehrer. Beide waren in der genannten Reihenfolge k.u.k Hofballmusikdirektoren in Wien. Auch schrieben beide ihre Werke für verschiedene Bälle, die von Wiener Eisenbahnbeamten veranstaltet wurden. Die Polka française “Die Nachtschwalbe” von Ziehrer hieß ursprünglich “Rückwärts fertig!” Diese Signal rief der Schaffner am letzten Waggon, wenn der Zug abfahrbereit war.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der Seite 2 der chronologischen Zusammenfassung.

Railway Music

The beginning of the railway system of Central Europe in the 1840s was a technological breakthrough of the same dimension as computerisation today. The locomotive was the most developed industrial product of the time, a technological wonder that functioned in a way hardly to be understood by emperors and princes, let alone by ordinary people. It is not surprising, therefore, that the locomotive, with its rhythmical engine driven by steam, should have become a source of inspiration for many compositions, although not all "railway music" is descriptive in character. The inauguration of railways, railway balls and railway banquets called for cheerful music which did not necessarily have to sound like a steam-train. Among the works now recorded there are some compositions linked to the railway enterprise only by their titles, as for example the *Ankunfts Walzer* (Arrival Waltz) of Joseph Lanner, a self-taught violinist and composer born in Vienna in 1801. Lanner spent some time as an orchestral player before forming a trio that later grew into an orchestra. He wrote the *Arrival Waltz* in 1829, before the railway had found its way to Vienna. Even in 1835, when the *Dampf Walzer* (Steam Waltz) was heard for the first time, the steam of Lanner's new waltz did not come from a steam-engine. Ending in fact in a galop, this waltz was dedicated to August Corti, who owned an open-air coffee-house in the Vienna Volksgarten, suggesting the steam of coffee rather than that of the railway. Lanner, in any case, was no great traveller, only leaving Vienna for short concert-tours and that on relatively rare occasions.

Johann Strauss the elder, a friend, colleague and later rival of Lanner, was a much more assiduous traveller. He began his career in the same way, as a violinist in the orchestra of Michael Pamer, later joining Lanner's trio, thus transformed into a quartet. After some years as a viola-player and deputy conductor of Lanner's band, Strauss in 1827 formed an orchestra of his own, touring subsequently throughout Central Europe and as far as the British Isles. It was Lanner and Strauss who gave the final form to the Viennese Waltz, with music that seized the imagination of the world.

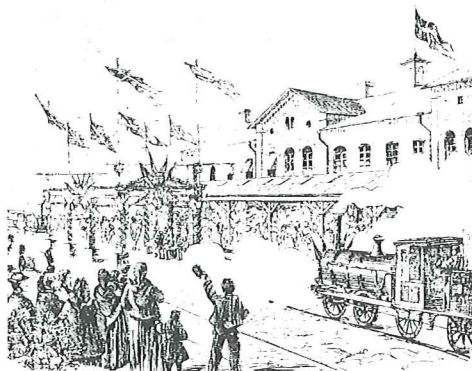
The long journeys of Johann Strauss were made by mail-coach. His Reise-Galopp (Travel Galop) of 1836 refers to his extended concert-tour of German cities in the previous year. By the time of his Eisenbahn-Lust Walzer (Railway Delight Waltz) written in the summer of 1836, the railway had become fashionable and building work had started on the first public railway-line in Austria, from Vienna to Breclav. When the waltz was played for the first time in the year of its composition, the public had to content itself with a picture of a British steam-locomotive, which was to be used on the new line. At a second

Arvika station den 16 juni 1871 när
banan Stockholm - Christiania
invigdes.

Arvika Bahnhof den 16. Juni 1871
bei der eröffnng der Strecke
Stockholm - Christiania (Oslo).

Arvika railway station the 16th of
June 1871. The day of
inauguration of the line
Stockholm-Christiania (Oslo).

Kristiania - Stedehelmsbanen.

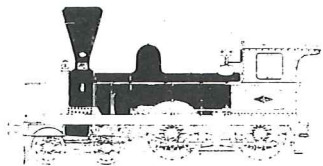


concert, in the following year, the public could actually see for itself the new miracle, on display in the Augarten, one of the largest parks in Vienna. The curious could even see the engine move a few hundred yards, drawn by horses. In the same year the Florisdorf-Wagram line was opened. Almost ten years later, in 1847, Strauss wrote a quadrille for a carnival ball organized by

Finska Statsbanornas lok nr 11. Tillverkat i Glasgow, 1869.

Die Finnländische Lokomotive Nr. 11. Gebaut in Glasgow, 1869.

The Finnish locomotive No. 11, built in Glasgow, 1869.



the ball committee of the Kaiser Ferdinands Nordbahn. The piece was called *Souvenir de Carneval 1847* and is in the established form of six figures of two parts each. At the time of his early death in 1849 the elder Strauss, conductor of the Imperial Court Balls of Vienna, was one of the most famous composers in the world, although nowadays he may be better remembered for his *Radetzky March*.

Two other well known composers took notice of the first short railways built under the great Habsburg monarchy. These were Joseph Gungl and Philipp Fahrbach. The latter was born in 1815 into an established musical family in Vienna. At the age of twelve he joined the newly founded Strauss orchestra, where he remained eight years as a flautist and had his first compositions performed. In 1835 he formed a band of his own, an enterprise in which he was so successful that a few years later he was put in charge of music for the Imperial Court Balls, taking turns with Lanner and Strauss. The *Locomotiv-Galopp* was published in 1838 and was probably inspired by the Florisdorf-Wagram railway.

Apart from Great Britain, the original home of railways and locomotives, Belgium was the first continental country to boast a railway of its own. The Brussels - Mechelns line was opened in 1835. In the same year the Bavarian Nuremberg-Fürth line was inaugurated and on both lines British locomotives of the so called *Patentée* type were used. The same applied to the first Russian line, covering a distance of 27 kilometres from St. Petersburg to Pavlovsk. This line was opened in 1837 and the following year the "Vauxhall" or station

building at the terminus was completed. The summer palace of the Tsar was at Tsarskoye-Selo (now Pushkin), the next to last stop on the line. Close by the Vauxhall in Pavlovsk was the castle of Paul I, the then residence of the Tsar's brother, the Grand Duke Konstantin. The station building itself was designed as a large pleasure palace, where indoor as well as outdoor concerts could be given, with the restaurant and the salons facing the fine castle grounds. The Tsarskoye-Selo Railway Company had made a considerable effort to attract passengers from the capital and attempts had been made to engage Strauss for a series of Vauxhall concerts, but his other commitments led to the company contenting itself instead with the less distinguished Gungl, Lumbye and Labitzky.

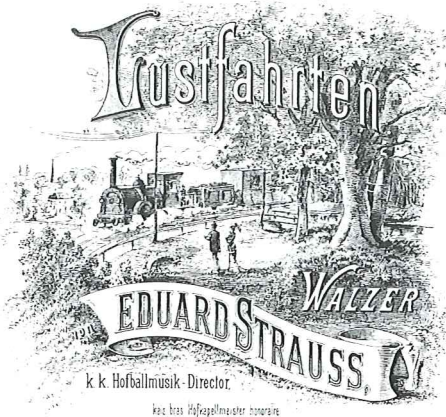
Hans Christian Lumbye was born in Copenhagen in 1810 and started his career as a bugler in the Royal Horse Guards. He had his first contact with the music of Strauss and Lanner, played by a touring orchestra, in 1839, and was so fascinated by these new sounds that he decided to form an orchestra of his own on the model of the Strauss orchestra. When the Tivoli opened in 1843 Lumbye was engaged as conductor. The first Danish railway, between Copenhagen and Roskilde, was opened in 1847, and for the occasion Lumbye provided his Kjøbenhavns Jernbane-Damp-Galop (Copenhagen Railway Steam Galop). In 1850 he conducted the summer concerts at Pavlovsk, succeeding the Hungarian Johann Gungl. The following season the contract for the musical railway station went to the uncle of Johann Gungl, Joseph, an established conductor and composer, born in 1809, who had started his career as an oboist and leader of a military band in Graz, later becoming Imperial Court conductor in Berlin. Joseph Gungl also appeared in 1849 as a conductor in New York. His Eisenbahn-Dampf-Galopp (Railway Steam Galop) was written in Graz and probably referred in its title to the Florisdorf - Wagram line.

The most brilliant period of the Tsarskoye - Selo line began after the younger Johann Strauss has assumed responsibility for the concerts in 1856. During eleven five-month seasons Strauss worked in Pavlovsk, taking turns with his younger brothers Josef and Eduard. The Vauxhall, however, was not the first railway station where the younger Strauss had given concerts. Already

in 1847, while his father was still at the height of his powers, he had given the first performance of his Wilde Rosen (Wild Roses) waltz in the station coffee-house of the Wien-Gloggnitz line. Spiralen (Spirals), another waltz, was written for the ball of the Vienna railway engineers on 31st January 1858. The following year another waltz, Reise-Abenteuer (Travel Adventures) had its first performance in Pavlovsk. This was written in Russia and the adventures of the titles clearly refer in some way to events on a railway journey, with a dramatic coda. The waltz Accelerationen gives a good illustration of the acceleration of a locomotive or, perhaps,

of another machine. The title-page of the piano edition, however, shows a locomotive, although the waltz was written for the students of Vienna University. In the early 1870s excursion trips on the quickly growing network of railways around Vienna became fashionable. In his polka Vergnügungszug

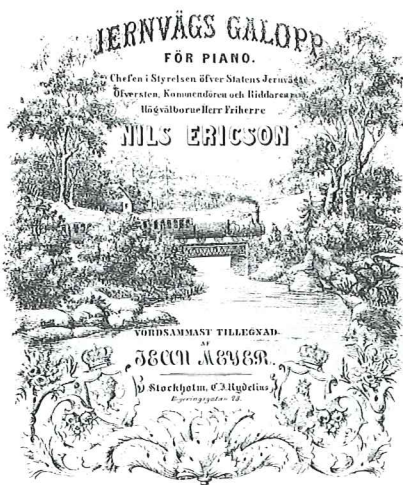
Dem Comité des Eisenbahnalles



24 735.

OP. 177.
 London, Ed. C. A. Spina.
 Leipzig, C. A. Spina.
 Hamburg, Aug. Cranz.
 Wien, C. A. Spina, Verlags- u. Kunsthandlung.
 (ALWIN CRANZ)
 depose

Für Piano solo 2te u. 3te Hand.
 Für Piano zu vier Händen 2te u. 3te Hand.
 Für Violoncello, Piano 2te u. 3te Hand.
 Für Flöte u. Piano 2te u. 3te Hand.



(Pleasure Train) Strauss uses signals and the puffs of the boiler to give the real feeling of a pleasure trip by train to the public at a carnival ball arranged by the Industrial Society in the Vienna Redoutensaal on 19th January 1864.

Josef Strauss, the younger brother of Johann Strauss, also contributed to railway music. At the inauguration of the Vienna-Munich line, the Elisabeth-Bahn, in 1860, a party was given in the Augarten on 15th August and for this Josef Strauss wrote a polka française, *Gruss am München* (Greetings to Munich).

By 1860 the building of railways in Scandinavia was well under way. Sweden and Norway were united and the Norwegians came first with the Christiania (Oslo) - Eidsvoll line in 1854. Two years later the Swedish Örebro-Nora line was completed and in 1868 the state railway between Stockholm and Gothenburg was ready. The builder was Nils Ericsson, who at the inauguration was honoured with a *Railway Galop* by Jean Meyer, a musician who had been born in Hamburg but who had moved in his youth to Sweden. Meyer worked principally as a violinist and leader of the orchestra of the Stockholm Royal Opera House, but he also composed some music for violin and piano. Ericsson was a prominent

engineer and the brother of John Ericsson, who built the armoured vessel the Monitor for the United States of America. He had also built a locomotive, the Novelty, which was outclassed by Stephenson's Rocket in 1829.

The opening of the Stockholm-Christiania line in 1871 was celebrated with parties in Sweden and Norway. Traugott Grahl (1802 - 84) composed a waltz with the title Sveas helsning till Nore (Greetings from Sweden to Norway), dedicated to the young people of the two nations. Grahl had emigrated from Germany to Sweden. His real name was Carl Gottfried Grahl and he had become bandmaster of a Swedish regiment, making himself known in his adopted country as an able arranger and composer.

Finland too was not without railways. The country was a Russian Grand Duchy but enjoyed a considerable degree of autonomy. The first Finnish railway ran between Helsingfors (Helsinki) and Tawastehus and was inaugurated on 31st January 1862. The composer Frans Hoyer took the opportunity of celebrating the event with his Jernban-Galopp (Railway Galop), dedicated to the Baroness Rokassowsky. The locomotive at the inauguration had the name Lemminkäinen and drew a carriage and a few freight wagons carrying railway material.

The remaining compositions are by Eduard Strauss and Carl Michael Ziehrer. Both were conductors of the Imperial Court Balls in Vienna. Almost all their railway music was written for various balls in Vienna organized by railway officials. The polka Nachtschwalbe (Night Swallows) by Ziehrer was originally called Rückwärts fertig! (Ready in the Rear!), the shout of the guard in the last carriage of the train as a signal for departure.

Berth Vestergård (translation: Johannes Olde)

Slovak State Philharmonic Orchestra (Košice)

The East Slovakian town of Košice boasts a long and distinguished musical tradition, as part of a province that once provided Vienna with musicians. The State Philharmonic Orchestra is of relatively recent origin and was established in 1968 under the conductor Bystrík Rezucha. Subsequent principal conductors have included Stanislav Macura and Ladislav Slovák, the latter succeeded in 1985 by his pupil Richard Zimmer. The orchestra has toured widely in Eastern and Western Europe and plays an important part in the Košice Musical Spring and the Košice International Organ Festival.

For Marco Polo the orchestra has made the first compact disc recordings of rare works by Granville Bantock and Joachim Raff. Writing on the last of these, one critic praised the orchestra for its competence comparable to that of the major orchestras of Vienna and Prague. The orchestra has contributed many successful volumes to the complete compact disc Johann Strauss II and for Naxos has recorded a varied repertoire.

Mika Eichenholz

Mika Eichenholz was born in Stockholm in 1960 and graduated there at the Royal Academy of Music, completing his studies as a clarinetist in 1986. The following year he began his study of conducting at the Sibelius Academy in Helsinki under the distinguished tuition of Jorma Panula. In 1989 he won the Swedish Conducting Competition and embarked on a career as a conductor, with engagements in Sweden and abroad.

LOCOMOTIV-MUSIK II

Slovak State Philharmonic Orchestra
 (Košice)
 Mika Eichenholz

Playing
 Time :
 77'56"

- | | |
|--|---|
| 1 JOSEPH LANNER: (9:41)
Dampf-Walzer, Op. 94 | EDUARD STRAUSS: |
| 2 PHILIPP FAHRBACH: (4:17)
Locomotiv-Galopp, Op. 31 | 8 Reiselust, Polka française, Op. 166 (4:00) |
| JOHANN STRAUSS, JR.: | 9 Ohne Aufenthalt, Polka schnell, (2:07)
Op. 112 |
| 3 Wilde Rosen, Walzer, Op. 42 (8:19) | 10 Treuliebchen, Polka française, (4:37)
Op. 152 |
| 4 Vergnügungszug, (3:05)
Polka schnell, Op. 281 | 11 Feuerfunken, Walzer, Op. 185 (7:49) |
| 5 Spiralen, Walzer, Op. 209 (8:44) | 12 Ohne Bremse, Polka schnell, (2:09)
Op. 238 |
| 6 JOSEPH GUNGL: (3:19)
Eisenbahn-Dampf-Galopp, Op. 5 | 13 Von Land zu Land, (3:25)
Polka française, Op. 140 |
| 7 JOHANN STRAUSS, JR.: (9:00)
Accellerationen, Walzer, Op. 234 | 14 Bahn frei, Polka schnell, Op. 45 (2:07) |
| | 15 CARL MICHAEL ZIEHRER: (4:30)
Nachtschwalbe, Polka française, Op. 417 |

Recorded at the House of Arts in Košice from 21st to 25th March, 1992.

Producer: Rudolf Hentsel / Engineer: Gejza Toperczer

Concept and Music Notes: Berth Vestergård

Cover: Train from the Swedish Railwaymuseum, Gävle by Lars Jonsson

Marco Polo acknowledges, with gratitude, the support of
 Prof. Franz Mailer, Wiener Stadt-Bibliothek, Sveriges Järnvägmuseum,
 Gävle, Järnvägmuseet Hyvinkää, NSB Jernbanemuseet,
 DSB Museet Odense, Technisches Museum Wien,
 and of Svenska Strauss-Sällskapet in the production of this CD.



4 891030 234710

MANUFACTURED IN GERMANY.
 ALL RIGHTS RESERVED.
 UNAUTHORISED PUBLIC PERFORMANCE, BROADCASTING
 AND COPYING OF THIS COMPACT DISC PROHIBITED.
 © 1993 HNH International Ltd.
 © 1993 HNH International Ltd.

DDD