

Michael Walter

OPER

Geschichte einer Institution

Mit 26 Abbildungen

J. B. Metzler Verlag

DER AUTOR

Michael Walter ist Professor für Musikwissenschaft an der Karl Franzens-Universität Graz. Er beschäftigt sich vor allem mit der Geschichte der Oper und ihren historischen Kontexten.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-476-02563-0 (Metzler)

ISBN 978-3-7618-2068-1 (Bärenreiter)

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

© 2016 J. B. Metzler Verlag GmbH, Stuttgart
Gemeinschaftsausgabe der Verlage
J. B. Metzler, Stuttgart, und Bärenreiter, Kassel
www.metzlerverlag.de
www.baerenreiter.com



Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem, säurefreiem
und alterungsbeständigem Papier

Einbandgestaltung: Finken & Bumiller, Stuttgart
(Foto: Théâtre Italien, Paris / Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz)
Typografie und Satz: Farnschläder & Mahlstedt, Hamburg
Druck und Bindung: Ten Brink, Meppel, Niederlande

Inhalt

Vorwort VII	III ORGANISATIONSFORMEN 61
Technische Hinweise IX	Einleitendes 63
Dank X	
I SICHTWEISEN I	
Der Zuschauer 3	Unternehmeroper 66
Der Fachmann für öffentliche Verwaltung 6	Kommerzielle Oper und Impresario- System in Italien 66
Die Sängerin 9	Londoner Opernhäuser 96
	USA: Metropolitan Opera 102
	Opéra Comique und die kollektive Theaterleitung in Frankreich 106
	Die Hamburger »Oper am Gänsemarkt« 112
	Mobile Opern- und Schauspiel- truppen 114
	Die Stadttheater in Deutschland und Frankreich 132
II RAHMENBEDINGUNGEN 11	
Geld und Münzen 13	Hof- und Staatsoper 162
Reisen und Geld 13	Die Pariser Opéra 163
Wechsel und Creditbriefe 16	Deutsche Hofoper 196
Bezahlung der Sänger 20	
Wechselgeschäfte der Impresari 23	
Reichstaler 25	
Lire und Zecchini 27	
Pfund Sterling 31	
Französische Livres und Francs 32	
Louis d'or, Doppia di Spagna, Pistole 33	
Einheitliche Währungen 34	
Reisen 37	IV RECHTSFRAGEN 219
Reisebedingungen 40	Theaterrecht 221
Reisen im 18. Jahrhundert 41	Prozesse 228
Reisen im 19. Jahrhundert 47	Kontraktbruch 235
Reisen im 20. Jahrhundert 58	»Theatergesetze« 240
	Gefängnis 246
	Armenabgabe 252
	Zensur 254
	Volljährigkeit bei Sängern und Sängerinnen 267
	Die rechtliche Stellung von Sängerinnen 270

V DIE SÄNGER 277

- Symbolisches Kapital 279
- Gagen und symbolisches Kapital 283
- »Gage« 289
- Die Gagen der Sänger im 18. Jahrhundert 290
- Gehälter an den deutschen Höfen 293
- Kastraten 294
- Die Gehälter an der Pariser Opéra 297
- Die Sängergehälter im 19. Jahrhundert 299
- Die Sängergehälter im 20. Jahrhundert 303
- Gagen im 21. Jahrhundert 304
- Sängergehälter im Vergleich 307
- Die Einnahmen 309
- Altersversorgung 326
- Die Solisten an den kleinen Theatern 331
- Agenten 335

VI AUTOREN 343

- Komponisten, Librettisten und die Oper als Aufführung 345
- Urheberrecht und »Werk« 350
- Der Operndirigent 354
- Angelo Mariani 358
- Die verlorene Macht des Komponisten 361

VII DAS OPERNPUBLIKUM 365

- Kommerz und Niedergang der Oper 369
- Eintrittspreise und Publikum 371
- Eliten 376
- »École du monde« 380
- Publikumsverhalten 383
- Räume 386
- Logenhierarchie 388
- Galerie und Parterre 391
- Dresscode 398
- Claque 402
- Prostituierte im Opernpublikum 405
- 20. Jahrhundert 410

- Anmerkungen 415
- Abkürzungen 455
- Bildquellen 455
- Literaturhinweise 456
- Register 459

im Gebiet der »lateinischen Münzunion« dar. Französischer und belgischer Franc, die italienische Lira und der Schweizer Franken (ab 1868 auch die griechische Drachme) standen jeweils im Verhältnis 1:1 zueinander, d. h. eine Lira hatte denselben Wert wie ein Franc. Wenn also italienische Sänger davon sprachen, dass ein italienisches Theater ihnen einen bestimmten Betrag in »franchi« zahlte, war das gleichbedeutend mit demselben Betrag in Lire und bedeutete in der Regel nicht, dass der Betrag tatsächlich in Francs ausgezahlt wurde. Der Sprachgebrauch ging auf das am Anfang des 19. Jahrhunderts existierende »Königreich Italien« zurück, dessen Staatsoberhaupt Napoléon gewesen war. Er führte im »Königreich Italien« eine Lira mit dem gleichen Wert wie der französische Franc ein, die ebenso wie dieser dezimal aufgeteilt war (1 Lira = 100 Centesimi). Diese »Lira italiana« kam nach 1814 mit Ausnahme des Herzogtums Parma und des Königreichs Sardinien-Piemont außer Gebrauch, ab 1861 wurde die in 100 Centesimi geteilte Lira aber die verbindliche Münze für den neuen italienischen Nationalstaat.

Allerdings hatten die führenden Sänger spätestens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch mit dem amerikanischen Dollar und südamerikanischen Währungen zu kalkulieren. Mit der Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Reisemöglichkeiten stieg die Anzahl der Währungen, mit denen es ein Sänger zu tun bekam, wieder an. Was sich freilich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verbesserte, waren die praktischen Währungshilfsmittel, nämlich Umrechnungstabellen, die übersichtlicher und aktueller wurden, als sie es ein Jahrhundert zuvor gewesen waren.

Reisen

1839, also zu einem Zeitpunkt, an dem sich der Reisekomfort, die Reisezeit und die Gefahrenlage während einer Reise im Vergleich zum 17. und 18. Jahrhundert deutlich verbessert hatten, meinte ein Beobachter der italienischen Verhältnisse:

Wenn die armen Sängerinnen einmal einem Impresario sich verschrieben haben, der in den meisten Fällen mehrere Bühnen auf einmal versorgt, so werden sie wie jede andere Waare betrachtet, die man auf verschiedene Märkte sendet. Wie ein Kreuzfeuer geht es durch Italien, nach allen Spitzen der Windrose. Gewöhnlich gibt es in der Theaterwelt [...] vier Stagioni: Karnevale, Quaresima [...], Primavera und Autunno. Kaum ist an einem Orte eine Saison zu Ende, so wird das Personal eingepackt und nebst Zubehör nach einer andern Stadt gesandt. Kaum daselbst angekommen, geht's los. Die Mantelsäcke sind noch nicht geöffnet, die Hutschachteln nicht losgebunden, so muß schon Probe gehalten werden. Und nun wieder eine Zeitlang unausgesetzt vier bis fünf Vorstellungen in der Woche, die zahlreichen Proben daneben, und dann eine neue Reise in guter oder schlechter Jahrszeit, und dieselbe Historie von Anfang zu Ende. Man braucht sich nicht zu wundern, daß so viele Sängerinnen auf eine oder die andere Weise zu Grunde gehen: man sollte im Gegentheil sich wundern, daß manche diese Strapazen aushalten.⁷⁰

Die Impresari, die hier angesprochen werden, sind jene, die mit mehrjährigen Verträgen Sänger engagierten, um sie an allen Theatern, deren Impresa die Impresari hatten, einzusetzen. Aber natürlich mussten auch Sänger, die nicht bei solchen Impresari unter Vertrag standen, ständig reisen, weil sie bei fast jeder *stagione* das Opernhaus wechselten und bei einem andern Impresario unter Vertrag standen. Im englischen System mussten wegen der vergleichsweise langen *season* im 18. Jahrhundert zunächst Jahresverträge abgeschlossen werden. Die englischen Impresari waren infolge des Fanatismus des Publikums für italienische Sänger auf die aus Italien anreisenden Sänger angewiesen, die wiederum schon wegen der Reisekosten möglichst lange in London blieben. Im 19. Jahrhundert bezog man in London die Spitzensänger teilweise nicht mehr alle direkt aus Italien, sondern vom Pariser Théâtre Italien, was einen regelrechten jährlichen Pendelverkehr zwischen Paris und London auslöste. Dazu kamen die in London von anderen Regionen des Kontinents engagierten internationale Spitzensänger, z. B. jene von deutschen Hofopern, deren Anreisewege länger waren als die der Sänger aus Paris. Französische Sänger in Paris waren, ebenso wie die Sänger an deutschen Hofopern, langfristig engagiert und reisten im 18. Jahrhundert nur in die französische Provinz, weil das von ihnen gepflegte Repertoire außerhalb von Frankreich nicht gespielt wurde. Erst im 19. Jahrhundert kam es auch zu kurzfristigeren Engagements (obwohl ein- und mehrjährige Verträge die

Regel blieben), weil mit dem Anschluss an das europäische Opernsystem durch die Gattung der *grand opéra* und die Popularität der *opéra comique* französische Sänger in Frankreich nicht mehr durch das Repertoire isoliert waren, was dazu führte, dass sie einerseits selbst reisten und andererseits in Paris zunehmend nicht-französische Sänger engagiert wurden, und sei es nur für kurze Gastspiele.

Die internationalen ›Stars‹ bereisten schon im 18. Jahrhundert ganz Europa, von Rom bis nach St. Petersburg und von Wien nach London. Eine Ausnahme bildete mangels Opernhäusern der größte Teil Osteuropas, wo allerdings spätestens seit dem 18. Jahrhundert mobile Truppen herumreisten. Im 19. Jahrhundert weitete sich der Reiseradius aus, weil immer mehr Sänger und Operntruppen seit den 1820er Jahren ihr Glück in Nordamerika, später dann auch in Südamerika suchten. Etwas schwächer war der im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts beginnende ›Zufluss‹ amerikanischer Sänger nach Europa. Und im 20. Jahrhundert wurde die Opernwelt zunehmend zum globalen Dorf, in dem ein Opernstar heute in New York und wenige Tage später in Wien singt, um von dort zu seinem nächsten Auftritt nach Rom zu fliegen. Reisen war und ist für die meisten Sänger, deren Bedeutung mehr als eine lokale ist, eine Grundbedingung des Berufs. Dabei dürften die Sänger zu allen Zeiten, wie etwa Maria Malibran, wenig begeistert von den Beschwerlichkeiten des Reisens gewesen sein, die jedoch für den Erhalt hoher Gagen in kurzer Zeit in Kauf genommen werden mussten. Und vermutlich waren die Sänger auch wesentlich häufiger krank als wir heute wissen. Die europäischen Zeitungen berichteten selten über die krankheitsbedingte Absage von Vorstellungen, aber ein amerikanischer Beobachter schrieb beispielsweise 1852 aus Dresden:

Ich bin mir nicht sicher, ob ich Glück oder Pech hatte, als ich hier die wichtigsten Sänger der Oper von St. Petersburg vorfand, die von ihrem Winter-Engagement in Russland zurückkommen. Diese Leute scheinen immer von irgendeiner Indisposition geplagt zu werden [...]. An einem Abend war Pozzolini, der Tenor, krank – keine Oper; an einem anderen [Abend] Tamburini, der Bass, – wieder keine Oper; und zuletzt [Tacchinardi]-Persiani, der Sopran – schon wieder keine Oper.⁷¹

Das Reisen von Sängerinnen unterschied sich nur in einem Punkt von jenen der männlichen Sänger: Sängerinnen reisten bis zum Ersten Weltkrieg grundsätzlich nicht alleine, sondern immer in Begleitung. Wer mitreiste, richtete sich immer nach den Umständen: Schwester, Mutter, Bruder, Vater, Pflegevater, Tante, Gesangslehrerin, aber auch Freunde bzw. Lebenspartner oder Geliebte, manchmal sogar einfach nur gute Bekannte waren Reisebegleitungen von Sängerinnen. Als die junge Gemma Bellincioni im ausgehenden 19. Jahrhundert auf ihrer ersten Tournee in Spanien und Portugal war, reisten etliche Mütter von Sängerinnen und Ehegatten von »prime donne« mit (und in diesem Fall auch die Ehefrauen von Tenören und Baritonem). Henriette Sontag reiste auf einigen kürzeren Reisen mit Friedrich Beckmann, der damals noch nicht Hofchauspieler war, sondern 1824 am Königstädter Theater in Berlin für kleinere Rollen und als Garderobeinspector engagiert worden war⁷². Maria Malibran reiste eine Zeit lang mit einer »Madame Naldi«, einer Vertrauten, die bei ihr wohnte und auch Malibrans Geld verwaltete. 1832 trennte sie sich von Naldi, als sie begann, mit dem Violinvirtuosen Charles-Auguste de Bériot zu reisen, ihrem späteren Mann. Giulia Grisi reiste mit Mario, mit dem sie auch offen zusammenlebte. In Düsseldorf machte sich im Januar 1843 »Mad. Ernst-Seydler, die für ju-

gendliche Parthien unleidlich schien [...] mit ihrem Reisebegleiter, Herrn Gaudelius, plötzlich heimlich davon⁷³. Pauline Lucca wurde auf ihrer Amerika-Tournee 1873 von ihrer Mutter begleitet. Kathleen Howard wurde in ihrer Zeit in Europa von ihrer Schwester begleitet. Im Gegensatz zu Männern waren als Reisebegleitung bei Sängerinnen auch modische Tiere beliebt. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gehörte neben dem mitreisenden Ehemann auch ein Schoßhündchen schon fast zur ›Standardausrüstung‹. Die Reisebegleitungen der Frauen hatte vor allem eine Schutzfunktion vor Belästigungen auf der Reise, erfüllten aber auch organisatorische Funktionen. Bei Männern und Frauen war, wenn sie es sich leisten konnten, die Mitnahme mindestens eines Dieners (der häufig zugleich als Friseur fungierte) oder einer Magd üblich. Als Antoinette Saint-Huberty 1790 von Paris nach England reiste, wurde sie z. B. von einer Magd und zwei Dienern begleitet. Im ausgehenden 19. Jahrhundert ersetzte bei Sängern und Sängerinnen zunehmend ein Sekretär den Diener oder die Magd, oder er kam hinzu. Dieses Personal war auch ein Statussymbol.

Aber auch Komponisten reisten: deutsche Komponisten wie Johann Adolph Hasse, Georg Friedrich Händel, Wolfgang Amadeus Mozart, Giacomo Meyerbeer und Otto Nicolai nach Italien, Giovanni Paisiello und Giuseppe Verdi nach St. Petersburg, der brasilianische Komponist Antônio Carlos Gomes nach Italien, Richard Wagner von Dresden nach Riga und von dort nach Paris und wieder zurück nach Deutschland, Niccolò Jommelli von Italien nach Stuttgart, Gasparo Spontini von Italien nach Paris und dann nach Berlin. Die Komponisten reisten auch innerhalb Italiens und Deutschlands, und wenn sie Erfolg hatten, vor allem in Italien von einer Stadt zur nächsten. Der Grund für solche Reisen war, dass die Komponisten als Kapellmeister engagiert waren oder ihre Werke selbst einstudieren mussten (oder beides). Die Reisefrequenz der Komponisten war nicht so hoch wie die der Sänger, selbst wenn man bedenkt, dass Hasse und seine Frau zehn Jahre lang zwischen Dresden und Venedig regelrecht pendelten. Aber erst im 20. Jahrhundert sank die Reisefrequenz der Opernkomponisten deutlich, was vor allem daran lag, dass es zunehmend eine klare Trennung zwischen Komponist und Dirigent gab. Ersterer komponierten, letztere studierten die Werke ein. Nur wer als Komponist und als Dirigent berühmt war, wie Richard Strauss, reiste ständig (meist in seiner Eigenschaft als Dirigent), und nicht nur in Europa, sondern auch in Nord- und Südamerika. Komponisten, in ihrer Eigenschaft als Opernkomponist, reisten hingegen schon deswegen weniger, weil sie viel weniger Opern komponierten als die Komponisten des 19. Jahrhunderts, also selbst die Reisen zu den Uraufführungsorten seltener stattfanden. Dennoch bleibt festzuhalten, dass mindestens für die Spitzenkräfte des Opernmetiers, zu denen ab dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auch die Dirigenten gezählt werden müssen, das Reisen zum Geschäft gehörte, wobei der Radius und die Frequenz der Reisen mit dem Bekanntheitsgrad der Personen wuchs.

Im Hinblick auf die Reisenden des Opernbetriebs bedarf die bei ›Normalsterblichen‹ bis ins 19. Jahrhundert hinein üblichste Art des Reisens keiner Betrachtung: die Reise zu Fuß. (Nur für den jungen Goldoni, den späteren Komödiendichter und Librettisten, war die Reise von Pavia nach Rom zu Fuß in Ermangelung von ausreichendem Reisegeld eine Option.) Sänger reisten wie Adelige mit den verfügbaren Verkehrsmitteln. Dennoch war Reisen im 17. und 18. Jahrhundert nicht nur beschwerlich, sondern auch zeitintensiv. Aber im 17. und 18. Jahrhundert hatten Reisende ein anderes Verhältnis zur Zeit als im 20. und 21. Jahrhundert, wie man schon daran erkennen kann, dass in Reiseführern und offiziellen Postdokumenten (also z. B. Verzeichnissen der Posten, an denen man die Pferde wechseln konnte) nur selten die Rede von Reise-

zeiten ist, aber immer von den Entfernungen, etwa von einem Posten zum nächsten, wohingegen man heute an Fahrpläne mit Abfahrts- oder Abflugzeiten und Ankunftszeiten gewöhnt ist, ohne dass man sich im Ernst über die zurückgelegte Strecke klar wäre. Die Kriterien haben sich drastisch geändert: Heute interessieren Zeiten, im 18. Jahrhundert interessierten Strecken. Das hing auch damit zusammen, dass der größere Teil der Reisenden, nämlich Adelige, frei über ihre Zeit verfügen konnten. Diese freie Zeiteinteilung, die Nicht-Abhängigkeit von Zeiten, in denen einem Erwerb nachgegangen werden musste, war geradezu das Kennzeichen des Adels. Nicht weil sie über viel freie Zeit verfügten, sondern weil Reisezeiten oft unberechenbar sein konnten, wurde in italienischen Sängerverträgen (»scrittura«) oder französischen Sängerverträgen für Provinztheater im 19. Jahrhunderts oft ein Zeitraum von einigen Tagen festgehalten, innerhalb dessen sie am Theater, bei dem sie engagiert worden waren, einzutreffen hatten.

Die Reisenden planten ihre Reisezeiten individuell, ob mit dem Pferd, der normalen Postkutsche oder der Extrapost. Das hing auch vom mitgeführten Gepäck ab. Ein eigenes Essbesteck mitzunehmen war auch beim Reisen mit Pferden leicht möglich, eigenes Bettzeug und andere große Gepäckstücke mitzuführen erforderte aber auf jeden Fall eine Reise mit der Kutsche oder mit zusätzlichen Packpferden. Bildungsreisende waren manchmal jahrelang unterwegs, während Sänger wie andere Geschäftsleute an vergleichsweise kurzen Reisezeiten interessiert sein mussten. Dennoch darf man nicht außer Acht lassen, dass noch bis ins 20. Jahrhundert für die meisten Musiker jede Reise auch einen touristischen Nebenwert hatte. Noch Richard Strauss ließ auf seinen Reisen den Besuch keines Museums aus.

Reisebedingungen

Eine Reise erforderte zunächst einmal, dass man sich darüber informierte, wie man von einem Ort zu einem anderen kam, d. h. mit welchem Verkehrsmittel (nicht überall waren alle Verkehrsmittel möglich) und über welche Route. Von Hamburg nach Magdeburg gab es z. B. im 18. Jahrhundert einen »Kauff-Leute Weg« und einen »Land-Kutschen Weg«, deren Wegstrecken sich ab Lüneburg unterschieden. Auch von Hamburg nach Genf gab es zwei unterschiedliche Routen. Von Venedig nach Wien konnte man im 18. und 19. Jahrhundert über Villach und Judenburg reisen oder über Ljubljana, Celje und Graz (beide Strecken wurden dann ab Bruck an der Mur wieder zusammengeführt). Die zweite Strecke war schon wegen der besseren Wirtshäuser vorzuziehen, bot für Einzelreisende aber auch die schnellste Reisemöglichkeit nach Wien, wenn sie nämlich mit dem Postillion fuhren, der die Post transportierte – allerdings musste man dann auch nachts fahren.

Reisende mussten sich nicht nur Pässe, sondern auch Bücher und Landkarten besorgen, in denen die Postwege und die Posten, bei denen man die Pferde wechseln konnte, aber auch die Abfahrtszeiten der Postkutschen verzeichnet waren, falls sie nicht mit der eigenen oder einer gemieteten Kutsche fuhren. Zu bedenken war, welche Reisezeit für welche Gegend am günstigsten war, wo man übernachten wollte, ob man und wie viele Diener mitnehmen wollte, welche Münzsorten man mitnehmen konnte und wie viel Geld man in Form von Creditbriefen oder Wechseln mitnehmen musste, überhaupt: was man mitnehmen konnte und was nicht. Die Sängerin Gertrud Elisabeth Mara etwa war bekannt dafür, dass sie immer Wein mit sich führte,

für den sie teilweise Zoll zahlen musste, an einigen europäischen Zollstationen hätte sogar die Konfiskation des Weins gedroht. Dies alles betraf nicht nur Bildungsreisende, die monate- und manchmal jahrelang reisten, sondern auch Sänger, Komponisten und Impresari, die lediglich von einem Ort zum anderen wollten, wobei generell galt: Je größer die Entfernung zwischen den Orten war, desto komplizierter wurden die Reisevorbereitung und die Reise selbst.

Reisende mussten jahreszeitliche Abhängigkeiten in Kauf nehmen, die die Reise verlängerten, sei es durch notwendige Umwege oder Windflauten auf See, und jahreszeitliche Gefährdungen, etwa auf dem üblichen Weg von Paris nach Mailand über den Mont Cenis: Es sei, so Maria Malibran 1835, eine Reise über eisbedeckte Berge mit Schneehaufen und jeden Moment drohenden Lawinenabgängen⁷⁴. Reisende konnten durch die Wahl einer bequemen Übernachtungsmöglichkeit die Reisezeit verlängern oder die gefährliche Fahrt durch die Nacht wagen, aber in kaum einem Falle ließ sich bei längeren Strecken eine präzise Reisezeit kalkulieren, weil immer mit etwas Unvorhergesehenem zu rechnen war. Als der spätere Sänger Michael Kelly 1779 aus Dublin kommend mit dem Schiff in Neapel eintraf, durfte er zunächst das Schiff nicht verlassen, weil es unter Quarantäne gestellt wurde, da in Afrika die Pest ausgebrochen war. Dasselbe Schicksal erlitt ein Schiff aus Venedig, auf dem sich Sänger und Tänzer befanden, deren Ziel Palermo war.

Der durch Europa reisende Sänger am Anfang des 18. Jahrhunderts unterschied sich von den meisten anderen Reisenden. Weder machte er eine Bildungsreise oder Kavalierstour mit längeren Besichtigungsaufenthalten, noch befand er sich auf einer Pilgerreise oder reiste des Abenteuers wegen. Er wollte, darin ist er vielleicht am ehesten den Diplomaten vergleichbar, schlicht von Punkt A nach Punkt B gelangen, und das mit einem bestimmten Zweck: »Beim gewöhnlichen Reisen und bei Kunstreisen [= Tournen] ist der Unterschied der, daß man bei ersteren ausgibt, bei letzteren einnimmt«, bemerkte Agnese Schebest treffend, und fügte hinzu, dass der normale Reisende nur in den Tag hineinfahre und sich amüsieren wolle⁷⁵, was eben auf Sänger nicht zutraf.

Reisen im 18. Jahrhundert

Die Rekonstruktion der Reisezeiten von Sängern im 18. Jahrhundert ist schwierig, denn die meisten Reisenden, von denen sich Reiseberichte erhalten haben, hatten es keineswegs eilig und überliefern auch keine Reisezeiten, während Sänger es oft eilig und jedenfalls keine Zeit zu verlieren hatten, weil sie an Termine gebunden waren. Die folgende Beschreibung ist deshalb als Annäherung zu verstehen, wobei die Route die Standardroute ist und die Reisezeit aus zeitgenössischen Berichten erschlossen wurde⁷⁶. Die Kosten werden im Folgenden alle in Rthlr. (Reichstaler) umgerechnet, um den Vergleich zu erleichtern.

Wenn ein Sänger um 1720 von London nach Venedig reisen wollte, wie Nicolini (Nicolò Grimaldi), der Star des Londoner Opernwesens, vermutlich in den Spätsommern 1712 und 1717, hatte er eine beschwerliche Strecke auf unbefestigten Wegen vor sich und war fast einen Monat unterwegs, falls er nicht überwiegend ein Pferd ritt, statt die Kutsche zu benutzen, was aber angesichts des üblichen Reisegepäcks unwahrscheinlich ist. (Für Sängerinnen entfiel diese Reisevariante ohnehin.) Von London über Canterbury nach Dover brauchte man mit ei-

ner Kutsche 1 ½ bis 2 Tage. Die Überfahrt von Dover nach Calais dauerte – vorausgesetzt, die Windverhältnisse waren so, dass das Schiff ablegen konnte und man nicht mehrere Tage warten musste – etwa 4 bis 5 Stunden (manchmal wesentlich länger). Schiffe, die erst gegen 14:00 abfuhrten – 1720 verkehrten schon zweimal wöchentlich Paketboote im Linienverkehr (Paketboote waren gewissermaßen das Gegenstück zur Postkutsche auf dem Wasser, beide zeichneten sich durch regelmäßige Abfahrtszeiten aus) – trafen in Calais, einem Hafen mit schwieriger Einfahrt, nicht mehr rechtzeitig vor dem Schließen der Stadttore ein und mussten darum die Nacht über vor dem Hafen ankern. Die Überfahrt kostete in den 1740er Jahren pro Person ca. eine halbe Guinea zuzüglich 5 Shillings für jeden Diener. (Italiener rechneten am Ende des 17. Jahrhunderts mit einem Preis von einer halben Doppia, was dem Betrag in englischer Münze entspricht.⁷⁷) Dazu kamen mindestens 12 Pence Bearbeitungsgebühr für den Zoll. Das wären zusammen ca. 3,5 Rthlr. Nahm man nicht das Paketboot, sondern ein privates Schiff, kostete die Überfahrt ca. 5 Rthlr. (also mit Diener und Zollkosten über 7 Rthlr.). Leopold Mozart mietete sich 1764 für die Überfahrt mit seiner Familie und zwei Bedienten von Calais nach Dover, also insgesamt sechs Personen, ein eigenes Schiff, das 5 Louis d'or (25 Rthlr.) kostete; für 1720 ist ein Preis für ein Mietschiff von 30 Rthlr. überliefert. Mozart nahm noch vier Fremde mit, die jeder einen halben Louis d'or an ihn bezahlten⁷⁸. Dieses Verfahren zur Kostenreduktion war nicht unüblich.

Von Calais brauchte man vier Tage bis Paris. 12 Tage dauerte die Reise von Paris über Auxerre und Chalon-sur Saône bis Lyon, wenn man sich dafür entschied, die Etappe von Chalon-sur Saône bis Lyon per Schiff zurückzulegen (statt den Weg von Lyon über Grenoble zu nehmen). Schiffsreisen hatten auch den Vorteil, dass sie sicherer als Landreisen waren, weil ein Schiff schwer zu überfallen war. Ab Lyon wurde die Reise durch die notwendige Alpenüberquerung schwieriger, denn es ging weiter über Chambéry und die Grajischen Alpen nach Turin. Von Lyon aus nahm man am besten eine »vettura« (einen größeren und stabilen, aber uneleganten Wagen), wobei nötigenfalls das Gepäck auf anzumietende Maulesel geladen wurde. Die Reise mit einer »vettura« hatte den Vorteil, dass der Mietkutscher auch für Verpflegung und Unterkunft sorgte, allerdings war es ratsam, um Problemen mit dem Kutscher (»vetturino«) zu entgehen, mit diesem einen schriftlichen Vertrag abzuschließen und ihm die Hälfte des ausgemachten Preises erst nach erfolgreicher Ankunft zu geben.

Den in 2000 m Höhe gelegenen Pass des Mont Cenis überquerte man am Anfang des 18. Jahrhunderts am besten, indem man auf ein Maultier umstieg oder sich eine Sänfte für umgerechnet ca. 46 Rthlr. mietete (die unten genannte Kostenkalkulation geht nicht von dieser teuren Variante aus, die üblicherweise nur hochgestellte Adelige wählten). Wie für Schiffsreisen galt auch für Pässe und Gebirge: Sie auf einer Reise zu bewältigen war teuer, weil man in gebirgigen Gebieten keine »vetture« benutzen konnte, die mit ihren vier Rädern zu unbeweglich für die schmalen Straßen waren (um Reisewagen über den Mont Cenis zu transportieren, wurden diese auseinandergenommen und auf Maultiere verladen). Darum musste man, wollte man nicht zu Fuß gehen, entweder auf Pferde, Maultiere oder Sänften umsteigen oder, wie in einigen Gebieten Savoyens, eine zweirädrige und darum beweglichere »Sedie« nehmen. Beim Abstieg vom Mont Cenis war es jedenfalls sicherer, vom Maultier abzusteigen, zu Fuß zu gehen und das Maultier an der Leine mitzuführen. Erst ab 1758, als der Saumweg über den Mont Cenis zur mit Kutschen (vor die zusätzliche Zugtiere gespannt werden mussten) befahrbaren Straße ausgebaut worden war, wurde die Reise über den Pass bequemer, war aber vor allem im Win-

ter wegen der drohenden Lawinen immer noch gefährlich. Im Mai 1825 war der französische Tenor Gilbert Duprez auf dem Weg von Paris nach Mailand – immerhin dauerte die Fahrt nur noch sechs Tage – ebenso wie seine Mitreisenden noch gezwungen, bei einem Teil des Bergwegs aus dem Wagen auszusteigen und zu Fuß zu gehen. Nachdem 1868 eine erste Eisenbahnstrecke über den Mont Cenis in Betrieb genommen worden war, wurde 1871 der Mont Cenis-Tunnel und die dazugehörige Eisenbahnstrecke eröffnet.

Die Etappe von Lyon nach Turin dauerte 7 Tage. In Turin stieg man (wenn man es bequem haben und die Straße über Mailand vermeiden wollte) auf ein Schiff um, und fuhr den Po hinunter, um über Casale Monferrato, Valenza, Piacenza, Cremona, Casalmaggiore, Ostiglia, Stellata und schließlich über Loreo und Chioggia nach Venedig zu kommen. Die Reisekosten betrugen mindestens zwischen 50 und 80 Rthlr. Dies waren aber allein die Reisekosten. Dazu kamen noch die Kosten für Übernachtungen und Nahrung, Zollgebühren sowie ›Trinkgelder‹ (realiter Bestechungsgelder) für Zöllner (in den 1830er Jahren lag der ›Tarif‹ für diese Fälle in Frankreich bei 5 bis 10 Fr.⁷⁹) und ›Trinkgelder‹ für Kutscher (realiter eine häufig mehr oder weniger festgelegte zusätzliche Entlohnung), die zu entrichtenden Gebühren in den Häfen Calais und Dover, etliche kleinere Beträge für diverse Gebühren und Dienstleistungen sowie gegebenenfalls die Gebühr für einen Kabinenplatz auf dem Paketboot von Dover nach Calais. Verständlicherweise war einer der verbreitetsten Ratschläge für Reisende jener, sparsam zu sein.

Auch innerhalb Italiens waren Reisen nicht billig. So musste man von Bologna nach Rom mit Kosten von ca. 14 Rthlr. rechnen. Von Venedig nach Wien über Villach, Judenburg und Bruck an der Mur konnte man für etwa 45 Rthlr. gelangen (wobei die Benutzung einer »vettura« anzuraten war), von Venedig über Innsbruck nach Augsburg für etwa 51 Rthlr. 1717 rechnete der sächsische Kurprinz für die Reise von Venedig nach Dresden mit Kosten von 80 Ducati, also rund 65 Rthlr. pro Sänger, wobei in den Kosten jeweils der Diener der Sänger bzw. die Magd der Sängerin eingeschlossen waren⁸⁰. Wenn man bedenkt, dass 1709 für die Reise einer Person von Venedig über Innsbruck und München nach Augsburg ca. 38 bis 40 Rthlr. zu veranschlagen waren, dürften die sächsischen Vorstellungen realistisch gewesen sein.

Es ist darum weder verwunderlich, dass ein Hof wie Dresden italienischen Sängern (aber auch dem Kapellmeister Carlo Pallavicino) 1717 die Reisekosten von und nach Venedig erstattete – bzw. erstatten musste, um das Engagement zu ermöglichen –, noch, dass Paolo Rolli 1729 Senesino darauf hinwies, ihm drohe bei einem Gehalt von 1000 £ ohne Benefizveranstaltung und Reisekosten die baldige Pleite⁸¹. In £ umgerechnet ergeben die genannten Reisekosten zwischen London und Venedig zwar nur einen Betrag zwischen 12 und 18 £, dazu kamen aber neben den oben erwähnten Kosten bei Senesino, der vermutlich mit seinem Bruder reiste, zweifellos noch die Kosten für mindestens einen Diener⁸² und gegebenenfalls erhöhte Kosten für das Gepäck sowie die Übernachtungskosten. Die Gesamtreisekosten sind dadurch kaum zu kalkulieren, zumal ein Diener Tagegeld erhielt, es aber andererseits auch in den Gasthäusern häufig einen Nachlass für die Übernachtung des Dieners gab, wobei davon auszugehen ist, dass eine Person wie Senesino für die Übernachtung zwei Zimmer anmietete. Selbst wenn man sich dabei in das Reich der Spekulation begibt, scheinen für die Reise London – Venedig schon Transportkosten für einen Sänger wie Senesino mit Diener von zwischen 40 £ und 50 £ eher viel zu tief als zu hoch gegriffen zu sein. Die Reisekosten für eine Reise von London nach Oberitalien insgesamt hätten dann wohl kaum unter der Jahresmiete (nämlich 60 bis 70 £) für

ein Haus in einer der besseren Londoner Wohngegenden gelegen (allerdings waren die Mietpreise für Wohnhäuser in London nach oben offen⁸³).

Senesino ist vielleicht, wie auch Mara, überwiegend in einer eigenen Kutsche gereist, für die er nur die Postpferde anmietete. Mara reiste gelegentlich, aber wohl nur in Norddeutschland, auch mit eigenen Pferden, wodurch Friedrich II. ihre Reisen nicht nachverfolgen konnte, während ansonsten die Postpferde beim Berliner Kommandanten »vorbestellt« werden mussten, was im Fall von Mara die Gefahr einer Meldung an den König implizierte. Für die Reise in einer eigenen Kutsche war aber neben dem Kutscher mindestens ein Bedienter Voraussetzung, der immer voraus ritt, damit an der Poststation die Pferde rechtzeitig bereitgestellt wurden. Die Kosten lassen sich bei Reisen in einer eigenen Kutsche – zumal wenn es sich bei dieser um eine Sonderanfertigung handelte, wie jene Kutsche, mit der Mara 1787 von London nach Turin reiste – nicht abschätzen.

Reisen war umständlich und beschwerlich. Es war keineswegs selten, dass Kutschen umkippten, Achsbrüche hatten oder im Morast steckenblieben – ganz zu schweigen von alkoholisierten Kutschern. Gegen letztere ließ sich offenbar kaum etwas ausrichten. Um das Umkippen der Kutsche durch Fahrfehler zu vermeiden, drohte man den Kutschern der preußischen Post im 18. Jahrhundert zeitweise eine Prügelstrafe an, was allerdings ergebnislos geblieben zu sein scheint. Glücklich war, wer einen Kutschenunfall mit Humor nehmen konnte, wie Agnese Schebest, die 1837 mit ihrer Schwester in der eigenen Kutsche von München nach Paris reiste:

Den hohen Berg bei Ellwangen fuhr der Postillon schlappig und leichtsinnig genug herunter, ohne den Hemmschuh einzulegen. Der schöne Wagen neigte sich nach der rechten Seite – zum Glück noch – denn links ging's steil hinab, wie in einen Abgrund. Ehe wir's uns versahen, stürzte derselbe mit Knicken und Krachen kopfüber. Da lagen wir nun, die Schwester hatte sich beim Fall die Stirne am oberen Fensterrand blutig geschlagen, Karoline [die Bedienstete] gleichfalls. Was machte nun der Postknecht? – er streckte seine Nase zum oberen, gleichfalls zerbrochenen Fenster herein und sagte nicht etwa: Verzeihen Sie! Es ist mir recht leid, Ihnen solchen Schaden und solches Unglück bereitet zu haben u. s. f. Nein, alles das sagte er nicht, sondern schwäbelte nur die Worte mit verdatterter Stimme herein: »Höret se meine Dame, der Wage ischt umg'falle!« So viel hatten wir freilich auch bemerkt.⁸⁴

In den Bergen mussten wegen der Steigungen und des Gefälles häufig zusätzliche Pferde angespannt werden oder das Gespann gegen Maultiere oder Ochsen (wie etwa in der Obersteiermark auf der Route von Venedig nach Wien) ausgetauscht werden. Bei der Kanalüberfahrt wurden die meisten Reisenden, wie Gioachino Rossini 1824, der nach einer stürmischen Überfahrt eine volle Woche bettlägerig war, seekrank – mit den bekannten physischen Folgen (im 19. Jahrhundert gab es dann Damen, die genau wegen dieses physischen Effekts kurze Schiffsfahrten antraten, die ihrer Schönheit zu Gute kommen sollten – das war gewissermaßen die radikale, wenn auch schnelle Variante einer Kur zur Gewichtsverringerung). Leopold Mozart versuchte 1764 Geld zu sparen, indem er auf den Kauf eines Antibrechmittels verzichtete, und musste sich darum während der Überfahrt ständig übergeben⁸⁵.

Reiste man in einer Gruppe, also einer Kutsche, sei es eine Kalesche oder eine »vettura«, senkte das sowohl die Reisekosten (was in der obigen Rechnung schon berücksichtigt wurde) als auch das Sicherheitsrisiko, denn die Gefahr, überfallen und ausgeraubt zu werden, war

geringer als bei einer Reise zu Pferde und allein. Der Nachteil von Gruppenfahrten war, dass manche Mitreisende wegen mangelnder Körperhygiene stanken oder den anderen Mitreisenden durch dauerndes oder dummes Gerede auf die Nerven gingen. Umgekehrt war es ratsam, nicht allzu gesprächig zu sein, vor allem in Bezug auf die mitgeführte Barschaft, denn der Ehrlichkeit der Mitreisenden konnte man nicht sicher sein, und gerade in Italien gab es allzu viele Gasthäuser, bei denen man die Zimmer nachts nicht abschließen konnte, was einen Diebstahl erleichterte – übrigens nicht nur von Geld: Auch ein mitgeführtes Essbesteck aus Silber oder Schmuck waren gefährdet. In Scribes und Aubers *opéra comique Fra Diavolo* (1830) wird genau diese Situation für komische Effekte im zweiten Akt benutzt. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde vor Überfällen in Italien nachhaltig gewarnt, vor allem im Gebiet um Rom und um Neapel. Empfohlen wurde daher die Begleitung durch einen oder mehrere Gendarmen, denen man wenig zahlen musste, die manchmal allerdings auch nicht viel nützten.

Ein nicht zu vernachlässigender Faktor war der Verdruss mit dem Zoll. Zwischen London und Venedig gab es im 18. Jahrhundert mindestens ein halbes Dutzend Zollstationen. In den meisten wurden Teile des Gepäcks oder das ganze Gepäck durchwühlt, nach verzollbaren Gegenständen gesucht (es gab Zollstationen, wie jene in Calais, deren Zöllner berüchtigt waren) und anschließend das Gepäck abgestempelt und häufig verplombt. Die Verplombung sollte im Prinzip das Durchwühlen des Gepäcks in den auf der Reise liegenden Zollstationen verhindern – aber dem Prinzip musste der Reisende nicht selten durch kleinere Barzuwendungen an die Zöllner nachhelfen. Zudem musste das Gepäck in den Häfen erst zur Zollstation gebracht werden, was nicht selten, nämlich wenn man abends eintraf (was üblicherweise der Fall war, wenn man z. B. von Paris nach Calais reiste), zu einer weiteren Reiseverzögerung führte, da die Zöllner sich erst am nächsten Morgen mit dem Gepäck beschäftigten. Hinzu kamen kulturelle Missverständnisse. Wenn ein preußischer Reisender in den 1830er Jahren beklagte, dass er ständig Bestechungsgelder für Zöllner in Oberitalien zahlen musste⁸⁶, dann nur darum, weil er die immer noch existierende oberitalienische Praxis nicht begriffen hatte: Man gab den Zöllnern ein Trinkgeld, woraufhin diese vom Durchsuchen des Gepäcks absahen. In Süditalien hingegen durchsuchten die Zöllner unbeeinflussbar penibel jedes Reisegepäckstück. Die englischen Zöllner hatten keine Eile mit ihrer Arbeit, aber es war nicht ratsam, Eile anzumahnen, denn die Zöllner seien, so ein Reiseführer, wie alle Engländer völlig humorlos – was keine Einzelmeinung war und gewiss von Michael Kelly bestätigt worden wäre, der 1787 versuchte, einige in Paris erworbene Drucke und Schmuckstücke von geringem Wert zu schmuggeln, dabei aber von einem »luchsäugigen«⁸⁷ Zöllner erwischt wurde. Ein Bestechungsversuch scheiterte und die Pariser Waren wurden beschlagnahmt.

Ein ebenso großes Problem war der Pass (für den häufig wiederum eine Gebühr zu entrichten war), den man in jedem Staat, ja in jeder Stadt, brauchte. War man etwa in Calais angekommen, musste man sich zum Stadtkommandanten begeben, der einen Pass für die Reise nach England ausstellte. (Calais mit seiner Zitadelle galt als Festung und in Festungen war der Festungskommandant für das Ausstellen des Passes zuständig.) Einen Pass ließ man sich üblicherweise in seinem Heimatort ausstellen, und es war ratsam, diesen immer mit sich zu führen, auch wenn er, abgesehen von Ländern, in die man nur mit Pass einreisen durfte, selten vorzuzeigen war. Zusätzlich brauchte man einen Pass von jenem Staat, aus dem man aktuell abreiste. Diesen besorgte man sich entweder beim Gesandten seines Heimatlandes oder dem Gesandten jenes Staats, in den man zu reisen beabsichtigte. Häufig war zusätzlich noch ein

Gesundheitspass notwendig. Unter diesen Umständen war es in Italien günstig, wenn der Pass von einer möglichst hochgestellten Persönlichkeit unterschrieben war, denn dann galt er meist zugleich als Gesundheitspass und konnte den Reisenden zudem vor der Untersuchung seines Gepäcks bewahren. Auch Charles Burney, der englische Musikgelehrte, hoffte 1772 auf seiner Reise nach Berlin, durch die Ausstellung eines Passes in Treuenbrietzen, der ersten preußischen Stadt, durch die er kam, vom Berliner Zoll unbehelligt zu bleiben, musste aber dennoch eine peinliche und gründliche Durchsuchung seines Gepäcks über sich ergehen lassen⁸⁸.

Im 19. Jahrhundert gab es Veränderungen im Detail, aber das Prinzip blieb gleich. 1852 etwa musste sich Guglielmo Brenna, der Sekretär des Teatro La Fenice in Venedig, erst einen Pass ausstellen lassen, um zu seinen dringenden Besprechungen mit Verdi in Busseto, das im Herzogtum Parma lag, reisen zu können. Verdi selbst benötigte jedes Mal einen Pass, wenn er Parma verließ oder durch Europa reiste, und in Mailand musste er diesen nach 1848, wie jeder andere auch, gegen eine »Sicherheitskarte« eintauschen, deren Besitz verhinderte, dass man als Ausländer von der Polizei festgenommen wurde. Um während der Proben zu *Ernani* in Venedig einen Tenor in Verona hören zu können, musste Verdi sich in Venedig einen Pass ausstellen lassen, obwohl Verona ja ebenfalls im Königreich Lombardo-Venetien lag. 1849 konnte der geflüchtete Richard Wagner nur deshalb von Zürich nach Paris reisen, weil zwei Kantionssekretäre dafür sorgten, dass er einen (Züricher) Pass ausgestellt bekam. (Auf der Flucht hatte Wagner den abgelaufenen Pass eines Professors Widmann mit sich geführt, den er brauchte, um die sächsische Grenze überqueren zu können.) Zum Pass kamen noch die notwendigen Visa. Brenna brauchte für seinen Besuch in Busseto ebenso ein Visum wie Meyerbeer im September 1851 für eine bevorstehende Reise, als er einen ganzen Vormittag damit verbrachte, sich in Berlin die Visa vom französischen, englischen und belgischen Botschafter zu holen. Die Beispiele ließen sich beliebig vermehren und zeigen, dass an spontane, ungeplante Reisen im 18. Jahrhundert gar nicht und im 19. Jahrhundert nur bedingt zu denken war (Verdi und Meyerbeer hatten, als sie bekannt geworden waren, in dieser Hinsicht durchaus einen Prominentenbonus). Bei der Besprechung mit Brenna in Busseto sollte auch der Librettist Francesco Maria Piave anwesend sein, der aus dem etwa 20 Kilometer entfernten Cremona anreiste. Verdis Diener, der ihn abholen sollte, konnte ihm nur bis zum südlichen Po-Ufer entgegenkommen, wo er wartete, weil er über keinen Pass verfügte, der es ihm erlaubt hätte, den Fluss zu überschreiten. Piave musste also die 2 Kilometer zum Po-Übergang zu Fuß gehen.

Der Pass konnte auch leicht zum Druckmittel werden, insbesondere in Neapel. Als Domenico Barbaja die *Impresa* des Wiener Kärntner-Theaters übernommen hatte und den Bassisten Luigi Lablache, den König Ferdinando I. sehr schätzte, nach Wien kommen lassen wollte, verweigerte diesem der König zunächst die Ausstellung eines Passes. Auch sonst befand sich Barbaja ständig in Gefahr, dass die Regierung, weil sie um die Qualität der Vorstellungen in Neapel fürchtete, das Ausstellen von Pässen an die Sänger verhinderte⁸⁹. Donizetti wiederum fürchtete 1838, nachdem er auf seine Kandidatur für den Posten des Direktors des Konservatoriums in Neapel, die auf politischen Widerstand gestoßen war⁹⁰, verzichtet hatte und als Professor des Konservatoriums zurückgetreten war, dass man seinen Pass einbehalten würde, was eine geplante Reise nach Paris unmöglich gemacht hätte.

Reisen im 19. Jahrhundert

Eine der abenteuerlichsten Musikerreisen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Wagners von Riga nach London. Karl von Holtei, Theaterdirektor am deutschen Theater in Riga von 1837 bis 1839, hatte große Mühe, Darsteller für das Theater anzuwerben, was auch an den ungünstigen Verkehrsverhältnissen lag: Das Schiff aus St. Petersburg legte in Riga nicht an, eine Bahnverbindung gab es noch nicht, die preußische Postkutsche verkehrte nur bis zum etwa 35 Kilometer nordöstlich von Tilsit (Sowjetsk) gelegenen Taugoggen (Tauragė), von wo es noch mehr als 230 Kilometer bis Riga waren: »Kein [Bühnen-]Mitglied wagte sich so weit ohne sichernden Contract, und wen ich einmal hatte, den mußst' ich mindestens ein Jahr lang behalten, mochte er gut oder schlecht sein.«⁹¹

Sowohl die vorgesehene erste tragische Liebhaberin als auch die vorgesehene Primadonna unterschrieben zwar den Kontrakt und kassierten einen Vorschuss sowie Reisegeld, erschienen aber nicht in Riga. (Die Sängerin war im Gegensatz zur Schauspielerin so anständig, das Geld zurückzuzahlen, Holtei verschweigt diskret ihren Namen: es war Marianne Katharina Ernst-Seidler, die zuvor Primadonna des Frankfurter Theaters gewesen war und deren spätere Flucht aus Düsseldorf oben erwähnt wurde). Etwas leichter war es, einen arbeitslosen Musikdirektor zu engagieren, der an einer Tätigkeit an einem schlecht erreichbaren Ort nachhaltig interessiert war, weil ihn seine Gläubiger verfolgten: Richard Wagner reiste, nachdem er zuvor sich von Dresden nach Berlin begeben hatte, wo er mit Holtei seinen Kontrakt als Kapellmeister abgeschlossen hatte, mit einem Kaufmannsschiff aus Lübeck an, musste die Reise allerdings in Travemünde wegen schlechten Wetters für 8 Tage unterbrechen und erreichte Riga erst nach einer Reisezeit von knapp 3 Wochen. Eine direkte Linienverbindung von Lübeck nach Riga gab es nicht (nur zwischen Lübeck und St. Petersburg verkehrte einmal wöchentlich ein Dampfschiff).

Nach dem Ende seines Kontrakts⁹² und wieder auf der Flucht vor seinen Gläubigern verließ Wagner, der nach Paris reisen wollte, Mitau (Jelgava, etwa 40 Kilometer südwestlich von Riga), wo die Rigaer Truppe im Sommer immer ein Gastspiel gab, am 9. Juli 1839 mit der Extrapost Richtung Tilsit. Mitau lag an der üblichen Postkutschenstrecke von St. Petersburg über Riga zur preußischen Grenze. Es gab mehrere Transportmöglichkeiten: eine Britschke (ein vierrädriger gefederter Wagen) mit der schweren Post, d. h. als langsames Gefährt, war die billigste Variante und kostete von St. Petersburg bis zur Grenze 17 Silberrubel⁹³, die Kutsche mit leichter Post kostete schon 30 Silberrubel und die teuerste Variante war die Extrapost, entweder als zweiseitiges Cabriolet oder als (vermutlich dreisitzige) Kalesche mit Klappverdeck und gefederten Sitzen für 35 Silberrubel (ca. 37 preußische Taler). Als Extrapost wurde aber auch die Möglichkeit bezeichnet, einen eigenen Wagen zu benutzen und nur die Pferde (samt Postillion) anzumieten. Das war offenbar die Möglichkeit, die Wagner nutzte, denn er schreibt in seinen Erinnerungen, sein Königsberger Freund Abraham Möller habe ihm angeboten, mit »seinem Reisewagen mit Extrapost« bis zur preußischen Grenze zu fahren. Offenbar handelte es sich um den Wagen, mit dem Möller nach Riga gekommen war, um Wagner zu besuchen. Möller fuhr, vermutlich mit der regulären Post, nach Preußen voraus. Bis zur Grenze brauchte Wagner zwei Tage (die übliche Reisegeschwindigkeit mit einer Kutsche betrug ca. 7,5 Stundenkilometer). Wagner berichtet nichts von Mitreisenden, sodass er vermutlich mit seiner Frau Minna eine zweiseitige

Kalesche benutzte, die wegen des Gepäcks so überfüllt war, dass sein Neufundländer Robber zunächst nicht in den Wagen passte und nebenher laufen musste, bis es Wagner doch noch gelang, ihn im Wagen unterzubringen. Angesichts der geplanten illegalen Grenzüberschreitung wären weitere Mitreisende auch gefährlich gewesen.

Um die Grenzkontrolle zu umgehen, holte Möller das Ehepaar Wagner in einem kleinen Wagen auf der russischen Seite ab und brachte es zur Grenze, die Wagner nachts unter Zuhilfenahme eines Führers überquerte. Dieses, wegen der Grenzwachen, die Schießbefehl hatten, nicht ungefährliche Manöver war notwendig, weil Wagner und seine Frau Minna keine Pässe hatten, denn einer der Gründe, warum man sich vor der Abfahrt aus einer Stadt einen Pass ausstellen lassen musste oder diesen, wenn er abgegeben worden war, zurückfordern musste, war, dass der entsprechenden Person damit bescheinigt wurde, keine Schulden zu hinterlassen. Wagners Gläubiger hatten darum in voller Rechtskonformität dafür gesorgt, dass der Kapellmeister seinen Pass nicht zurückerhielt. Aus der Tilsiter Niederung reiste Wagner dann über Land zum preußischen Hafen Pillau (Baltijsk), wobei sich erhebliche Schwierigkeiten dadurch ergaben, dass er Königsberg wegen seiner dortigen Gläubiger auf Nebenwegen umfahren musste.

Wagner vermied die Postkutsche von Königsberg nach Paris seinen eigenen Angaben zufolge, weil die Reise mit seinem Neufundländer Robber in einer Postkutsche nicht zu bewältigen gewesen wäre. Abgesehen von der Größe des Hundes, an die Wagner dachte, war in Preußen das Mitnehmen von Tieren in Postkutschen grundsätzlich und strengstens untersagt. Zudem war die Schiffsfahrt mit einem Segelschiff nach London und von dort wieder nach Paris billiger, als es die Postkutschenfahrt quer durch Europa gewesen wäre. Ein nur beiläufig erwähnter Grund dürfte aber der ausschlaggebende gewesen sein: Der Kapitän des Kaufmannsschiffs war bereit, die Reisenden ohne Vorweisen des Passes aufzunehmen. Wagner und seine Frau mussten deshalb heimlich vor Tagesgrauen auf das Schiff schleichen (der Hund wurde mit Seilen entlang der Schiffswand hochgezogen) und sich unter Deck verbergen. Die Schiffsfahrt nach London sollte acht Tage dauern, nach sieben Tagen hatte man aber erst Kopenhagen erreicht. Nach weiteren zwei Tagen geriet das Schiff im Kattegat in einen Seesturm, dem der Kapitän durch das Anlaufen eines norwegischen Hafens bei Arendal entgehen wollte. Zwei Tage später versuchte der Kapitän erneut nach London zu segeln, doch trotz Lotse kollidierte das Schiff mit einem Felsen und musste in einen Hafen bei Tromsø (Tromøy) zurück, um untersucht zu werden. Am 1. August ging es dann weiter, am 6. August brach jedoch erneut ein Sturm los. Als sich dieser gelegt hatte, erwies sich, dass der Kapitän wegen des bedeckten Himmels nicht hinreichend navigieren konnte und nicht wusste, wo sich das Schiff befand, sodass er einfach einem anderen Segelschiff hinterherfuhr, aber sofort den Kurs wechselte, als dieses auf eine Sandbank auffuhr. Immerhin brachte ihn dies auf die Idee, dass sich das Schiff vor der holländischen Küste befinden müsse, und er begann, gegen den Wind Richtung England zu kreuzen. Am 12. August und erneut von stürmischem Wetter geplagt, lief das Schiff dann endlich in die Themse ein. Um schneller nach London zu gelangen, stieg Wagner auf ein Dampfschiff um. Statt acht Tage hatte die Überfahrt von Pillau nach London also drei Wochen gedauert. Von London reiste Wagner dann, wie er schreibt, mit dem Dampfschiff nach Boulogne-sur-Mer ab, weil er dort Meyerbeer treffen wollte, wobei die Route vermutlich noch über Dover (von dort gab es eine Dampfschiffverbindung nach Boulogne-sur-Mer) führte.

Nur wenig später, ab 1843, konnte man von London mit der Bahn nach Folkstone fahren

und dort das Dampfboot nach Boulogne-sur-Mer besteigen. Die Fahrtzeit von London nach Boulogne-sur-Mer betrug etwa 6 Stunden. Diese Verbindung nach Paris benötigte insgesamt eine Reisezeit von 26 bis 27 Stunden. Die schnellste Route von London nach Paris war Ende der 1840er Jahre die über Brighton nach Dieppe, wo man die Eisenbahn nach Paris bestieg. Man war dann in etwa 16 bis 17 Stunden in Paris. Der Preis war in beiden Fällen gleich und betrug ungefähr 17 preußische Taler pro Person, was, verglichen mit den Reisekosten des 18. Jahrhunderts, preisgünstig war – aber noch teuer genug, wenn man bedenkt dass Wagner in dieser Zeit 14 Taler monatliche Miete für seine Dresdener Wohnung zahlte. Nach Errichtung der Bahnlinie von Boulogne-sur-Mer nach Amiens (wo man in den Zug nach Paris wechseln konnte – die Strecke von Paris über Amiens nach Lille war im Juni 1846 eröffnet worden) verkürzte sich die Reisezeit von Paris nach London ab 1849 im günstigsten Fall auf 14 Stunden.

Natürlich gab es besondere Gründe für Wagners eigenartige Reiseroute, aber einiges lässt sich durchaus verallgemeinern. Dass Wagners Wagen auf dem Weg nach Pillau umkippte, war nicht ungewöhnlich und ein Ereignis, das auch bei normalen Postkutschen noch im 19. Jahrhundert immer wieder eintrat. Die Abfahrt des Schiffs in Pillau verspätete sich um mehrere Tage, was bei Segelschiffen, die auf den richtigen Wind warten mussten, natürlich nicht selten vorkam, sodass eine präzise zeitliche Reiseplanung schwierig war. Die Fahrt über die Ost- und Nordsee war immer gefährlich, auch Holtei hatte gefürchtet, dass eine von ihm aus Kopenhagen engagierte Schauspielerin Opfer des Meeres werden könnte. (Hätte er gewusst, dass im Dezember 1697 der französische Theaterdirektor Gautier auf dem Schiffswege nach Marseille samt Theatermaschinen, Dekorationen und einem Teil des Personals bei einem Sturm untergegangen war, wäre er vermutlich noch besorgter gewesen⁹⁴.)

Dort, wo es keinen Linienverkehr mit Paketbooten gab, war man darauf angewiesen, ein Kaufmannsschiff zu finden, das den gewünschten Hafen anlief. Wo es möglich war, versuchte man allerdings im 19. Jahrhundert, Dampfschiffe für die Reise zu verwenden, weil diese schneller, bequemer und zuverlässiger als Segelschiffe waren. Wagners Passproblem war, wenn man bedenkt, dass sich auch Sänger häufig verschuldeten, vielleicht nicht ganz so singulär wie man zu glauben geneigt ist – nur verewigten andere dieses peinliche Problem nicht in Memoiren. Wagner gibt an, er sei in Gravesend auf ein Dampfboot umgestiegen, weil dieses schneller in London gewesen sei. Wenn er eines der 16 zwischen London und Gravesend verkehrenden Dampfboote genommen hatte, war er in der Tat in etwa 1 ½ Stunden in London. Aber was noch viel wichtiger war: Die Verbindung mit dem Dampfschiff war eine Binnenverbindung, d. h. es ist unwahrscheinlich, dass in London die Pässe der Passagiere kontrolliert wurden, was bei der Ankunft mit dem Segelschiff unausweichlich der Fall gewesen wäre, sodass Wagner sich nur nachts risikoreich an Land hätte schmuggeln lassen können. In London muss sich Wagner, auf welchem Wege auch immer, einen Pass besorgt haben, denn ohne diesen wäre die Überfahrt über den Kanal und die Einreise nach Frankreich nicht möglich gewesen.

Für das Reisen in der Postkutsche benötigte man selbst als arrivierter Komponist, der die gehobenen Reisebedingungen in Anspruch nehmen konnte, eine gewisse Furchtlosigkeit und starke Nerven. Im März 1842 schrieb Donizetti an seinen Freund Tommaso Persico über die Reise von Bologna nach Wien:

Du würdest Dich totlachen, wenn ich Dir von meiner Reise hierher erzählen würde – die Federn [des Wagens] gebrochen, Räder, die zerschmettert wurden, losgedrehte Schrauben, keine Pferde [zum Wechselln] an der Poststation, öliges Essen in Klagenfurt, Bahnfahrt, um nach Wien zu kommen [...]⁹⁵

Das bedeutete nicht, dass Donizetti ab Klagenfurt mit der Bahn fuhr, denn zunächst musste er weiter mit der Kutsche durch die obersteirischen Berge über Judenburg, Bruck an der Mur, Mürzzuschlag und Schottwien nach Neunkirchen fahren. Im März 1842 konnte er dann ab Neunkirchen (die Verlängerung nach Gloggnitz wurde erst im Mai 1842 eröffnet) in die Bahn einsteigen und ca. 64 Kilometer über Wiener Neustadt, Baden und Gumpoldskirchen nach Wien fahren, wobei ihn die Reise in den grünen Wagen der ersten Klasse 2 Gulden und 20 Kreuzer kostete. Die Fahrtdauer zum »Hauptstationsplatz«⁹⁶ in Wien war, obwohl Lokomotiven mit maximal 40 PS benutzt wurden, überraschend schnell und betrug ca. 1 ½ Stunden (heute ca. 1 Stunde). An der »Linie« (dem ehemaligen Linienwall), welche die Steuer- und Zollgrenze Wiens bildete – konkret an der Belvedere-Linie in der Nähe des Schlosses Belvedere, also wenige Schritte vom »Hauptstationsplatz« entfernt –, wurde ihm nach der Kontrolle des Gepäcks wie jedem anderen der Pass abgenommen und ihm dafür ein Empfangsschein ausgestellt, der zugleich als Merkblatt diente, wie man sich in Wien zu betragen hatte. Für Schmuckstücke aus Edelmetall, Uhren oder Ringe erhielt Donizetti, falls er sie mitführte, eine »Freidollette«, mit Hilfe derer er Gegenstände, die nicht verzollt werden mussten, wieder zollfrei ausführen konnte. Hätte er verbotene Bücher mit sich geführt, wären ihm diese abgenommen und bis zu seiner Abreise aufbewahrt worden. Die Reise von Wien nach Italien wurde erst durch die, sich 1842 noch im Projektstadium befindende, Bahnlinie von Wien nach Triest erheblich verkürzt.

Für seine Reise von Wien nach Paris im Juli 1843 erwarb Donizetti eine eigene Kutsche und fuhr über Linz, München, Stuttgart, Karlsruhe und Straßburg nach Paris. Die Kutsche erwies sich jedoch als Fehlkauf, denn sie war stark pannen anfällig und nicht wasserdicht, was dazu führte, dass Donizetti und seine Begleiter – sein Diener und sein Schüler Matteo Salvi – mehrfach durchnässt wurden.

Der Agent Carl Albert Sachse hat 1853 in der ersten Auflage seines Statistischen Handbuchs für Bühnenvorstände, Bühnenkünstler und Bühnenfreunde⁹⁷ Informationen geliefert, aus denen hervorgeht, was für reisende Sänger wichtig zu wissen war. Zu Frankfurt am Main etwa gibt er die Reisemöglichkeiten (mit Abfahrtszeiten und Preisen) an. Dazu gehören die Dampfschiffahrt- und Eisenbahnverbindungen zwischen Frankfurt und den unmittelbaren Nachbarstädten, aber auch die Anschlussmöglichkeiten an Fernverbindungen über Köln, d. h. die Anschlussmöglichkeiten nach Brüssel, Paris und London. Daneben war die Wohnmöglichkeit wichtig, für Frankfurt wurden der »Weisse Schwan« (inklusive der Preisspanne für den Mittagstisch mit und ohne Wein), das Hotel Schröder und das Hotel Steinberg genannt. Für das damals nur unwesentlich kleinere Graz gibt Sachse an: »Die elegantesten Hôtels sind: Erzherzog Johann (Sackgasse) und Elephant (Murvorstadt), doch seiner Billigkeit, sowie Bequemlichkeit wegen, ist sehr zu empfehlen die ungarische Krone (in der Stadt, Färbergasse), welche sich sowohl durch die Güte der Küche, als auch durch die zufriedenstellende Bedienung des Reisenden auszeichnet. Ein Zimmer kostet: für einen Tag 15 Kreuzer bis zu 40 Kreuzer Conv[entions]-Münze [ca. 0,18–0,48 Taler].«⁹⁸ An Verkehrsverbindungen werden die Eisenbahnlinien nach Wien und

Laibach (Ljubljana) genannt. Die Künstler werden über die Unterkunftspreise in Graz erfreut gewesen sein, denn in Königsberg wohnte man nicht in Hotels, sondern in Privatwohnungen, die zwischen 7 und 14 Talern im Monat ohne Bedienung und Beköstigung kosteten (mit diesen Annehmlichkeiten kam man auf 20 Taler im Monat). München war damals schon teuer, sodass man bei einem der auch von den Sängern bevorzugten Hotels in Theaternähe leicht auf 30 Taler im Monat kam. Berlin war nicht billiger, aber noch immer speiste man gut und preisgünstig bei Lutter & Wegner in der Charlottenstraße (unweit der gleichnamigen Weinhandlung, in der sich E. T. A. Hoffmann regelmäßig betrunken hatte). Einen Eindruck von den Reisekosten im 19. Jahrhundert gibt Agnese Schebest, die absichtlich kein Engagement an einem Hoftheater annahm und ausschließlich als reisende Sängerin Karriere machte:

Zu meiner Künstlerexistenz hatte ich [...] enorme Ausgaben nöthig, und von den Reiseunkosten per Extrapost, Gasthausrechnungen, Krankheitskosten, den fortwährenden Trinkgeldern und der Erhaltung einer kostspieligen Theater- und Civilgarderobe, so wie den sonstigen Erfordernissen, kann man sich beim ruhigen Fortgang eines alltäglichen Privatlebens gar keinen Begriff machen. Hier [in Stuttgart] kann man einen ganzen Monat schon recht anständig mit dem leben, was ich dort oft in einem Tage verbrauchte, ohne eben absichtlich verschwendet oder einen sonderlichen Genuß davon gehabt zu haben.⁹⁹

Obleich die Reisen im 19. Jahrhundert im Vergleich zum 18. Jahrhundert schneller und billiger wurden, verbesserten sie sich erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts deutlich, vor allem durch den regelmäßigen Bahnverkehr (jedenfalls dann, wenn man nicht, wie Rossini, Angst vor dem Eisenbahnfahren hatte) und die Dampfschiffe. Der Tenor Louis-Alphonse Holtzem brauchte 1856 nur noch drei Tage von Paris nach Mailand, weil er einen großen Teil der Strecke bereits mit der Eisenbahn zurücklegen konnte¹⁰⁰. Vor allem die Sänger, aber auch Meyerbeer, Verdi oder Wagner reisten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts regelmäßig mit der Eisenbahn.

Je mehr die immer gesteigerten Verkehrsmittel dazu gelangten, Raum und Zeit zu überwinden, je rascher und leichter das reisende Gesangsvirtuosentum den Schauplatz zu wechseln vermochte, um so reicher waren die Ernten, die ihm erwachsen. Unsere Periode der Dampfschiffe und Eisenbahnen brachte natürlich diesen kosmopolitischen Kunstbetrieb zur schwungvollsten Entwicklung [...]¹⁰¹

hieß es 1867 in einem Artikel über die Schwestern Carlotta und Adelina Patti. Aber noch 1883 reiste die damals achtzehnjährige Gemma Bellincioni auf ihrer ersten Tournee auf der iberischen Halbinsel (die Strecke führte über Vigo) nicht nur mit der Eisenbahn, sondern auch mit der Diligence und musste im Schnee zu Fuß eine zusammengebrochene Brücke umgehen. Im Gegensatz zu den anderen Angehörigen der Truppe, unter ihnen als *primo tenore* auch der dreieunsechzigjährige Enrico Tamberlick, amüsierte die abenteuerliche Reise Bellincioni. Aber auch die Eisenbahnfahrt selbst konnte gefährlich sein. So entgleiste am 25. Oktober 1869 kurz vor Berlin aufgrund des hohen Schnees der Zug, in dem Giulia Grisi, Mario, ihre drei Töchter, deren Erzieherin und die Kindermädchen saßen (sie befanden sich auf dem Weg von Florenz nach St. Petersburg). Mario erkältete sich durch den anschließenden Fußweg im Schnee, Gri-

si kollabierte, wohl als mittelbare Folge des Unfalls, im Berliner Hotel und starb am 24. November.

Die Entwicklung der Reisetchnik war in der Tat rasant, wenn auch regional höchst unterschiedlich verlaufen. Schon die schnelleren Segelschiffe von England nach Nordamerika hatten Sängern und Gesangstruppen neue Möglichkeiten eröffnet, wie die Überfahrt Manuel Garcías, des ersten Almaviva in Rossinis *Barbiere di Siviglia*, mit seiner Truppe nach New York 1825 gezeigt hatte. Die Ausbreitung der Oper in einer dauerhaften Weise nach Amerika, Australien oder Asien erfolgte erst im 19. Jahrhundert infolge der besseren und schnelleren Verkehrsverbindungen über das Meer, aber auch über Binnenverkehrswege, bei denen nicht nur die Eisenbahn in Nordamerika zu nennen wäre (dort begannen Agenten in den 1860er Jahren sich auf den möglichst raschen Eisenbahntransport von mobilen Theatertruppen zu spezialisieren¹⁰²), sondern auch der 1825 eröffnete Erie-Kanal, der New York mit dem Eriesee verband und so für Schauspieler- und Operntruppen den Weg zu den kanadischen Städten Toronto und Montreal erleichterte und vor allem verbilligte.

Die Reisen waren nicht ungefährlich. Hatten im 18. Jahrhundert die italienischen Sänger noch ebenso über das schlechte Londoner Wetter gejammert wie im 19. Jahrhundert Verdi, so bargen insbesondere Reisen nach Südamerika die sehr reale Gefahr einer Gelbfieberansteckung. Tourneen nach Havanna galten im 19. Jahrhundert als »ein Wagestück, da das böse gelbe Fieber dort schon manchen italienischen Künstlerverein gelichtet hat«¹⁰³. Die Gefahr galt für den ganzen südamerikanischen Kontinent. Alessandro Amodio starb 1861 an einer Gelbfieberinfektion, die mexikanische Sängerin Angela Peralta 1883, Emma Zilli 1901 in Havanna mit nur 37 Jahren, Giovanni Peirani im selben Jahr in Santiago mit 33 Jahren. Auch in den großen Gelbfieberepidemien 1872 und 1873 starben etliche Sänger. Freilich kam es in dieser Zeit auch zu Falschmeldungen, wie etwa im Fall von Inez Fabbri-Mulder, von der 1873 in den Zeitungen berichtet wurde, sie sei in San Francisco am Gelbfieber gestorben (tatsächlich starb sie erst 1909). Vermutlich ist es auch unwahr, dass Impresari für ihre Truppen mit dem Ziel Mittel- und Südamerika mehr Sänger als benötigt anwarben, weil sie mit dem Ableben von Mitgliedern der Truppe rechneten, bevor man den Zielort erreichte, doch wirft das Gerücht ein bezeichnendes Licht auf die Gefährlichkeit der Lage. 1883 (Belém) und 1886 (Rio de Janeiro) infizierten sich 5 bzw. 18 Mitglieder einer Operntruppe mit Gelbfieber¹⁰⁴, weshalb beide Truppen ihre Tätigkeit einstellten. Henriette Sontag, der berühmteste krankheitsbedingte Todesfall einer Sängerin in Amerika, war eher untypisch: Sie und ein anderes Mitglied ihrer Truppe, der Sänger Rossi, starben 1854 in Mexiko (Stadt) an der Cholera¹⁰⁵.

Das immer drohende Gelbfieber hatte auch Auswirkungen auf den Spielbetrieb: Als Tamberlick 1857 von Buenos Aires nach Montevideo zurückkam, musste er feststellen, dass alle Opernvorstellungen infolge einer Gelbfieberepidemie abgesagt worden waren, auch seine eigenen. In Havanna endete die Opernsaison spätestens Anfang März, weil dort in den Sommermonaten regelmäßig das Gelbfieber ausbrach und die Theatervorstellungen auch wegen der Hitze bis Oktober eingestellt werden mussten. Die Opernkompanien verließen dann nach Möglichkeit Havanna, um Vorstellungen in den USA zu geben. Die exorbitanten Gagen, die vor allem im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts europäischen Sängern in Südamerika gezahlt wurden, verdankten sich auch der Tatsache, dass es notwendig war, den Sängern viel Geld zu zahlen, damit sie sich dem gesundheitlichen Risiko eines Auftritts in Südamerika unterzogen. Abgesehen vom drohenden Gelbfieber waren Reisen auf dem amerikanischen Kontinent auch

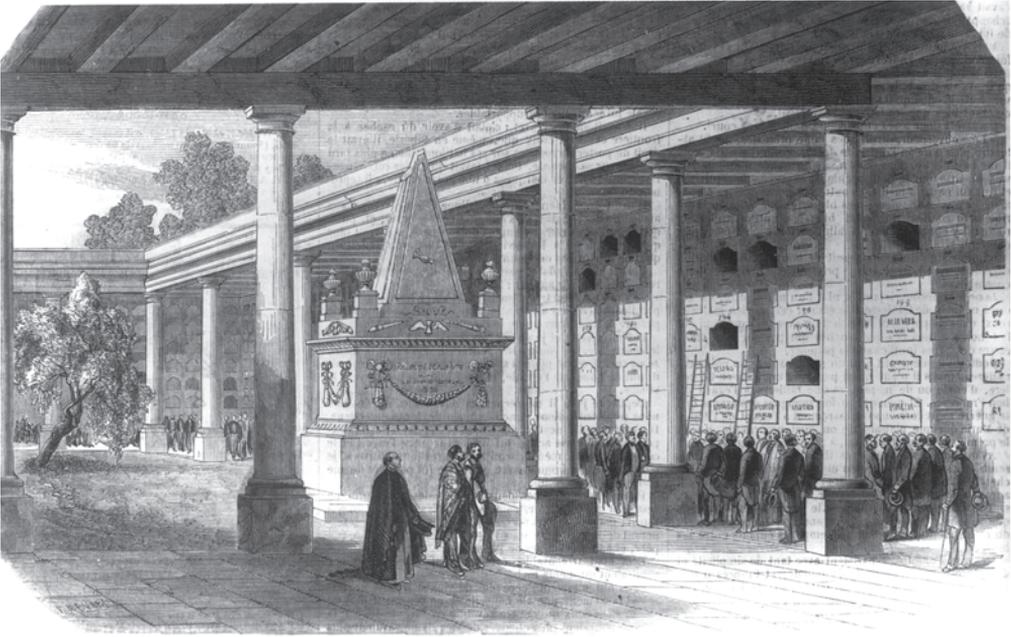


Abb. 1 Beisetzung der an der Cholera gestorbenen Henriette Sontag im Kloster San Fernando in Mexiko. Erst ein Jahr später ließ ihr Mann den Leichnam nach Deutschland überführen.

aus anderen Gründen gefährlich: Manuel García wurde auf dem Weg von Mexiko zum Hafen Veracruz, in dem er sich in Richtung Europa einschiffen wollte, ausgeraubt, wobei sich wahrscheinlich auch der Chef der García und seiner Familie gestellten Eskorte maskiert an diesem Raub beteiligte.

Sontag reiste im Spätsommer 1852 bereits mit einem Dampfschiff von Liverpool nach New York, und auch von St. Louis aus benutzte sie auf dem Weg in die Südstaaten eines der auf dem Mississippi verkehrenden Dampfschiffe. Den Anfang der Dampfschiffahrt hatten die Amerikaner gemacht, die in den 1810er Jahren Dampfboote mit Schaufelrädern zur Flussschiffahrt bauten. Auf dem Mississippi inklusive seiner Nebenflüsse sollen 1820 bereits 35 Dampfschiffe verkehrt haben. Anfang der 1820er Jahre verkehrten bereits regelmäßige Dampfboote zwischen Venedig und Triest sowie auf der Donau, auch zwischen Kopenhagen und Kiel verkehrte ein Dampfschiff. Seit 1821 konnte man den Kanal von Calais bis Dover mit den regelmäßig verkehrenden Dampfbooten (»Dampfpaketboote«) überqueren. Hatte man mit einem Segelschiff dafür bei ungünstigem Wetter 5 bis 6 Stunden und nur im günstigsten Fall 3 ½ Stunden gebraucht, so schafften die Dampfboote die gleiche Strecke nun mit verlässlicher Regelmäßigkeit in 3 Stunden. Für Pariser Sänger, die in London engagiert worden waren, war das ebenso von Vorteil wie für Theaterdirektoren, die auf dem Kontinent Sänger rekrutieren wollten, auch wenn eine gewisse Wetterabhängigkeit weiter bestehen blieb. Sie sei noch nicht abgereist, weil das Wetter so stürmisch sei und sie nicht ihre Knochen riskieren wolle, teilte Maria Malibran 1830 einem Freund aus Calais mit¹⁰⁶ (zwei Tage später wartete sie immer noch auf gutes Wetter). In der Adria erleichterte der Dampfschiffverkehr ebenfalls das Reisen. Otto Ni-

colai, der im September 1839 das Dampfschiff von Ancona nach Triest benutzte, schrieb: »Eine höchst angenehme Reise. Die Überfahrt dauerte nur sechzehn Stunden. Ich war nicht sekrank und soupierte im Schiff mit Appetit.«¹⁰⁷ Bei Fahrten über den Atlantik wurden freilich die meisten Sänger seekrank. Der Tenor Louis-Alphonse Holtzem hatte zudem bei der Überfahrt von Frankreich nach New Orleans das Pech, den Kabinengeruch nicht ertragen zu können. Es konnte allerdings noch schlimmer kommen: 1866 erlitt das Schiff Anna Bishops – die sich auf der Überfahrt von San Francisco nach China befand, wo sie ihre Tournee fortsetzen wollte – Schiffbruch. Besatzung und Passagiere konnten sich zwar auf das Wake Atoll im Pazifik retten, das damals aber unbewohnt war (heute wird das Atoll von den USA verwaltet und dient als Militärbasis). Nach drei Wochen entschloss man sich angesichts des Wassermangels auf dem Atoll, mit Ruderbooten in das fast 2500 km entfernte, westlich gelegene Guam aufzubrechen. Nur das Boot mit Bishop an Bord erreichte die Marianen, ein zweites Boot verscholl auf See. Erst nach einigen Wochen konnten Bishop, die bei dem Schiffbruch alle Juwelen, Kostüme aber auch Partituren verloren hatte, und die anderen Passagiere nach Manila reisen, von wo aus die Sängerin ihre Tournee fortsetzte.

Angesichts der verbesserten und schnelleren Reisewege war es weder ein Wunder, dass 1826 die Reiseroute des Impresario Barbaja über Paris, London (wo er die Pasta für Neapel engagierte), Wien und Mailand (wo er an der Impresa der Scala beteiligt war) zurück nach Neapel führte, noch, dass 1827 ein italienischer Korrespondent den »Abgange so vieler Virtuosi nach dem Auslande«¹⁰⁸ beklagte. Man musste als Sänger nicht mehr längere Zeit in London bleiben, wie im 18. Jahrhundert, sondern konnte 1830 nach dem Ende der *stagione* in Neapel nach London reisen, dort im Mai und Juni im King's Theatre singen, noch eine kleine Pause einlegen, um dann im August nach Paris zu reisen und im November im Théâtre Italien aufzutreten. Im Frühjahr 1831 ging es dann wieder zurück nach London und im Herbst wieder an das Théâtre Italien, im Frühjahr 1832 erneut nach London und von dort nach Neapel. Das waren die Engagement-Reisen Lablaches von 1830 bis 1832, auf denen er ständig auf Maria Malibran traf, die, zeitlich etwas verschoben, die gleichen Reisen machte. Die Bemerkung eines Korrespondenten aus dem Jahr 1832, »Neapel, Paris und London« würden sich die Sänger »brüderlich zuspieren«, war völlig gerechtfertigt¹⁰⁹. Lablache blieb bis 1834 in Neapel und kehrte, über Livorno, wo er ein Engagement hatte, nach Paris zurück, von wo aus er dann in den nächsten Jahren zwischen Paris und London pendelte. Livorno war eine Zwischenstation der Dampfschiff-Linie von Neapel nach Marseille, die auch von Sängern genutzt wurde. 1833 etwa legte die Sängerin Mainville-Fodor die Strecke Neapel – Marseille auf dem Dampfschiff zurück. Die Strecke Marseille – Paris war wiederum mit der Malle-Poste¹¹⁰, also einer schnellen Postkutsche, in den 1830er Jahren in 3 Tagen und Nächten zurücklegbar. 1844 benötigte man mit der Malle-Poste von Calais nach Marseille eine reine Fahrtzeit (ohne den Aufenthalt in Paris) von 48 Stunden, von Bordeaux nach Paris kam man in 42 Stunden (statt vier bis fünf Tage mit der Diligence)¹¹¹. Nach Stendhals Angabe in den *Promenades dans Rome* 1829 konnte man die Strecke von Neapel nach Paris mit der Malle-Poste in 9 Tagen fahren¹¹². Auch Sänger benutzten die Malle-Poste, so etwa Maria Malibran¹¹³.

Mit einer von fünf oder sechs Pferden gezogenen Diligence, einer größeren und geräumigeren Kutsche für mehr als drei Personen, bei der man auch mehr Gepäck mitnehmen konnte, brauchte man einige Tage länger von Marseille nach Paris, da sie noch nicht einmal die Hälfte der Geschwindigkeit einer Malle-Poste erreichte. Trotzdem dürfte Lablache die Diligence

ebenso wie andere Sänger als bequemere Reisemoglichkeit vorgezogen haben, zumal er aufgrund seines Korperumfangs und Gewichts zu schwer für leichtere Fahrzeuge war und auch nicht durch die Einstiegsturen passte¹¹⁴. Wie die Malle-Poste, so fuhr auch die Diligence Tag und Nacht; angehalten wurde – zum Entsetzen von Reisenden, die dieses Tempo nicht gewöhnt waren (etwa Engländer) – nur zwei- bis dreimal innerhalb von 24 Stunden, damit ein Essen zu sich genommen werden konnte. In Deutschland war das Gegenstück zur Malle-Poste die Eilpost, die auch Wenzel Heinrich Veit, der von Prag aus auf dem Weg war, um in Aachen eine Stelle als Musikdirektor anzutreten, benutzte. Auf der Fahrt von Prag nach Aachen musste man 1841 mehrmals das Verkehrsmittel wechseln, denn nur zwischen Dresden und Leipzig sowie Frankfurt und Mainz konnte man die Eisenbahn verwenden, von Mainz nach Köln kam man mit dem Dampfschiff. Der Rest war in Postwagen zu bewältigen. Veit benutzte von Leipzig, wo er am 9. Mai abfuhr, nach Frankfurt die Eilpost:

[Um] punkt 4 Uhr [nachmittags] saß ich im Wagen und rollte hinaus zum Mannstadter Tore auf die Straße nach Frankfurt [...]. Nun weiß ich eigentlich erst, was das heißt, mit der Eilpost zu fahren. Die längsten Ruhepunkte waren 30 Minuten, zum Umspannen waren nur 5 Minuten bestimmt, kaum hatte man Zeit, zur Essenszeit etwas in den Mund zu schieben, dabei saß ich sehr gut im Kabriolett, und ich muß sagen, die Tour war lange nicht so anstrengend und ermüdend als ich es mir gedacht hatte [...]. Bei der reienden Schnelligkeit der Fahrt konnte ich freilich die Orte und Gegenden, welche wir passierten, nur flüchtig betrachten [...]. Weimar ist wunderhubsch, so viel ich Montag um 4 Uhr morgens, wo wir daselbst ankamen, entnehmen konnte. [...] Hier [bei Fulda] brach die Nacht ein, und mit ihr kam der Schlaf. Die Postillione rasten einer mehr als der andere dahin, die Meile in 45 Minuten [= ca. 10 Stundenkilometer], ich schlief so gut, daß ich mehrere Postenwechsel ganz verschlief; erst in Gellnhausen um 4 Uhr morgens kam ich wieder zu mir, von wegen des Fruhstuckes, welches da eingenommen wurde; um 8 Uhr (den 11.) trafen wir in Frankfurt ein.¹¹⁵

Auch in Bezug auf die internationalen Verbindungen nach und von Deutschland ergaben sich neue Möglichkeiten. Die Anfang der 1840er Jahre vom Mainzer Theaterdirektor August Schumann zusammengestellte, mehr als hundertkopfige Operntruppe konnte für ihr Sommergastspiel in London schon ab Mainz ein Dampfboot benutzen und war mit diesem innerhalb von 3 Tagen in London. Noch am Ende des 18. Jahrhunderts wäre es zudem undenkbar gewesen, ein komplettes Solistenensemble, einen 60-köpfigen Chor und ein 45-Mann-Orchester gemeinsam (und mit Gepäck) zu einem Gastspiel zu transportieren.

Schneller, billiger, weniger vom Wind abhängig und dadurch planbarer wurden auch Reisen zwischen London und Nordamerika. 1833 hatte die Fahrt mit dem Segelschiff von Liverpool nach New York noch 35 Guineas (36,75£) und von New York nach Liverpool 30 Guineas (31,5£) gekostet. Die durchschnittliche Reisezeit war – aufgrund der Windbedingungen – von Liverpool nach New York 39 Tage und von New York nach Liverpool 32 Tage, denn die übliche Route nach New York führte über den Golf von Biscaya, um dann mit den Passatwinden nach Amerika zu segeln, während man auf der Ruckroute auf dem direkten Weg über den Atlantik segeln konnte. Diese Reisezeit war bereits eine Beschleunigung verglichen mit den ca. 6 Wochen, die man im 18. Jahrhundert im günstigen Fall für die Überfahrt von England nach Nordamerika kalkulieren musste (im schlechtesten Fall brauchte man 10 Wochen).

Ende der 1830er Jahre begann der Linienverkehr mit Dampfschiffen zwischen England und Nordamerika. Das neu gebaute Dampfschiff *British Queen* benötigte auf seiner Jungfernfahrt im Juli 1839 von Portsmouth nach New York 14 Tage und 18 Stunden. Die Dampfschiffe von Liverpool aus benötigten 14 bis 16 Tage nach New York. Für Sänger, die von einer Amerika-Tournee zurückkehrten, oder für amerikanische Theaterdirektoren, die Sänger in Europa suchten, bedeutete dies, dass sie um 1850 innerhalb von 14 Tagen von New York aus Paris erreichen konnten¹¹⁶. 1870 hatte sich die Reise von Liverpool nach New York schon auf 11 und von New York nach Liverpool auf 10 Tage verkürzt. Gleichzeitig hatte sich die Reise verbilligt: Um 1850 kostete die Reise von London nach New York nur noch 25 £.

In Bezug auf die Eisenbahn verlief die Entwicklung langsamer und regional sehr unterschiedlich, was nicht zuletzt durch die europäische Kleinstaaterei bedingt war. 1850 verfügte Preußen, zählt man die staatlichen und privaten Bahnen zusammen, über ein Schienennetz von fast 470 Kilometern. 10 Jahre später war das Schienennetz schon auf über 2700 Kilometer erweitert worden. Zwischen 1865 und 1870 wuchs das Schienennetz von ca. 3100 Kilometer auf über 5000 Kilometer. Im Vergleich dazu hatte Italien einen deutlichen Aufholbedarf, dem es in rasanter Weise nachkam: 1859 existierten in Piemont 866, in der Toscana 324, in der Lombardei 240, im Königreich beider Sizilien 128 und im Kirchenstaat, Parma und Modena zusammen 180 Kilometer Schienen. Das waren insgesamt 1738 Kilometer. Dabei hatte Piemont ein sehr dichtes Schienennetz, während im Königreich beider Sizilien die Bahnstrecken für Reisende eher zu vernachlässigen waren. Nach der Errichtung des italienischen Nationalstaats war die Regierung um eine schnelle Ausweitung des Schienennetzes bemüht, wobei besonderer Wert auf durch ganz Italien führende Hauptachsen gelegt wurde. Ende des Jahres 1862 waren darum schon über 6000 Schienenkilometer in Gebrauch oder im Bau und 1300 weitere genehmigt oder in der Planungsphase, und Anfang der 1870er Jahre umfasste das befahrbare Schienennetz ungefähr 7000 Kilometer.

Schon 1847 war Paris von Köln aus über Brüssel und die französische »Nordbahn« innerhalb von etwas mehr 24 Stunden erreichbar. Seit 1857 war die österreichische »Südbahn« durchgehend von Wien über den Semmering und Laibach (Ljubljana) nach Triest befahrbar. Von Triest nach Venedig musste man ein Dampfschiff benutzen, konnte dann aber wieder mit der Bahn nach Mailand fahren (erst 1860 gab es eine direkte Bahnverbindung zwischen Triest und Venedig über Udine). 1870 brauchte man von Paris nach Mannheim mit dem Zug nur 14 Stunden (mit dem Schnellzug 11 Stunden).

Für die oben geschilderte Strecke von London nach Venedig, für die man am Anfang des 18. Jahrhunderts noch 4 Wochen einkalkulieren musste, benötigte man in den 1860er Jahren an reiner Reisezeit bei der nach wie vor schnellsten Route von London über Paris, den Mont Cenis und Turin etwa 3 Tage, wobei der größte Teil der Strecke mit der Bahn zurückgelegt werden konnte (zwischen St. Michel und Susa war man für die Bergstrecke auf einen Wagen angewiesen und über den Kanal benutzte man ein Dampfboot). Auch wenn man noch vier Übernachtungen einrechnete, konnte man in längstens 5 Tagen in Venedig sein. Der Preis lag bei ca. 7 £, wenn man luxuriös in der ersten Klasse reiste. Die Reisekosten waren also, verglichen mit den Reisekosten am Anfang des 18. Jahrhunderts und gerade wenn man die Teuerungen und Geldentwertungen der 140 Jahre zwischen 1720 und 1860 berücksichtigt, erheblich gesunken.

Die neuen Verkehrsverhältnisse machten vor allem die bestbezahlten und gesuchten Sänger wesentlich mobiler, denn sie sangen in der Regel ja in den Theatern der großen Städte, die

in der zweiten Jahrhunderthälfte immer besser an längere Bahnlinien angeschlossen waren. Für Impresari und Theaterdirektoren bedeutete dies, dass nachgefragte Sänger in kürzerer Zeit erreichbar waren, für die Sänger, dass sie in kürzerer Zeit mehr Auftritte absolvieren, also auch mehr Geld verdienen konnten. Freilich hatte das Verkehrssystem auch unerwartete Folgen. Am 9. Oktober 1854 musste die Direktion der Pariser Opéra dem wartenden Publikum kurz nach der vorgesehenen Anfangszeit der Vorstellung von Meyerbeers *Les Huguenots* mit Sofia Cruvelli (als Valentine) die peinliche Mitteilung machen, dass die Vorstellung ausfallen müsse, weil Cruvelli nicht auffindbar sei. Diese hatte sich, so die offizielle Lesart¹¹⁷, so maßlos darüber geärgert, dass ihr Name auf dem Plakat für die Vorstellung nicht in der ihrer Meinung nach gebührenden Art hervorgehoben worden war, dass sie sich kurzerhand in die »Nordbahn« Richtung Brüssel gesetzt hatte und kommentarlos entschwunden war. (Der Skandal, der zu einem erzwungenen Rücktritt des Operndirektors Nestor Roqueplan führte und nicht nur das Pariser Publikum, sondern europaweit auch das Zeitungspublikum unterhielt – was wiederum in Paris zur Konfiskation deutscher Zeitungen, die über den Skandal berichteten, führte – war in Wahrheit durch eine etwas undurchsichtige Affäre des französischen Ministre d'État Achille Fould, der eine Affäre mit Cruvelli hatte oder glaubte eine solche zu haben, ausgelöst worden, und drohte die Pariser Regierung zu erschüttern.)

Nicht für alle am Opernbetrieb beteiligten waren die Folgen der immer besseren Verkehrsverhältnisse von Vorteil. Die Krise des italienischen Opernbetriebs im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts war ganz wesentlich durch die schnell und enorm steigenden Gagen der Spitzensänger und deren Abwanderung in die USA und nach Südamerika betroffen. Es waren aber nicht nur einzelne Sänger, sondern auch ganze Operntruppen, die sich auf den Weg nach Südamerika machten und darum für italienische Impresari weder erreichbar noch bezahlbar waren, was die traditionellen Frühjahrs- und Herbst-*stagioni* häufig unmöglich machte, wie der italienische Musikkritiker Francesco d'Arcais 1889 beklagte:

Nachdem die »stagione di carnevale e quaresima« beendet worden ist, überqueren die besseren Künstler unserer Musiktheater den Ozean und begeben sich nach Südamerika, dem gelobten Land des Sängervolks, und kehren erst im November zurück. Die Amerikareise, die früher die feinfühligste Primadonna und den süßlichen Tenor bestürzte, ist nun eine Vergnügungsfahrt geworden. Die Künstler fahren mit derselben Unbefangenheit nach Buenos Aires oder Montevideo, wie sie ehemals von Rom nach Bologna oder von Mailand nach Venedig reisten. Die Dampfschiffe der Navigazione Generale und der Veloce sind viel bequemer als die alten und klapprigen Kutschen, die Kapitäne sind viel höflicher und zuvorkommender als die Kutscher, und wenn man auch auf dem Meer das Risiko einer Kollision eingeht, so vermeidet man doch die Begegnung mit Briganten, die vor einem halben Jahrhundert, und auch noch in jüngerer Zeit, in den Schluchten des Appennin die Reisenden auf der Durchfahrt erwarteten.

Die Anzahl der italienischen Operntruppen, die sich nach Südamerika begeben, wächst jedes Jahr [...] ¹¹⁸

Reisen im 20. Jahrhundert

Wie schnell man auch auf dem Landweg bereits am Anfang des 20. Jahrhunderts reisen konnte, macht Richard Strauss' Anreise zur österreichischen Erstaufführung der *Salome* in Graz 1906 deutlich. Strauss kam aus London und reiste vermutlich mit der Eisenbahn nach Dover, von wo er nach Ostende übersetzte (was zusammen etwa 5 Stunden dauerte). In Ostende bestieg er am 10. Mai um 9:00 Uhr den seit 1894 verkehrenden »Ostende-Wien-Expresß«, einen ausschließlich Schlaf- und Speisewagen führenden Luxuszug (Strauss reiste standesgemäß), und kam ohne umzusteigen am 11. Mai 1906 um 17:25 Uhr am Wiener Westbahnhof an, von wo aus er sich unmittelbar zum Wiener Südbahnhof begab, um sich dort zwischen 18:00 und 19:00 Uhr mit Hugo von Hofmannsthal (mit dem er *Elektra*-Probleme zu besprechen hatte) im Gartenrestaurant des Südbahnhofs zu treffen und dann um 19:25 Uhr mit dem Zug nach Graz weiterzureisen, das er um 22:24 Uhr erreichte. Wäre Strauss an einem anderen Tag gefahren, hätte er den Bahnhof nicht wechseln müssen, sondern hätte in Ostende sogar in den Kurswagen nach Triest einsteigen können. Wesentlich unbequemer reiste die junge Sängerin Anna Bahr-Mildenburg 1895 von Wien zu ihrem ersten Engagement nach Hamburg: Die Bahnfahrt dauerte 49 Stunden und die Sängerin und ihre Mutter mussten sechsmal umsteigen.

Die Überfahrten von Europa nach Nordamerika (u. a. 1904 und 1921) und Südamerika (mit den Wiener Philharmonikern 1920 und 1922) absolvierte Strauss natürlich auf einem Dampfschiff. Im 20. Jahrhundert, vor allem nach dem Ersten Weltkrieg verkürzte sich die Reisezeit zwischen Europa und Amerika durch die verkehrenden Linienschiffe immer mehr. »Euch wird das gräßlich erscheinen, der Gedanke nach Amerika zu gehen,« meinte die Sängerin Selma Kurz 1896 als sie ein Angebot aus New York erhalten hatte, »aber man ist ja in 6 Tagen dort«¹¹⁹. Der britische Tenor Peter Pears startete zu seiner ersten Amerika-Tour mit den *New English Singers* in England am 6. November 1936 und erreichte am 14. November New York. Dabei waren die Bedingungen trotz etwas stürmischen Seegangs, der Pears in die Kabine zwang, äußerst bequem:

Ich sehe mich schon für den Rest der Woche [in der Kabine] liegen. Wie lange dauert es, bis man seine Beine nicht mehr gebrauchen kann?! Warum versuchen sie, sich an Bord eines Schiffs zu benehmen, als wären sie an Land. Das ist reines Hotel-Leben: Tee mit Musik um 4, Ping Pong- und Bridge-Turniere, wie in einem Hotel an einem regnerischen Tag, wenn man unglücklicherweise nicht hinausgehen kann. [...] Man macht wenig anderes als Essen und Schlafen. Lunch, dann Tee und Unterhaltung, dann Abendessen, ein wenig frische Luft, Schlafen.¹²⁰

In den 1960er Jahren waren die 4 bis 5 Tage, die man mit dem Schiff für die Überfahrt von Europa in die USA benötigte, nicht mehr konkurrenzfähig gegenüber den viel schnelleren Flugzeugen, sodass der Schiffs-Linienverkehr zwischen Amerika und Europa eingestellt wurde. Aber auch innerhalb Europas begann das Flugzeug das Reisen schneller und einfacher zu machen. Richard Strauss flog als Dreiundachtzigjähriger zum ersten (und, altersbedingt, auch letzten) Mal 1947 von Genf nach London.

Dass Reisen von Sängern im 21. Jahrhundert trotz aller Erleichterungen immer noch Prob-

leme praktischer, aber auch kultureller Art aufwerfen, zeigt ein Führer wie *What the Fach?!¹²¹*, in dem für amerikanische Sänger z. B. erläutert wird, dass man sich in Deutschland beim Einwohnermeldeamt registrieren lassen muss, dass die Wohnungen in München und Frankfurt extrem teuer sind, dass das Essen in einem Lokal in Deutschland erheblich billiger ist als in Österreich oder der Schweiz (und was ein »Döner« ist), dass man sich für Bahnreisen in Deutschland eine »Bahncard« oder für solche in Österreich eine »Vorteilscard« zulegen und nach Möglichkeit einen Sitzplatz reservieren sollte, aber auch, dass man immer ein Ausweisdokument mit sich führen sollte, weil dies nicht selten kontrolliert würde. Die Reisetätigkeit von Sängern, Dirigenten, aber auch Bühnenbildnern und anderen an den Aufführungen beteiligten Personen ist am Anfang des 21. Jahrhunderts zumindest bei den großen Opernhäusern der Welt, aber auch bei kleineren Theatern im Vergleich zu früheren Jahrhunderten keineswegs zurückgegangen, sondern eher gewachsen, weil der Verzicht auf ein festes Solistenensemble, die Verpflichtung von Regisseuren und Bühnenbildnern nur für einzelne Produktionen oder die häufige Verpflichtung von Gastdirigenten notwendig macht, die alle reisen müssen, sei es in einzelnen Ländern, Kontinenten oder kontinentübergreifend.